



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 137 • NUMÉRO 062 • 1^{ère} SESSION • 37^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mardi 15 mai 2001

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 mardi 15 mai 2001

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

• (1005)

LE RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

Le Président: J'ai l'honneur de déposer à la Chambre le Rapport du vérificateur général du Canada sur le cadre d'examen environnemental de la Société pour l'expansion des exportations.

[Français]

Conformément à l'article 108(3)e) du Règlement, ce document est réputé renvoyé en permanence au Comité permanent des comptes publics.

AFFAIRES COURANTES

[Français]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à quatre pétitions.

* * *

[Traduction]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter le 16^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre au sujet des modifications au calendrier parlementaire.

Si la Chambre y consent, je proposerai l'adoption de ce rapport plus tard aujourd'hui.

DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES ET CONDITION DES PERSONNES HANDICAPÉES

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le deuxième rapport du Comité permanent du développement des ressources humaines et de la condition des personnes handicapées au sujet du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2002.

Ce rapport résulte de discussions ouvertes et complètes qui ont eu lieu avec la ministre du Développement des ressources humaines, aussi responsable du dossier des personnes handicapées, et la ministre du Travail. Ces discussions ont porté sur les compétences, les préoccupations patronales-syndicales, l'assurance-emploi, des questions touchant les personnes handicapées et les sans-abri.

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je propose: Que le seizième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre déposé aujourd'hui soit adopté.

(La motion est adoptée.)

* * *

• (1010)

[Français]

PÉTITIONS

L'INDUSTRIE MINIÈRE

M. Guy St-Julien (Abitibi—Baie-James—Nunavik, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais déposer, au nom des travailleurs de la mine Sigma du secteur minier de l'Abitibi—Témiscamingue, des résidants de la Vallée de l'Or et de Val-d'Or, une pétition qui demande au gouvernement d'agir pour accentuer sa présence et accroître ses activités dans les régions-ressources qui éprouvent des difficultés d'adaptation dans le contexte de la nouvelle économie.

Cette pétition demande également au gouvernement d'assouplir les règles des programmes existants et de s'assurer qu'ils soient utilisés dans les régions-ressources.

Les pétitionnaires demandent en même temps au Parlement de mettre en place un programme d'aide financière pour les mines à petite capitalisation restreinte dans les régions-ressources du Québec et de l'Ontario.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

LE FALUN GONG

Mme Deborah Grey (Edmonton-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, j'ai à présenter une pétition signée par un certain nombre de personnes d'Edmonton, de Cold Lake, de Bonnyville et des Territoires du Nord-Ouest. Ces pétitionnaires sont très préoccupés. Ils font valoir que les adeptes du Falun Gong, aussi appelé le Falun Dafa et ci-après désigné comme le Falun Gong, sont victimes de discrimination et sont persécutés en Chine par les autorités gouvernementales, et dans le monde entier, par les mandataires du gouvernement chinois.

Ces pétitionnaires exhortent le Parlement à adopter une résolution condamnant la discrimination et la persécution dont sont victimes les adeptes du Falun Gong et à demander au gouvernement chinois de lever l'interdiction visant la pratique du Falun Gong.

VIA RAIL

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter une autre pétition signée principalement par des citoyens de la région de Peterborough, citoyens qui voudraient voir rétabli le service de VIA Rail entre Peterborough et Toronto. Ils soulignent que cette mesure renforcerait la position de Peterborough comme centre d'affaires, d'éducation et de tourisme. Ils mentionnent aussi que cela serait avantageux sur le plan environnemental parce qu'il s'ensuivrait une réduction des émissions de gaz à effet de serre, que cela entraînerait une diminution du nombre d'accidents routiers et que, d'une manière générale, cela améliorerait l'efficacité des transports publics dans la région métropolitaine de Toronto.

Cette pétition a l'appui de huit circonscriptions fédérales. Nous sommes heureux qu'elle ait déjà donné lieu à une rencontre très constructive entre le ministre des Transports et les représentants de la région de Peterborough ainsi qu'à des pourparlers très constructifs avec VIA Rail.

LA LUTTE ANTI-POISON

Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter, au nom d'électeurs de la Saskatchewan, une pétition concernant l'utilisation de strychnine liquide pour lutter contre le spermophile de Richardson. Cet animal a causé d'énormes dommages dans les régions rurales de la Saskatchewan. Les électeurs qui m'ont fait parvenir cette pétition invitent le gouvernement à prendre cette question très au sérieux.

* * *

[Français]

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suggère que toutes les questions soient réservées.

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

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

L'hon. Gilbert Normand (au nom du ministre des Transports) propose: Que le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Brent St. Denis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'ouvre le débat de deuxième lecture sur la Loi de 1987 sur les transports routiers.

Le projet de loi S-3 vise à axer le régime de réglementation des transporteurs routiers sur l'évaluation de leur rendement en matière de sécurité en fonction du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers. Il est au nombre de plusieurs initiatives destinées à améliorer encore la sécurité routière et à faire en général que les routes du Canada deviennent les plus sûres au monde d'ici à 2010.

Statistique frappante, à l'heure actuelle, le Canada vient au neuvième rang dans le monde relativement au nombre de personnes tuées pour 10 000 véhicules à moteur immatriculés. Voilà pourquoi le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a annoncé la prolongation jusqu'en 2010 du programme national Vision de sécurité routière. Ce programme a notamment pour objectif de réduire de 30 p. 100 le nombre moyen d'usagers de la route qui seront tués ou gravement blessés entre 2008 et 2010 comparativement à la période de cinq années allant de 1996 à 2001.

● (1015)

Les pays qui affichent le meilleur bilan, notamment la Norvège, le Royaume-Uni et la Suède, travaillent très fort à améliorer encore la sécurité sur leurs routes. Il reste beaucoup à faire pour s'assurer que les routes canadiennes soient les plus sûres au monde.

Pour cibler le travail à accomplir, le ministre et ses homologues provinciaux ont cerné neuf sous-objectifs, dont celui de réduire de 20 p. 100 le nombre des usagers de la route qui sont tués ou gravement blessés dans des collisions impliquant des véhicules commerciaux, nombre qui se situe à l'heure actuelle à 500 tués et 11 000 blessés chaque année. C'est ce sous-objectif que le projet de loi S-3 aidera directement à atteindre.

L'objectif de réduction des morts et des blessés dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux est de 20 p. 100, et non de 30 p. 100 comme dans le cas de l'objectif général. Pour quelle raison? Pour une raison très importante. Selon les informations dont nous disposons, lorsque se produit une collision entre un véhicule commercial et un autre véhicule, c'est souvent la faute de l'autre véhicule. Par exemple, on a constaté que dans 45 p. 100 des collisions de cette catégorie, c'était le conducteur du véhicule non commercial qui avait commis une infraction, et que dans 20 p. 100 des collisions, c'était celui du véhicule commercial.

Initiatives ministérielles

C'est très important car on a souvent l'impression que les poids lourds sont la cause de tous les accidents quand, en fait, le problème est ailleurs. C'est donc aux conducteurs des véhicules non commerciaux, principalement de voitures privées, de voitures utilitaires sportives, de camionnettes et de fourgonnettes qu'il appartient de faire attention si l'on veut réduire le nombre d'accidents graves et mortels. C'est une responsabilité partagée.

Je ne veux pas minimiser par là l'importance d'assurer autant que possible la sécurité des transports routiers commerciaux. Les objectifs visés dans le projet de loi S-3 sont importants pour le gouvernement fédéral comme pour les gouvernements provinciaux. C'est la raison des changements proposés à la Loi sur les transports routiers dans ce projet de loi.

Le succès indubitable des transports routiers pour acheminer les marchandises est une réalité importante de notre économie. La prédilection pour les transports routiers est généralisée. Elle est la même dans les autres pays industrialisés et devrait demeurer le moyen de transport privilégié dans un avenir prévisible.

Cette dernière décennie, le nombre de tonnes au kilomètre transporté par camion au Canada a augmenté de 60 p. 100. Le nombre de tonnes transporté internationalement par camion, c'est-à-dire dans le sens nord-sud, a triplé. Ces chiffres corroborent ce qu'ont constaté de nombreux Canadiens, à savoir qu'il y a de plus en plus de poids lourds sur les routes.

Le gouvernement pense que la Chambre reconnaîtra l'importance du transport par camion pour l'économie canadienne et appuiera sans réserve l'objectif du projet de loi qui est de voir à ce qu'il ait lieu dans la plus grande sécurité possible. Ceci dit, je vais parler plus en détail du projet de loi S-3 et des amendements.

Le projet de loi S-3 met à jour le rôle traditionnel du gouvernement fédéral en matière de réglementation des transports routiers. Le fédéral délègue aux provinces et aux territoires les pouvoirs que lui donne la Constitution à l'égard de certains secteurs de l'industrie du transport routier, à savoir ceux qui traversent les frontières des provinces et du Canada. C'est un domaine de compétence partagée qui est respecté par le projet de loi.

La Loi fédérale sur les transports routiers appuie la réglementation provinciale, plus particulièrement la réglementation des transporteurs routiers en matière de sécurité. Ce faisant, elle fournit un cadre national à la réglementation provinciale et facilite la coopération entre les provinces pour ce qui est de réglementer les transporteurs routiers qui exercent leurs activités dans plus d'une province. La loi régit les dizaines de milliers de compagnies de camionnage et de transport par autocar qui relèvent du fédéral. Celles-ci sont connues sous le nom de transporteurs routiers extraprovinciaux ou fédéraux.

Les transporteurs routiers extraprovinciaux sont ceux qui exercent leurs activités au-delà des frontières d'une seule province. Ils représentent une proportion importante et sans cesse croissante de toutes les compagnies de camionnage et d'autocar. La réglementation des transporteurs routiers extraprovinciaux est une responsabilité constitutionnelle du gouvernement fédéral. Les provinces sont responsables des transporteurs qui exercent leurs activités dans une

seule province et qui sont connus sous le nom de transporteurs intraprovinciaux ou locaux. Les provinces sont également responsables des permis de conduire, de l'immatriculation des véhicules et de l'application des règlements de la circulation.

Conscient du rôle important des provinces en matière de transport routier, le gouvernement fédéral leur a traditionnellement délégué la mise en oeuvre de ses responsabilités. La Loi sur les transports routiers fournit le mécanisme par lequel les gouvernements provinciaux et territoriaux ont le pouvoir de réglementer les transporteurs fédéraux. La législation est donc un élément essentiel d'une responsabilité partagée à l'égard de la réglementation nationale des transporteurs routiers. De plus, elle revêt une grande importance pour l'orientation stratégique du cadre réglementaire national.

Comme je l'ai déjà dit, l'industrie du camionnage, que cette loi réglemente, est un secteur vital de notre économie; c'est un important moteur de croissance. Au Canada, les activités de camionnage génèrent des revenus, mesurés en fonction des marchandises transportées, qui s'élèvent à 40 milliards de dollars par an.

- (1020)

Le camionnage représente plus de 84 p. 100 de toutes les recettes attribuables au transport de surface des marchandises et environ les trois quarts des activités de camionnage sont effectuées par les transporteurs routiers extraprovinciaux. L'industrie du camionnage est extrêmement diversifiée. Elle se compose de grandes multinationales, de petites et moyennes entreprises et d'une multitude d'individus qui utilisent leurs propres camions. On compte au Canada plus de 700 000 poids lourds et près de 250 000 exploitants de parcs de véhicules.

L'industrie canadienne du transport par autocar a moins d'envergure, mais elle répond aussi à un besoin essentiel en matière de transport. Les autocars, y compris les autocars nolisés, génèrent des revenus d'un demi-milliard de dollars par an et ils effectuent environ le tiers du transport interurbain de voyageurs autre que par voiture de tourisme privée.

Il est dans notre intérêt à tous que les autocars puissent continuer d'offrir aux Canadiens un moyen de transport économique et sûr. Les autocars maintiennent un impressionnant palmarès en ce qui a trait à la sécurité des passagers. De fait, il y a des années où le transport par autocar n'occasionne aucune perte de vie parmi les voyageurs. Toutefois, il se produit parfois un accident tragique et toute collision touchant un autobus scolaire suscite des préoccupations considérables. Mais la sécurité doit demeurer une priorité, tout comme dans le cas du camionnage lourd.

En février dernier, le ministre a publié un communiqué sur les consultations transnationales relatives à la sécurité des autocars, menées récemment par Transports Canada. Ce dernier, de concert avec les provinces et l'industrie, étudie en ce moment les recommandations qui en ont découlé.

Je voudrais dire un mot au sujet d'une loi connexe administrée par Transports Canada. La Loi sur la sécurité automobile du Canada prescrit les normes de sécurité s'appliquant aux nouveaux camions et autocars. C'est un élément important du processus visant à ce que

Initiatives ministérielles

tous les véhicules circulant sur la route soient fabriqués pour être aussi sécuritaires que la technologie moderne le permet. Les récents progrès dans les normes applicables aux véhicules commerciaux comprennent notamment les systèmes de freins antiblocage, les dispositifs d'autorégulation des freins et les bandes rétroréfléchissantes destinées à améliorer la visibilité. La Chambre peut être assurée que grâce, à ces normes, les nouveaux poids lourds qui arrivent sur les routes sont dotés de ces importantes nouvelles technologies en matière de sécurité, dès qu'elles sont disponibles.

Une fois qu'un véhicule est enregistré pour circuler sur la route, son utilisation et son entretien relèvent de la compétence provinciale. Comme je l'ai dit plus tôt, chaque province possède des lois et des règlements régissant l'exploitation de véhicules commerciaux. Ces règles de sécurité provinciales s'inspirent du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers. Le code comporte quinze normes portant sur tous les aspects de l'exploitation sécuritaire de véhicules commerciaux. Elles concernent le conducteur, le véhicule et la gestion des transporteurs routiers.

Ces dernières années, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, en consultation avec l'industrie et des groupes d'intérêt public, se sont vraiment efforcés d'élaborer une norme générale fondée sur les résultats proprement dits en matière de sécurité sur la route. Cet effort a récemment abouti à la nouvelle norme 14 d'évaluation de la sécurité. Les gouvernements provinciaux peuvent s'appuyer sur cette norme pour évaluer les transporteurs routiers en fonction de leurs résultats réels en matière de sécurité sur la route.

Grâce à cette évaluation, les gouvernements peuvent prendre les mesures correctives qui s'imposent, les transporteurs sont en mesure de se comparer au reste de l'industrie et les expéditeurs peuvent choisir un transporteur de façon éclairée. Toutes les parties disposeront de données réalistes sur la sécurité chez les transporteurs routiers. Parallèlement, le transporteur routier demeure le principal responsable, comme il se doit, de l'exploitation sécuritaire de ses véhicules.

Le nouveau régime de cotes de sécurité issu de la norme n° 14 signifie qu'un registre des collisions, des infractions routières et des manquements aux normes de sécurité sera tenu pour chaque transporteur routier. L'information sera recueillie partout où un transporteur routier exerce des activités. La province canadienne ou l'État américain où survient un incident lié à un manquement à la sécurité d'un transporteur routier transmettra l'information à la province où celui-ci est enregistré. À partir des données recueillies, l'administration locale établira une cote de sécurité pour chacun des transporteurs routiers.

Il peut être utile à ce stade-ci d'aborder la question des heures de service des conducteurs de véhicules commerciaux. Au Canada, les heures de service sont régies par des règlements fédéraux et provinciaux qui sont tous fondés sur la norme n° 9 du Code canadien de sécurité. Le rendement des conducteurs au volant n'est qu'un des éléments contribuant à l'établissement de la cote de sécurité d'un transporteur. Je tiens à souligner clairement que, toutefois, la question précise des heures de service ne fait pas l'objet du projet de loi S-3.

• (1025)

Les députés savent peut-être que le 30 avril le ministre a demandé au Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales d'examiner les règles régissant les heures de service des conducteurs commerciaux. Cette question fait donc l'objet d'un examen distinct, d'une intervention n'ayant rien à voir avec le projet de loi que nous étudions aujourd'hui. Je crois comprendre que le comité a déjà entrepris ces audiences.

Comme on l'a souligné auparavant, la Constitution accorde au gouvernement fédéral le pouvoir de régir les entreprises extra-provinciales de transport routier. Les amendements à l'étude aujourd'hui permettront aux gouvernements provinciaux et territoriaux d'appliquer le nouveau régime national de cotes de sécurité à des transporteurs routiers sous réglementation fédérale ainsi qu'à des transporteurs locaux.

Sur le plan pratique, cela signifie qu'une province sera autorisée à délivrer des certificats d'aptitude en matière de sécurité à tous les transporteurs routiers enregistrés chez-elle. Il importe de toute évidence que, dans le cadre d'un programme national, tous les transporteurs soient évalués partout de la même façon.

Un transporteur a le droit d'obtenir la même cote de sécurité dans chaque province ou territoire pour un bilan comparable en matière de sécurité. C'est pourquoi le projet de loi établit un cadre visant à attribuer des cotes de sécurité uniformes à l'échelle nationale. Le certificat représentera la permission que l'on accorde au transporteur d'exercer ses activités partout au Canada; c'est le guichet unique à son meilleur.

Le volume de transport routier entre le Canada et les États-Unis a augmenté de façon draconienne, ayant triplé depuis 1991. Le projet de loi S-3 reconnaît ce fait et contient des dispositions visant à favoriser la reconnaissance mutuelle de la surveillance de la sécurité des transports routiers dans d'autres pays, plus particulièrement aux États-Unis, notre voisin immédiat, et au Mexique, notre deuxième partenaire commercial en importance sur le continent. Ainsi, les transporteurs routiers peuvent compter sur un traitement homogène du nord au sud, sur le continent nord-américain, de la part des autorités de réglementation de la sécurité.

En terminant, je voudrais attirer l'attention de la Chambre sur le partenariat et la coopération qui existent entre les gouvernements et les intervenants dans le domaine de la sécurité du transport routier. Le Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers est le fruit d'un protocole d'entente fédéral-provincial-territorial signé en 1987.

Les normes nationales sont élaborées et appliquées par des comités composés de représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie, des syndicats et des groupes d'intérêt public. Depuis le début, tous les gouvernements ont déployé de véritables efforts en vue d'élaborer des mécanismes nationaux de réglementation du transport routier, y compris la formation des conducteurs, la délivrance des permis et l'application du règlement.

Le projet de loi qui est devant nous aujourd'hui reflète les progrès réalisés à ce jour. Depuis 1987, nous sommes passés d'un ensemble

Initiatives ministérielles

disparate de règlements locaux à un règlement national homogène. Le processus ne plaît pas nécessairement à tous les groupes d'intérêt ou à l'industrie nationale et internationale du transport routier. Toutefois, tous les gouvernements et les autres participants sont très intéressés à ce qu'il se poursuive afin d'optimiser la sécurité en assurant une mise en oeuvre efficace.

À cet égard, le Conseil canadien des ministres des transports est en train de préparer un protocole en vue de mettre à jour la version de 1987 du document pour donner un regain d'énergie à l'engagement national visant à harmoniser les normes de sécurité. Le ministre s'attend à ce que le conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière examine ce document à sa réunion de septembre.

Le projet de loi établit un cadre pour la mise en oeuvre d'un programme fondé sur le code national de sécurité qui sera administré par les gouvernements provinciaux et qui s'appliquera de façon uniforme à tous les transporteurs routiers. Nous croyons que cette entente de collaboration est le meilleur moyen d'assurer le plus haut niveau possible de sécurité relativement à l'exploitation des véhicules commerciaux d'un bout à l'autre du Canada.

En conclusion, le nombre d'accidents mortels sur les routes canadiennes est à son plus bas niveau. Malgré cela, les accidents de la route tuent encore près de 3 000 Canadiens par année et coûtent à la société canadienne plus de 10 milliards de dollars annuellement. De plus, le coût sur le plan de la souffrance humaine n'est pas mesurable.

Tous les gouvernements doivent faire de la sécurité routière une priorité. Le projet de loi visant à modifier la Loi de 1987 sur les transports routiers fait partie d'une série de mesures importantes qu'on doit prendre pour améliorer la sécurité routière au Canada. Le projet de loi est le fruit de consultations qui ont mené à un consensus et est fondé sur des partenariats.

L'adoption du projet de loi donnera son élan à un processus continu de collaboration entre les gouvernements, l'industrie et les groupes d'intérêts, s'appuyant sur le travail déjà entrepris.

• (1030)

Le projet de loi appliquerait une réglementation en matière de sécurité axée sur le rendement réel. Il reconnaîtrait les transporteurs routiers responsables et les encouragerait à exercer leurs activités de façon sûre partout au Canada et en Amérique du Nord.

J'ai hâte de travailler avec mes collègues à la Chambre, avec les ministres provinciaux et avec l'industrie du transport routier pour continuer d'améliorer la sécurité routière au Canada, comme le prévoit cette mesure législative.

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je précise au départ que l'Alliance canadienne est en faveur du projet de loi. Cela ne signifie pas que celui-ci soit parfait. En fait, nous le trouvons incomplet. Il traite d'une question importante, soit la sécurité routière au pays, qui mérite de faire l'objet d'une politique officielle et que le gouvernement s'y intéresse. Je parlerai du rôle du secteur privé dans ce domaine et des points à propos desquels le projet de loi a manqué son coup.

Je dois souligner les améliorations à la sécurité routière attribuables aux innovations provenant du secteur privé. Mon savant collègue a mentionné les freins antiblocage. Ces freins ont été mis au point par le secteur privé. Le gouvernement n'a pas tardé à prendre cette innovation à son compte et à établir un règlement rendant obligatoire l'utilisation des freins antiblocage. Il n'empêche que ceux-ci ont été conçus par l'industrie bien avant que le gouvernement ne songe à un tel moyen. L'industrie était aussi bien plus avancée que le gouvernement dans le cas des sacs gonflables. La fiabilité de nos véhicules sur les routes est bien supérieure aujourd'hui à ce qu'elle était il y a 20, 30 ou 40 ans, et d'autres innovations sont attendues. Nos véhicules consomment aussi beaucoup moins d'essence qu'auparavant. C'est très bien pour l'environnement.

Pourquoi l'industrie a-t-elle réussi à améliorer la sécurité et la qualité des véhicules automobiles? Est-ce à cause de règlements du gouvernement et de projets de loi tels que celui-ci? Je ne pense pas. C'est beaucoup plus à cause d'un marché mondial compétitif qui force les producteurs à innover et à toujours améliorer leur produit. Les améliorations ont aussi beaucoup à voir avec ce qu'on appelle l'homologation ISO. ISO est une norme internationale qui assure la qualité des pièces et du montage. Elle contribue sans doute bien plus à la sécurité que n'importe quel projet de loi pouvant être adopté par la Chambre.

Je signale ces améliorations pour souligner les contributions du secteur privé à la sécurité sur nos grandes routes.

Mon éminent collègue a fait remarquer qu'il y avait une augmentation massive du transport routier au Canada. Cette croissance du transport par camion au Canada est attribuable en grande partie au fait que le gouvernement n'a pris aucune mesure pour moderniser notre système de transport par chemins de fer.

Le gouvernement a reçu deux excellents rapports sur le transport ferroviaire, soit ceux des commissions Estey et Kroeger. Le gouvernement a beaucoup tardé à répondre à ces rapports et à moderniser le réseau des chemins de fer. Un grand nombre de transporteurs sont donc obligés de recourir aux camions qui circulent sur les grandes routes. Pour ce qui est de la sécurité, je suis d'avis qu'une multitude des produits qui sont aujourd'hui transportés par camion devraient l'être par chemins de fer. Il y a des marchandises dangereuses sur des grandes routes encombrées comme la 401. En cas d'accident, le problème est de taille.

Il serait préférable qu'une grande quantité de ces marchandises soient transportées par chemins de fer, mais notre hésitation à prendre des mesures pour moderniser le réseau fait que de nombreux transporteurs sont forcés d'expédier leurs marchandises par camion, que cela fasse leur affaire ou non. À cet égard, on peut donc dire que le gouvernement est le problème, et non la solution.

Cela m'amène à aborder un autre point. Si l'on demandait aux Canadiens ou aux camionneurs qui empruntent souvent les grandes routes ce qui les préoccupe le plus en matière de sécurité, ils répondraient que c'est le réseau routier. C'est l'état des routes sur lesquelles ils conduisent qui fait problème. Les routes se désintègrent. Elles sont pleines de nids-de-poule.

Initiatives ministérielles

• (1035)

Dans mon coin de pays, quand on veut aller passer quelques jours de vacances chez des parents en Ontario ou au Québec, à moins d'être insensés, on emprunte l'autoroute américaine la plus accessible et on longe la frontière jusqu'à destination. On fuit le réseau routier canadien, car il est en piteux état.

Cela soulève une question. Le projet de loi passe à côté d'un point important. Le gouvernement perçoit 4,5 milliards de dollars en taxes sur les carburants, et il consacre environ 5 p. 100 de ce montant au réseau routier. D'autres pays ont une autre politique. Ils perçoivent les taxes sur les carburants et les réinvestissent dans leur infrastructure routière. Les États-Unis en sont un bel exemple. C'est pour cela qu'ils ont un bon réseau d'autoroutes—mais le gouvernement libéral refuse de s'attaquer à notre problème.

J'ai un autre point à soulever. Pour le gouvernement, malheureusement, la solution d'un problème réside trop souvent dans l'accroissement de l'appareil gouvernemental, de la législation, de la réglementation et de la bureaucratie. Selon lui, voilà ce qui donne des résultats. L'expérience m'a enseigné, comme elle a enseigné à beaucoup d'autres d'ailleurs, que les résultats sont fonction d'un plan, du travail d'équipe, de la collaboration, d'une vision, de la gestion et de la mise en oeuvre.

Trop pressé d'accroître la bureaucratie, la législation et la réglementation, le gouvernement oublie toutes les autres composantes d'une bonne politique publique. Il souhaite qu'une équipe canadienne remporte la coupe Stanley l'année prochaine? Qu'à cela ne tienne, il est prêt à passer une loi prévoyant que c'est au tour des Canadiens de Montréal de gagner la coupe. Il ferait adopter une loi à la Chambre des communes afin d'imposer ce résultat. Nous savons bien que le monde ne tourne pas comme ça.

Si nous voulons un résultat, nous devons gérer comme il se doit. Ce n'est pas en adoptant des lois qu'on va résoudre le problème. En voici un exemple frappant. La semaine dernière, essentiellement tous les députés à la Chambre ont appuyé la motion réconfortante sur l'eau potable au Canada, mais personne à la Chambre ne s'est penché sur la véritable question de savoir comment nous allons faire pour que toutes les collectivités du pays puissent compter sur des systèmes modernes de traitement des eaux usées. On part du principe que si le gouvernement fédéral adopte une loi, cela va résoudre le problème. Dans le secteur des pêches, il y a plus de fonctionnaires au ministère des Pêches qu'il n'y a de pêcheurs, à mon avis, et voyez ce qui se passe dans ce secteur. Si le gouvernement fédéral est si bon pour s'occuper de l'eau, pourquoi est-ce que la plupart des gens, même les autochtones dans leurs réserves, hésitent à boire l'eau du robinet? Les réserves relèvent de la compétence du gouvernement fédéral depuis 125 ans.

C'est toutefois l'approche du gouvernement: un appareil gouvernemental plus imposant, une réglementation plus lourde et une bureaucratie toujours plus grosse. Le gouvernement semble croire que si on met en place suffisamment de choses de ce genre, on finira, grâce à tout le poids de l'État, par obtenir certains résultats. Je pense qu'il y a une meilleure façon de faire les choses et je souhaiterais que le gouvernement commence à examiner la question. Le vérificateur général signale depuis huit ou neuf ans que le

gouvernement n'obtient tout simplement pas de résultats. Il présente des projets de loi et des mesures législatives qui servent simplement à réconforter, il adopte plus de lois et de règlements et engage plus de bureaucrates mais n'obtient pas de résultats. En fait, parfois, les mesures prises vont à l'encontre du but recherché, mais je suppose que mes collègues d'en face peuvent dormir sur leurs deux oreilles le soir, parce qu'ils ont dit toutes ces belles choses confuses à la Chambre au sujet de la sécurité et le reste.

En conclusion, le projet de loi est une demi-mesure. Si nous nous attendons à ce que le gouvernement ait des règlements, des lois et une imposante bureaucratie, le gouvernement libéral joue très bien son rôle à cet égard. Il sait comment faire cela et pour lui, plus il y a de lois, de règlements et de bureaucrates, mieux ça va. Toutefois son bilan est faible sur bien d'autres plans. La principale lacune du projet de loi est la question de la sécurité dans le domaine du transport routier, l'état de nos routes.

Notre collègue ministériel a signalé qu'on a assisté à un énorme accroissement du transport routier, surtout extra-provincial. Si je comprends bien la loi, ce domaine est de compétence fédérale. Lorsqu'on parle d'activités extraprovinciales, il est nécessairement question de compétence fédérale.

• (1040)

Où en est donc l'engagement du gouvernement à bâtir notre réseau routier et à l'aligner sur des normes rigoureuses? Le projet de loi établit des normes élevées pour les véhicules automobiles, les transporteurs et tous les autres intervenants, mais il ne dit rien au sujet des routes où roulent ces véhicules. Le gouvernement n'a rien fait à ce sujet. Il fuit cet aspect du dossier.

Je suis convaincu qu'il y aura une lacune dans le projet de loi sur la sécurité maritime, si jamais il devient loi, et ce sera l'absence de financement suffisant de la part du gouvernement fédéral. Je me rappelle que le gouvernement est intervenu dans le domaine de la santé, un domaine de compétence provinciale, pour appliquer les cinq principes de la Loi canadienne sur la santé et tout le reste. Cependant, combien de financement a-t-il accordé? Environ 13 p. 100 du budget des soins de santé. C'est là une mauvaise habitude du gouvernement fédéral. Il s'immisce dans un domaine, adopte un ensemble de lois à cet égard et refuse ensuite de fournir les sommes requises pour que tout fonctionne bien. Alors tout va de travers.

Nous appuyons le projet de loi, mais sans grand enthousiasme. C'est une demi-mesure à la manière typique des libéraux. Ils ont toujours tendance à adopter plus de règlements, à favoriser l'expansion du gouvernement et de la bureaucratie, mais ils oublient les autres éléments requis pour vraiment obtenir un résultat. Sans ces ingrédients, le projet de loi ne donnera que des résultats mitigés.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, depuis le début de la session, depuis que je suis critique en matière de transports, le Bloc québécois a appuyé avec réserve les projets de loi relatifs au transport présentés par le gouvernement, parce que «un tiens vaut mieux que deux tu

Initiatives ministérielles

l'auras». Par contre, cette fois-ci, le Bloc québécois s'opposera au projet de loi S-3.

Ce projet de loi concerne la sécurité du transport routier. Théoriquement, c'est un projet de loi qui voudrait tout dire mais qui, finalement, ne dit rien. Pourquoi? Tout simplement parce que le gouvernement base tout son projet de loi sur le Code canadien de la sécurité en transport routier qui est déjà en vigueur. Depuis plusieurs années, les provinces essaient d'harmoniser une série de mesures pour que les normes en sécurité routière soient appliquées.

Il faut comprendre que c'est beau pour le gouvernement de montrer patte blanche et dire: «Aujourd'hui, on dépose un projet de loi sur la sécurité», de faire de belles palabres sur le nombre d'accidents routiers, et dire qu'il est le grand défenseur de la sécurité au pays, par contre, il y a quand même une dure réalité.

La sécurité n'est pas simplement une question de qualité du travail effectué par les camionneurs, il y a aussi l'état des routes. Nous n'entendons pas l'argent fédéral tomber dans les portefeuilles des provinces pour les aider à concrétiser un vrai réseau de transport autoroutier au Canada, sécuritaire pour les usagers du camionnage, mais aussi pour tous les citoyens qui côtoient les gros mastodontes de la route.

Ce volet de sécurité qui se voudrait un vrai programme de rénovation des autoroutes à travers le Canada ne vient pas de ce gouvernement. J'étais présent, lors de la dernière réunion du Comité permanent des transports, lorsque la présidente du Conseil du Trésor a présenté les crédits. On a toujours le même bon vieux montant de 600 millions de dollars qui traîne dans les coffres du gouvernement fédéral pour les cinq prochaines années, pour tous les projets autoroutiers à travers le Canada. Au cours de la dernière campagne électorale, seulement au Québec, le gouvernement fédéral a promis 3,220 milliards d'investissements, alors qu'il n'y a que 600 millions dans les crédits pour les cinq prochaines années.

Une vraie politique, un vrai projet de loi sur la sécurité routière aurait pu interpeller l'industrie, mais aussi le gouvernement pour qu'il fasse des investissements importants pour améliorer la qualité des routes qui traversent le Canada et évidemment et surtout, celles qui traversent le Québec. Donc, un vrai programme de sécurité routière, une vraie loi sur la sécurité routière aurait dû inclure tout un chapitre, tout un volet sur la rénovation des routes de ce pays.

• (1045)

Pour revenir à ce projet de loi, il faut comprendre également qu'il y a la volonté de déclarer un Code canadien de la sécurité du transport routier et de dire: «On va harmoniser cela avec les provinces». Il faut un tant soit peu être réaliste quant à tout le travail que les provinces essaient d'effectuer pour harmoniser leurs lois. Ce n'est pas quelque chose qui est nouveau, ce n'est pas quelque chose qu'on déclare à tous les citoyens et les citoyennes, les Québécois et les Québécoises qui nous écoutent.

Il faut comprendre les provinces qui ont la responsabilité de la sécurité routière. D'ailleurs, ce projet de loi déclare que la sécurité

est de juridiction provinciale et, finalement, déclare valides toutes les lois en matière sécurité routière de chacune des provinces.

Il faut comprendre que les provinces, entre elles, travaillent, en matière de transport extraprovincial, à harmoniser leurs normes. Au moment où l'on se parle, elles n'ont toujours pas réussi à avoir une façon d'opérer, un *modus operandi*, qui soit satisfaisant pour tous les intervenants.

Le gouvernement dépose le projet de loi S-3, en disant: «Voici, on s'occupe de la sécurité routière à travers le Canada.» On dit dans ce projet de loi que la sécurité est de responsabilité provinciale. Ce qu'on oublie de dire, c'est qu'au moment où l'on se parle, il n'y a toujours pas d'harmonisation entre les provinces et entre les administrations au niveau d'un système de sécurité.

Avant que nous, du Bloc québécois, puissions appuyer un tel projet de loi, il faudra qu'il y ait des efforts sur le terrain. Il ne suffit pas seulement d'avoir des vœux pieux, de présenter une loi et de se déclarer les grands défenseurs de la sécurité sur les routes ou sur les autoroutes à travers le Canada. Il faut, un tant soit peu, être conscient et réaliste des difficultés d'application dans les territoires et de cette volonté d'avoir une norme pancanadienne de sécurité.

Évidemment, pour nous, ce qui doit être regardé, avant qu'un tel projet de loi fasse l'objet d'un vote, c'est premièrement d'harmoniser la définition du territoire de base en s'inspirant—et cela, ce sont des suggestions qu'on fait—de l'International Fuel Tax Agreement et de l'International Registration Plan, à savoir que le territoire de base doit être le lieu du domicile canadien du transporteur ou le lieu où il effectue la plus grande partie de ses affaires.

Il faut donc avoir un territoire de base pour que le transporteur soit responsable eu égard à une certaine législation. Il faut donc, dès le départ, s'entendre sur une définition, ce qui n'est pas fait présentement. À travers les provinces, à travers le Canada, il n'y a toujours pas d'entente sur le territoire de base dont chacune des administrations doit être responsable.

Il faudra aussi mettre en place, dans chaque administration, des systèmes d'évaluation et des cotes compatibles. C'est bien beau de dire qu'on a, à travers le Canada, un système de sécurité, mais il faut être capable, un tant soit peu, de suivre le camionneur et le transporteur qui fait des opérations extraprovinciales.

Il faut être capable de le juger, d'avoir un système d'évaluation pour, évidemment, contrôler son comportement et avoir un système d'évaluation qui soit uniforme à travers le Canada.

Ce n'est donc pas le gouvernement fédéral qui est responsable, à cet égard, de l'application de la sécurité routière. Ce sont chacune des provinces. Il faut donc s'assurer qu'on ait un système d'évaluation acceptable et accepté par chacune des provinces avant de lancer, à la Chambre, un projet de loi sur la sécurité et de dire, à notre bon peuple du Québec et du Canada, qu'on s'occupe de la sécurité du transport routier.

Il faut être capable d'évaluer les conducteurs, ceux qui vivent de ce réseau et de cette industrie. Il faut être capable de les évaluer, de

Initiatives ministérielles

s'assurer qu'ils ont une performance adéquate et, finalement, de les rendre responsables et de les juger par un système d'évaluation qui soit uniforme à travers le Canada, ce qui n'est pas le cas.

Aujourd'hui, on dit donc aux citoyens, aux citoyennes, aux Québécois, aux Québécoises: «Regardez, le gouvernement fédéral s'occupe de la sécurité au niveau du transport routier.» Le problème, c'est qu'il n'y a pas de régime d'évaluation, il n'y a pas de façon de s'apercevoir si un conducteur est véritablement un bon conducteur. Il n'y a pas de façon de pouvoir le suivre, de pouvoir suivre ses activités à travers chacune des provinces et d'avoir des normes d'évaluation qui vont faire que l'industrie s'y retrouvera.

Il n'y a pas seulement le fait qu'on puisse rendre responsables l'industrie. Il faut qu'elle soit capable de s'y retrouver dans chacune des provinces qu'elle traverse quand elle fait du transport extraprovincial, ce qui n'est pas le cas au moment où on se parle.

Il faudra développer un mécanisme d'évaluation de tous les éléments de comportement prévus à la norme 14. On établit une norme, qui est la norme 14, qui a été vantée tantôt par le député du parti gouvernemental. Mais, évidemment, cette norme, qui est basée sur le Code canadien de sécurité, il faut, un tant soit peu, être capable de l'évaluer.

Il faut voir tous les moyens mis en place dans chacune des administrations provinciales pour être en mesure, justement, de suivre chacun des transporteurs, chacune des industries, pour pouvoir les évaluer, les réprimander quand il faut, selon un mode uniforme, ce qui n'est pas prévu dans ce projet de loi.

• (1050)

Au moment où on se parle, il n'y a toujours pas d'entente entre les provinces qui sont chargées de la sécurité routière. Elles le font très bien dans leurs limites territoriales, mais elles doivent réussir à s'harmoniser les unes avec les autres, ce qui est carrément avoué dans ce projet de loi. On donne à chacune des provinces le pouvoir d'application. Ce projet de loi rend les normes de sécurité routière de chacune des provinces officielles.

Le problème, c'est qu'avant de déposer ce projet de loi et de dire à la population canadienne et québécoise qui nous écoute qu'il y aura un code de sécurité du transport par camion, on n'a pas vérifié la possibilité de le rendre réalisable et de faire le suivi de l'industrie partout à travers le Canada, pour que les transporteurs puissent avoir les peines qu'ils méritent et, si jamais cela va bien, qu'on réalise qu'ils ont de bons comportements.

Le projet de loi prévoit un niveau d'intervention comparable d'une administration à l'autre dans le suivi des transporteurs. Nous nous donnons même un objectif de plus ou moins 5 p. 100 pour avoir des normes compatibles et faire le suivi des transporteurs et des administrations à travers le Canada. Dans ce pays, nous devrions être en mesure de toujours faire le suivi du point A au point B, peu importe, ou d'une mer à l'autre. Nous devrions quand même être capables de faire un suivi efficace et d'avoir des normes compréhensibles et comprises par l'industrie de chacune des provinces, ce qui n'est pas le cas.

Le gouvernement dépose un projet de loi et dit à toute la population: «Voici, il y aura maintenant à travers le Canada un code canadien de la sécurité qui sera appliqué et qui sera en vigueur après l'adoption de ce projet de loi.» Le problème sur le terrain, dans la réalité, c'est que c'est encore un vœu pieux. Ce projet de loi ne sera pas applicable, parce que qu'il relève du domaine provincial et les provinces n'ont pas encore réussi à s'entendre entre elles.

Ce n'est pas parce qu'elles ne travaillent pas fort, au contraire. Mais dans chacune des provinces, il y a d'importants lobbys des industries pour essayer de maintenir les systèmes qui sont en vigueur. Il faut donc laisser la chance aux organisations provinciales, territoriales et aux administrations qui s'occupent de la sécurité routière dans chacun des territoires provinciaux d'avoir des normes, de se parler et de se comprendre.

Le gouvernement aurait dû convoquer une réunion de toutes les organisations provinciales avant de déposer un projet de loi aussi important et de dire à la population canadienne: «Il y a maintenant un code de sécurité pancanadien qui est en vigueur; ne vous inquiétez pas, nous prenons soin de vous.» Le problème, c'est que nous ne savons pas comment ce code fonctionne dans chacun des territoires, pour la simple et bonne raison qu'il n'y a pas d'harmonisation entre eux.

Il faudrait également mettre en place un processus de sanctions dans chaque administration, démontrant les actions qui sont posées à l'égard des transporteurs non conformes et réduire les cotes jusqu'à leur annulation. Cela nécessite donc un processus. Si nous voulons faire le suivi, si nous voulons rendre le réseau sécuritaire, il faut être capables de suivre l'industrie, les transporteurs, entrer et compiler les mauvaises actions qu'ils posent et leur faire perdre un certain nombre de points de démerite, qui pourrait aller jusqu'à l'annulation de leur permis, afin d'avoir un vrai code de sécurité national, respecté par toutes les entités provinciales.

Il faut élaborer une méthode pour mesurer l'efficacité du mécanisme d'évaluation au regard des résultats attendus. Si nous voulons un code national valide à travers le Canada, il faut s'assurer que les administrations provinciales qui ont la charge de faire respecter les normes aient une norme commune harmonisée, un plan de suivi des transporteurs, un système complémentaire de pénalisation des transporteurs rapidement accessible par toutes les administrations, au moyen de systèmes informatiques ou autrement, et un plan de réévaluation.

Cela ne consiste pas simplement à dire demain matin: «Nous mettons un plan en place.» Il faut faire le suivi, être capable de vérifier si les transporteurs ont fait de mauvaises actions, compiler ces mauvaises actions, ce qui pourrait aller jusqu'à l'annulation du permis. Mais il faut que cela soit facilement vérifiable par toutes les administrations provinciales, je le répète, qui ont la charge et l'obligation de faire respecter—c'est ce que le projet de loi concrétise—ce code canadien. Elles ont donc cette charge, mais le problème, c'est qu'elles ne sont pas harmonisées, elles n'ont pas de façon commune d'évaluer les situations.

Au moment où on se parle, cela va donc être assez difficile pour l'industrie de se faire une thèse, parce que chacune des provinces n'est pas encore organisée, de façon harmonisée, pour être capable de suivre le transporteur et de faire respecter la norme de sécurité.

Initiatives ministérielles

• (1055)

On pourrait le faire avec un code d'adaptation, par des points de démérite ou autrement, afin de faire comprendre au transporteur qu'après un certain nombre d'infractions, il pourrait aller jusqu'à perdre son permis d'opération. Cela n'est pas en place et ce n'est pas le gouvernement fédéral qui a cette responsabilité. Cela relève des gouvernements provinciaux.

Au moment où on se parle, rien n'est encore harmonisé. Le gouvernement du Québec n'a pas harmonisé ses normes, mais il discute de façon très soutenue avec les provinces voisines. Des discussions ont lieu presque quotidiennement entre les administrations, afin d'harmoniser les normes et d'avoir des lois de sécurité routière dans le but d'assurer la sécurité des citoyens. Il faut que l'industrie comprenne ces lois, qu'il y ait un suivi d'une province à l'autre.

Présentement, il n'y a pas d'objection de la part des gouvernements provinciaux. Tout le monde est d'accord pour qu'il y ait une norme uniforme à travers le Canada, applicable par chacune des provinces.

Le problème est qu'on n'a pas réussi à choisir la norme et à s'entendre sur la façon de l'harmoniser entre les provinces. Il faut avoir des systèmes efficaces pour compiler statistiquement les transporteurs, suivre leur cheminement, savoir s'ils ont commis des infractions, ce qui pourrait aller jusqu'à l'annulation de leurs permis extraprovinciaux. Encore une fois, ces permis sont délivrés par les provinces et suivis par elle. Il faut donc mettre en place tout ce système d'harmonisation avant de voter sur un tel projet de loi.

Je le répète, ce projet de loi voudrait tout dire, mais finalement, dans les faits, il ne veut rien dire. C'est encore une fois l'exemple d'un gouvernement qui essaie de se faire du capital politique sur le dos de la sécurité du transport routier. C'est un domaine qui est très complexe, dans lequel tous les gouvernements provinciaux vivent au quotidien avec les problèmes que peut occasionner le transport routier sur les routes du Québec et du Canada. Au Québec, on vit cela quotidiennement.

Tout le monde veut que ce soit plus sécuritaire. Il faut être un tant soit peu capable de le faire appliquer, de le faire respecter, que son application soit uniforme partout au Canada, ce qui n'est pas le cas au moment où on se parle. Encore une fois, le gouvernement libéral fédéral décide de présenter trop tôt un projet de loi qui voudrait tout dire mais qui, finalement, dans les faits, ne voudra rien dire. Nous sommes contre ce projet de loi.

Une table d'harmonisation entre les gouvernements provinciaux aurait dû être créée, pour que l'on puisse transmettre le résultat de ce travail en comité avant le dépôt de ce projet de loi, qui aura pour but de dire à la population du Québec et du Canada: «Regardez, on a un Code canadien de sécurité en transport routier qui est appliqué. Une loi vient d'être adoptée, le rendant valide.»

Finalement, ce code ne sera pas applicable parce qu'il n'y a pas d'harmonisation entre les administrations provinciales chargées de la sécurité routière, qui est de compétence provinciale. Ce projet de

loi a pour seul avantage de déclarer de compétence et de juridiction provinciale la sécurité routière. Si c'est de compétence provinciale, attendons donc que les provinces puissent s'harmoniser entre elles pour suivre à la trace le transporteur qui ne respecte pas les normes, qui commet des infractions et, si possible, lui faire perdre son permis s'il occasionne trop d'accidents ou commet trop d'infractions dans ce système de sécurité.

C'est le message que le Bloc québécois veut livrer. Je terminerai en disant que la population du Québec, et sûrement aussi celle du Canada tout entier, aurait apprécié qu'il y ait dans ce projet de loi sur la sécurité routière tout un volet de remise en état de l'infrastructure autoroutière au Canada. Cette infrastructure mérite beaucoup plus que les seuls 600 millions de dollars que le gouvernement fédéral a présentement prévu pour les cinq prochaines années.

Six cents millions dans des partenariats à travers le Canada, avec une contribution de 50 p. 100 par les provinces, cela voudrait dire que si on ne se fiait qu'aux investissements du fédéral sur le transport autoroutier à travers le Canada, seulement 1,2 milliard serait dépensé au cours des cinq prochaines années pour un réseau routier aussi vaste qui mérite autant d'investissements.

• (1100)

Je le répète, les députés libéraux le savaient très bien parce que, en campagne électorale, au Québec seulement, ils ont promis d'investir 3,2 milliards de dollars. C'étaient des investissements qui devaient venir très rapidement. On promettait des ponts et des routes. Finalement, on promettait de rénover tout le réseau à travers le Québec. Seulement en promesses électorales, on annonçait 3,2 milliards de dollars pour le Québec.

Cependant, quand on regarde les crédits prévus, il n'y a que 600 millions de dollars d'argent fédéral à investir dans des ententes 50-50 avec les provinces, des ententes se chiffrant à 1,2 milliard de dollars de travaux à travers tout le Canada, malgré des promesses de 3,2 milliards de dollars seulement au Québec.

C'est dire, encore une fois, qu'on peut toujours berner la population pour gagner des élections. Toutefois, pour ce qui est de ce projet de loi, on ne bernera pas le Bloc québécois. On ne peut pas déposer un projet de loi qui se veut le grand défenseur de la sécurité de la population, quand on sait très bien qu'il n'est applicable présentement dans aucune des administrations.

[Traduction]

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Monsieur le Président, je suis ravie d'intervenir aujourd'hui, au nom du Parti néo-démocrate, à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence.

Les néo-démocrates vont appuyer ce projet de loi. Il n'est certainement pas parfait comme plusieurs personnes l'ont déjà mentionné au cours de ce débat, mais c'est un début et il fallait commencer quelque part.

Le projet de loi établit un cadre pour harmoniser, entre les provinces, l'administration des différentes parties du Code cana-

Initiatives ministérielles

dien de sécurité pour les transporteurs routiers. Ce code national de sécurité, visant les autocars et les camions de transport, est administré à l'échelon provincial. Cette mesure législative a été prise par l'administration Mulroney en 1987, pour régler les problèmes de sécurité qui s'étaient manifestés suite à la déréglementation de l'industrie du camionnage. Néanmoins, le gouvernement fédéral a laissé les provinces libres de l'adopter et leur a confié la responsabilité de son administration. À ce jour, aucune province ne l'a encore entièrement adopté. En soi, le Code canadien de la sécurité n'est qu'un ensemble de suggestions qui suscitent de grandes préoccupations chez les néo-démocrates.

Le cadre établi dans ce projet de loi permet aux provinces et aux territoires dont les régimes de conformité sont compatibles avec le Code canadien de la sécurité, d'attribuer aux entreprises de transport extra provincial par autocar, une cote de sécurité et de délivrer des certificats de sécurité. C'est une idée intéressante, mais fonctionnellement inutile, à moins que toutes les provinces ou la plupart d'entre elles n'adoptent le code. Cela ne semble pas devoir se produire dans un avenir rapproché.

Selon l'Alliance canadienne du camionnage, le cadre proposé pour l'harmonisation du code de sécurité met la charrue avant les boeufs. Quel que soit le cadre administratif mis en place par le gouvernement, le code canadien de sécurité sera inefficace si les provinces ne l'adoptent pas.

Le gouvernement libéral a le pouvoir constitutionnel d'imposer un code national de sécurité aux provinces mais il ne le fait pas.

Comme on l'a fait remarquer à plusieurs reprises, la sécurité routière est au centre des préoccupations de tous les députés à la Chambre. Nous pouvons rédiger tous les projets de loi que nous voulons, nous savons tous que les routes sur lesquelles nous conduisons sont souvent traîtres à cette époque de l'année. Il y a des nids de poule, des fissures et des crevasses qui sont très mauvais pour les voitures et sont souvent la cause de collisions entre les camions et les voitures. Je suis sûre que, comme à Churchill, au Manitoba et sur beaucoup d'autres segments, la Transcanadienne est dans un état honteux en Nouvelle-Écosse.

La question est: Que fait le gouvernement libéral pour améliorer la sécurité routière? C'est une chose de présenter ce projet de loi, mais le problème réel, c'est la sécurité routière. Nous avons besoin de routes sûres. Nous avons besoin d'un programme d'infrastructure qui va enfin permettre aux gens de conduire sans danger d'un bout à l'autre du pays.

Ce qu'il faut à mon avis, c'est réellement investir dans l'amélioration du réseau routier. Chaque année, plus de 200 Canadiens meurent et plus de 16 000 sont blessés sur les routes à cause du mauvais état du réseau routier. Ces statistiques concernent des accidents attribuables au mauvais état des routes, et non pas à des erreurs qui auraient été commises par les conducteurs, ni au mauvais temps, ni à la conduite en état d'ébriété, ni à des pannes de moteur. Ces accidents sont imputables au mauvais état des routes. Là encore, il s'agit d'améliorer l'infrastructure et d'investir dans la réfection de nos réseaux routiers. À eux seuls, ces accidents tuent des centaines de Canadiens et en blessent des dizaines de milliers d'autres chaque année.

• (1105)

Des études ont démontré que, si le gouvernement consacrait 1 milliard de dollars par an à l'amélioration de la voirie sur les 20 prochaines années, les travaux s'autofinanceraient, en ce sens que le coût des soins de santé baisserait du fait de la diminution du nombre des accidents. Les travaux s'autofinanceraient certainement grâce aux prestations d'invalidité et aux nombreux autres coûts additionnels liés aux accidents de la route, qui seraient payés en moins.

Je le répète, car le fait est remarquable. La remise en état de la voirie nationale économiserait effectivement à l'État plus d'argent au titre des soins de santé que ce que les travaux de réfection comme tels pourraient lui coûter dans les faits.

Je voudrais dire en conclusion que nous sommes favorables au projet de loi. Il n'est pas parfait, mais il sera certainement utile un jour, quand le gouvernement fédéral sera convaincu de la nécessité d'accorder la priorité à la sécurité des routes canadiennes et de faire du Code national de sécurité un outil pertinent, et non pas une série de recommandations auxquelles aucune des provinces ne donne suite. Nous appuierons le projet de loi à ce stade.

Le président suppléant (M. Bélair): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Bélair): Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Bélair): Par conséquent, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des transports et des opérations gouvernementales.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

* * *

LOI SUR LES AIRES MARINES NATIONALES DE CONSERVATION DU CANADA

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 14 mai, de la motion: Que le projet de loi C-10, Loi concernant les aires marines nationales de conservation du Canada, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il ne fait aucun doute que le projet de loi C-10 est le fruit d'une intention fort louable. Lorsqu'on se penche sur l'état de nos océans et cours d'eau, non seulement au Canada mais aussi partout dans le monde, on constate que l'environnement doit être protégé. Ça ne fait aucun doute. Il y a eu et il continue d'y avoir de nombreux cas de dégradation.

L'intention du projet de loi est bonne. Mais quand on constate qu'il est parrainé par le ministère du Patrimoine, nous avons une

Initiatives ministérielles

idée de ce que celui-ci est capable de faire, en particulier sur le plan de la préservation dans les parcs. Nous pouvons donc nous imaginer une partie des défis qui attendent le ministère, ainsi que des défis que pose ce dernier à des gens qui ont aussi l'intention louable de protéger l'environnement sous le chapeau des parcs.

Nous devrions analyser brièvement le modèle ou le schéma que nous avons en main. Nous savons que le plus vieux parc national au Canada, le parc national de Banff, est soumis à de grandes pressions attribuables dans une large mesure à l'activité humaine. Cette pression découlant des changements sur les plans de la flore et de la faune a influé sur les espèces sauvages dans la région. Quelle a été la réaction du parc, et quel est en partie l'historique de Banff et, de fait, des quatre parcs des Rocheuses?

• (1110)

Si nous nous arrêtons à l'histoire de Patrimoine Canada et de Parcs Canada, nous constatons que ces ministères ont déployé des efforts dignes de louanges afin de créer une situation permettant aux êtres humains d'interagir avec la flore et la faune dans les parcs.

En voulant créer cette situation, ils ont pris des décisions qui, au cours des années, ont permis la construction de centres de ski, de sentiers d'équitation et de randonnée ainsi que d'une infrastructure touristique. À titre d'exemple, la ville de Banff génère, à elle seule, pas loin de trois quarts de milliard de dollars par année du produit national brut. C'est beaucoup de devises qui entrent au pays dont une grande partie provient d'Europe, mais la plus grande partie provient des États-Unis.

L'élaboration de projets s'est faite en gardant à l'esprit la nécessité d'assurer un équilibre afin de préserver le parc pour les prochaines générations de Canadiens. Si nous examinons la situation de près, toutefois, nous constatons que certaines dispositions visant à assurer qu'on tienne compte des pressions sur l'environnement comportent des lacunes manifestes. D'où, par conséquent, l'existence de gouffres béants là où auparavant poussait des forêts virginales, non le moindre étant l'emplacement de la ville de Banff elle-même. Ces lacunes nous concernent directement.

En vertu du projet de loi C-10, Parcs Canada serait chargé de l'administration de la loi. Par conséquent, si nous examinons les antécédents du ministère en matière de gestion des terres, quels seraient les résultats sur les aires de conservation marine? Si nous regardons dans une perspective historique la façon dont cet organisme a fait son travail sur la terre ferme, quels résultats obtiendrait-il dans une aire marine de conservation?

Si nous prenons le cas des grizzlis, nous constatons que leur habitat à l'intérieur du parc de Banff a clairement été réduit et qu'ils y sont de moins en moins nombreux. En outre, compte tenu du nombre de visiteurs dans ce parc, l'accroissement de l'interaction entre les grizzlis et les êtres humains n'est pas souhaitable. Les deux ne peuvent pas cohabiter.

Comment cela se rattache-t-il au projet de loi C-10? Si on regarde du côté des océans et des Grands Lacs, on constate que des installations commerciales et récréatives sont déjà en place dans bien des endroits.

Je suis frappé de voir à quel point Parcs Canada est allé jusqu'à des extrêmes dans la protection de l'environnement, de la flore et de la faune des parcs. Nous ne disons plus que nous avons créé une situation telle que les gens, les touristes, des cinq continents peuvent venir ici et profiter de ce que la nature a à offrir. Cette fréquentation a un coût sur la vie sauvage de ces parcs. On se dirige vers un modèle de protection absolue.

• (1115)

On constate une tendance à interdire toute présence humaine dans l'arrière-pays des quatre parcs montagneux, à savoir Banff, Jasper, Yoho et Kootenay. Les parcs de Yoho et Kootenay se trouvent dans ma circonscription. L'arrière-pays représente 90 p. 100 de la superficie du parc. Vue de façon simpliste, cette solution peut sembler la bonne, mais en réalité ce n'est pas le cas et cela pour certaines raisons.

Les 10 p. 100 restants du parc subissent beaucoup plus de pressions et de détérioration. À titre d'exemple, beaucoup d'entre nous ont des moquettes dans leurs maisons, ou en ont déjà vu dans des établissements commerciaux. Si les gens marchent sur toute la superficie de la moquette, elle pourra durer de nombreuses années, 50, 60 ou 70 ans. En théorie, une moquette peut durer aussi longtemps, même si un très grand nombre de personnes marchent dessus, à condition qu'ils le fassent sur l'ensemble de la superficie. Toutefois, si les gens sont contraints de ne marcher que sur 10 p. 100 de la moquette, elle s'usera plus rapidement et devra être remplacée.

L'analogie est sans doute boiteuse, mais elle illustre ce qui se produit dans les parcs. En voulant éviter la présence humaine dans l'arrière-pays, ce qui part d'une bonne intention, c'est 90 p. 100 du territoire qui deviendra inaccessible aux gens. L'objectif est sans doute très louable, mais il ne tient pas compte de la détérioration que subiront les 10 p. 100 restants.

Nous nous efforçons de tirer les leçons de ce que fait Parcs Canada sur la terre ferme, pour mieux savoir comment agir à l'égard des lacs, rivières et océans. La difficulté est que la loi confère beaucoup de pouvoirs discrétionnaires au gouvernement. Nous risquons d'être témoins de décisions très discrétionnaires, un phénomène qui semble vouloir prendre de l'ampleur, et d'un mouvement de pendule.

Des personnes qui tiennent tout autant à préserver la nappe aquifère et les espèces qui vivent sous la surface de l'eau, en particulier la flore et la faune, ont exprimé des préoccupations très légitimes. Elles partagent les préoccupations de Parcs Canada et des gouvernements et soutiennent que si nous n'avons pas su apprendre comment gérer les ressources sur terre, il y a lieu de se demander comment nous pourrions le faire dans les parcs et dans les zones aquifères?

Je partage mon temps de parole avec la députée d'Edmonton-Nord. Il est peut-être important de tenir compte de l'intention, mais il ne faut pas oublier le projet de loi et l'historique du dossier. Par exemple, nous avons créé dans le parc national Kootenay, qui se trouve dans ma circonscription, une situation absurde. Au départ, il n'y avait pas de route là. Maintenant il y a l'autoroute Banff-Win-

Initiatives ministérielles

dermere, la 93-97. Elle serpente le long du lac Louise, monte vers le mont Storm, redescend la rivière Kootenay, remonte vers le sommet et pénètre dans Windermere.

• (1120)

Il y a un goulet d'étranglement à cet endroit, entre le Sinclair Canyon, qui se trouve entre Radium Hot Springs et la ville de Radium elle-même. Le Sinclair Canyon est très étroit et laisse à peine passer une autoroute à deux voies. En fait, il y avait une rivière qui coulait dans ce canyon dont les parois de rocher montent verticalement de 200 à 300 pieds dans les airs. Nous avons construit une route à deux voies à cet endroit et nous avons même dû pour ce faire creuser la rivière sous la route.

Quand le service des Parcs nationaux a construit Radium Hot Springs, il a encouragé les fournisseurs de services et l'industrie privée à construire des chalets, des bungalows et d'autres types d'hébergement touristique pour que les gens puissent profiter des sources thermales qui s'y trouvent. À la fin, il a dû mener une lutte constante qui a pris de l'ampleur, au point où il est maintenant question de supprimer ces installations, ce qui coûterait des millions de dollars aux contribuables. Pourquoi? Il prétend que c'est parce qu'il s'agit d'un corridor pour les espèces fauniques.

Cela ne pouvait être un corridor pour la faune, notamment pour les gros animaux, avant l'aménagement de la route. Parce qu'une route est maintenant aménagée, ces animaux peuvent, lorsqu'il y a peu de circulation, aller et venir dans le canyon Sinclair en évitant les poids lourds à 18 roues et les camions qui transportent du minerai.

Nous allons dépenser de 4 à 6 millions de dollars pour racheter les installations des fournisseurs de services touristiques. Ces fournisseurs ont payé des taxes et ont versé des droits à Parcs Canada. Nous allons non seulement payer de 4 à 6 millions de dollars pour supprimer ces installations, mais nous allons aussi perdre les recettes provenant de celles-ci une fois qu'elles seront supprimées. Voilà ce qui me préoccupe au sujet du projet de loi C-10.

Je sais que c'est la cinquième ou la sixième fois que je le dis, mais je tiens à ce qu'il soit bien clair que, à l'instar de l'Alliance canadienne, j'appuie l'objectif du projet de loi C-10. Le problème, c'est qu'une fois en vigueur, le projet de loi relèvera de Parcs Canada, dont le bilan en matière de gestion des biens n'est guère brillant.

Par exemple, des gens de l'archipel de la Reine-Charlotte ont vu, par exemple, la création du parc dans cet archipel. Ils ont aussi été témoins de la gestion du ministère du Patrimoine canadien relativement au sentier de la côte ouest et à ce genre de choses. Ils s'inquiètent du bilan de Parcs Canada en ce qui concerne l'accès commercial au Pacifique et je comprends leur inquiétude. Pour ce qui est de la cohérence, le bilan de cet organisme n'est pas reluisant. Son bilan n'est pas reluisant non plus quand il s'agit de suivre un plan préétabli.

J'ai toujours accusé Parcs Canada de parler de consultation, mais de ne pas consulter vraiment. Les dirigeants de Parcs Canada disent

qu'ils consultent. Mais, en réalité, ils n'en font rien. Ils laissent les gens parler alors que leur décision est déjà prise. Compte tenu des antécédents de Parcs Canada, c'est donc avec énormément d'inquiétude que nous examinons le projet de loi C-10.

Les exemples se comptent littéralement par centaines, mais je n'en donnerai qu'un ou deux de plus.

• (1125)

Dans le parc national Riding Mountain, au Manitoba, il y a un secteur où l'on trouve beaucoup d'herbes naturelles. Quelqu'un a décidé, en 1910, d'y planter des épinettes. Celles-ci se sont très bien adaptées à leur nouvel environnement et sont devenues de grands arbres bien droits. Ces arbres ont pris une valeur presque inestimable. Chaque arbre vaut des milliers de dollars. Puis, des gens de Parcs Canada ont dit que ces arbres n'avaient pas leur place à cet endroit, qu'il fallait les abattre. Ils n'ont pas fait que les couper et les déraciner, ils les ont brûlés. C'est insensé. Des centaines de milliers d'arbres ont été abattus et ont servi de bois de chauffage pour que la prairie puisse être restaurée.

Certes, le créateur n'avait pas l'intention de mettre des arbres dans ce secteur, c'est l'homme qui les a plantés. De même, nous pourrions aller au parc national du Gros-Morne, à Terre-Neuve, qui est une véritable merveille. C'est un endroit absolument spectaculaire que je recommande à tous les Canadiens qui souhaitent voir et être traités aux petits soins par les habitants de Rocky Harbour et de Corner Brook. Il y a dans le parc des orignaux comme on n'en a jamais vu auparavant. Monsieur le Président, je sais qu'il y a de très gros orignaux dans votre circonscription, mais, dans un concours, ceux du Gros-Morne l'emporteraient sur le plan de la taille tant ils sont gros et il y en a environ 7 000.

Gros-Morne est un endroit intéressant. Il ressemble à une montagne privée de son sommet. Ce territoire marécageux constitue un terrain idéal pour les orignaux. Dans leur grande sagesse, de la même façon qu'ils ont planté des épinettes, les gens de Parcs Canada ont décidé d'importer des orignaux à Terre-Neuve, un endroit où ceux-ci n'auraient jamais dû aller. Résultat: les orignaux sont en train de manger toute la végétation sur le territoire du Gros-Morne et d'en causer l'extinction.

Quelqu'un a proposé d'éliminer les orignaux. C'est tout à fait impossible. Parcs Canada peut abattre des arbres, brûler du bois précieux, mais ne peut aucunement gérer cette question parce que les orignaux sont des créatures vivantes. L'incohérence de Parcs Canada dans sa gestion, comme je l'ai mentionné, nous apparaît comme une grande source d'inquiétude en ce qui a trait au projet de loi C-10.

[Français]

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole aujourd'hui sur le projet de loi C-10 visant à créer les aires marines nationales de conservation au Cana-

Initiatives ministérielles

da. Ce projet de loi revient sous une forme différente de celle proposée au cours de la précédente législature.

Au départ, il faut dire que le Bloc québécois est en faveur des mesures de protection de l'environnement. À ce titre, on peut rappeler le succès qu'a été la création du Parc marin du Saguenay—Saint-Laurent. Il y a là des indices de ce dont on aurait dû se servir dans ce projet de loi pour s'assurer qu'il corresponde à la nécessaire consultation qu'il doit y avoir dans ce secteur pour que, en bout de ligne, les mesures mises en place et la gestion des aires marines se fassent dans le respect des juridictions et des initiatives entreprises par les différents gouvernements.

On a des exemples de cela, comme Vision 2000 et d'autres projets dans lesquels on a tenu compte des juridictions et qui ont permis de faire des choses intéressantes.

Dans le cas présent, est-ce parce que c'est un projet de loi plus général, une espèce de loi-cadre qui va en venir à créer un ensemble général dans lequel on va gérer la question des aires marines, que la consultation ne nous semble pas avoir été menée de façon satisfaisante et respecter ce que l'on souhaiterait voir en bout de ligne?

• (1130)

Comme je le disais plus tôt, au lieu de miser sur la concertation, comme dans le cas du Parc marin du Saguenay—Saint-Laurent, le gouvernement fédéral s'octroie, par ce projet de loi, le droit d'implanter des aires marines de conservation, sans égard aux juridictions québécoises sur son territoire et à l'environnement.

En plus d'avoir un problème de juridiction par rapport aux provinces, il y a également des choses pas très claires dans le projet de loi, en termes des relations qu'il y aura à l'avenir entre le ministère du Patrimoine et Pêches et Océans Canada. À Patrimoine Canada, il y a eu des exemples assez patents où nous avons eu des difficultés au niveau de la gestion de l'écosystème. Cela ne nous semble pas être nécessairement une voie d'avenir très prometteuse.

Par exemple, on va doubler les zones de protection marines de Pêches et Océans et les zones marines protégées par Environnement Canada. Cela veut dire qu'au sein du gouvernement fédéral, il n'y a pas de vision claire qui se dégage de la gestion des aires marine; il y a à l'intervention de plusieurs ministères. À ce moment-ci, le texte du projet de loi ne semble pas refléter ce à quoi on aurait pu s'attendre comme clarification de la situation. Nous sommes plutôt devant un dossier qui aurait besoin d'être mûri.

Pour ces raisons, le Bloc québécois considère que ce projet de loi, sous sa forme actuelle, n'est pas acceptable. Il ne respecte pas l'intégrité du territoire du Québec. Par exemple, une des conditions essentielles pour qu'il y ait établissement d'une aire marine de conservation est que le gouvernement fédéral soit propriétaire du territoire où sera établie l'aire marine de conservation. Un article du

projet de loi dit que le ministre ne pourra établir une aire marine de conservation que, et je cite:

a) s'il est convaincu que Sa Majesté du chef du Canada a un titre incontestable ou un droit de propriété non grevé de charge sur les terres qu'il se propose d'ériger en aire marine de conservation, sauf pour la partie située dans la zone économique exclusive du Canada;

Nous voyons donc là une approche très différente de celle qui avait été faite, comme je le disais plus tôt, dans le cas du Parc marin du Saguenay—Saint-Laurent, où on a accepté de respecter la propriété provinciale sur les fonds marins et, de telle façon, de construire un modèle qui était, à l'origine, unique, qui permet de respecter les champs de juridiction de chacun.

L'article 92 de la Loi constitutionnelle de 1867 reconnaît que la gestion et la vente des terres du domaine public sont de la juridiction exclusive des provinces. Dans le projet de loi actuel, nous ne retrouvons pas le respect intégral de cette juridiction.

De plus, on prévoit dans cette même loi que le Québec ne peut céder ses terres au fédéral et ne peut qu'autoriser le fédéral par décret à les utiliser en vertu de ses juridictions fédérales. Enfin, la protection des habitats et de la faune sont une juridiction partagée et le gouvernement du Québec prévoit se doter prochainement d'un cadre de protection des aires marines.

Je pense que dans le cadre des consultations, il aurait été important qu'on ait tenu compte de cette volonté pour qu'on puisse, en bout de ligne, obtenir des résultats intéressants. On parlait d'exemples où cela a été fait correctement. J'ai parlé du Parc marin du Saguenay—Saint-Laurent, mais il y a également la phase III du Plan d'action Saint-Laurent qui est un autre exemple à suivre.

En 1998, les ministres fédéral et québécois de l'Environnement ont rendu publique cette troisième phase au coût de 230 millions de dollars, la facture étant partagée à parts égales par les deux ordres de gouvernement. L'objectif de ce plan d'action consiste à augmenter de 100 p. 100 la superficie des habitats protégés, les faisant passer de 12 000 hectares à 120 000 hectares. Cette phase III suit les deux précédentes dans lesquelles les deux gouvernements ont investi plus de 300 millions de dollars.

Cette collaboration que l'on retrouve dans des projets spécifiques, comme le Parc marin du Saguenay—Saint-Laurent et la phase III du Plan d'action Saint-Laurent, nous aurions vraiment aimé la retrouver de façon intégrale dans le projet de loi actuel. À la lecture que nous en avons faite, nous n'en arrivons pas à cette conclusion.

Un autre élément important à considérer, c'est que l'environnement est une juridiction partagée, ce qui fait qu'autant les provinces que le gouvernement fédéral ont des responsabilités dans ce domaine.

Par exemple, l'article 91 de la Loi constitutionnelle dit que «l'autorité législative exclusive du Parlement du Canada s'étend à toutes les matières tombant dans les catégories des sujets ci-dessus énumérés, à savoir la navigation et les bâtiments ou navires, la

Initiatives ministérielles

quarantaine et l'établissement et le maintien des hôpitaux de marine, les pêcheries et les côtes de la mer et de l'intérieur, les passages d'eau entre une province et tout pays britannique ou étranger ou entre deux provinces.»

C'est un peu le résumé de ce qui apparaît dans la Loi constitutionnelle de 1867 en ce qui concerne la responsabilité fédérale.

• (1135)

La juridiction du Québec est également reconnue dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique en vertu de certains articles, comme l'article 92 où on dit, par exemple:

Dans chaque province, la législature pourrait exclusivement faire des lois relatives aux matières tombant dans les catégories de sujets ci-dessus énumérés, savoir: [...] l'administration et la vente des terres publiques appartenant à la province, des bois, des forêts qui s'y trouvent; [...] la propriété et les droits civils dans la province; [...] généralement toutes les matières de nature purement locale ou privée dans la province.

Il y a donc là une coordination à faire pour que les lois fédérales respectent cette juridiction. On dit aussi que:

La législature de chaque province a compétence exclusive pour légiférer dans les domaines suivants: a) prospection des ressources naturelles non renouvelables de la province; b) exploitation, conservation et gestion des ressources naturelles non renouvelables et des ressources forestières de sa province, y compris leur rythme de production primaire.

On voit donc clairement que le projet de loi devrait s'inscrire dans une forme de partenariat qu'on ne retrouve pas nécessairement et qu'on ne retrouve pas présentement.

On aurait pu prendre l'exemple du Parc marin du Saguenay—Saint-Laurent comme condition essentielle à la création des aires marines de conservation au sujet de la propriété du territoire. Le gouvernement fédéral pourrait décréter des aires marines de conservation sur les fonds marins qu'il prétend les siens et passer outre les juridictions québécoises en matière d'environnement si le projet de loi est adopté tel qu'il apparaît et tel qu'il nous est présenté.

C'est donc quelque chose qui n'est pas satisfaisant pour le Bloc québécois et qui brise aussi une tradition dont j'ai donné des exemples tantôt, où il y avait eu des collaborations et où on aurait pu mettre en place des programmes intéressants.

C'est d'autant plus frustrant et sujet à interrogations qu'il s'agit là d'une loi-cadre, une loi qui définira la façon d'intervenir du gouvernement fédéral dans ce domaine. On met de l'avant des principes qui ne seront pas ceux qui ont été appliqués dans le passé en ce qui a trait au respect des juridictions de chacun.

On dit que le gouvernement fédéral entend créer des aires marines de conservation via Patrimoine Canada, des zones de protection marine via Pêches et Océans Canada et des réserves marines de la faune via Environnement Canada. On embrasse très largement dans cette définition-là.

On pourrait, par exemple, se retrouver avec un site où il y a plusieurs zonages superposés, chacun de ces ministères considérant que, en fonction de ses critères, il y a une réserve marine ou une zone de protection marine dans le cas de Pêches et Océans Canada, une réserve marine dans le cas d'Environnement Canada ou une aire

marine de conservation dans le cas de Patrimoine Canada. Ainsi, dans chacune de ces circonstances, il y aurait trois supervisions qui s'effectueraient, trois champs de juridiction qui s'appliqueraient pour trois ministères différents.

Je pourrais peut-être donner un exemple. Si, dans le fleuve Saint-Laurent, au niveau de Patrimoine Canada, on considérait qu'en ce qui a trait à certaines épaves, elles ont un rôle historique qui mérite d'être reconnu et que l'environnement fasse partie de l'aire de conservation alors que, en revanche, Environnement Canada pourrait vouloir que ce même espace soit reconnu comme réserve marine de la faune et qu'il y ait contradiction entre les deux, à ce moment-là, on constate qu'on ne retrouve pas dans le projet de loi la logique à laquelle on aurait pu s'attendre pour pouvoir obtenir un résultat à cet égard.

Est-ce qu'on ne peut pas se poser la question, aujourd'hui, à l'effet que ce projet de loi, finalement, ne créera pas plus de confusion? Notre réponse, c'est oui. Nous croyons que le fait que le projet de loi prévoit que chacun des ministères fédéraux garde ses juridictions sur les aires marines de conservation, cela risque, en bout de ligne, de créer un capharnaüm, de créer une situation où il y aura beaucoup de cafouillage. Comme on l'a expliqué tantôt, avec trois ministères qui pourraient intervenir, qui pourraient définir ce que sont ces aires marines selon les différentes fins de chacun des ministères, on aurait, en bout de ligne, des résultats qui ne seraient pas nécessaires.

On dit aussi dans le projet de loi que lorsque le ministre du Patrimoine le juge approprié, il peut adopter, en collaboration avec le ministre concerné, des règlements concernant une aire marine de conservation qui diffère des dispositions existantes. Dans ce cas, la modification intervenue entre Patrimoine Canada et le ministre concerné a préséance sur les autres règlements adoptés en vertu de la Loi sur les pêches, la Loi sur la protection des pêches côtières, la Loi sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la prévention de la pollution aux eaux arctiques, la Loi sur la protection des eaux navigables ou la Loi sur l'aéronautique.

On se rend donc compte que, malgré le fait qu'on fasse une loi-cadre, on prévoit là-dedans la possibilité que, par ingérence ministérielle, le ministre du Patrimoine canadien puisse, lorsqu'il le juge approprié, négocier à la pièce une situation comme celle-là et que les résultats aient préséance sur l'ensemble des lois qu'on a mentionnées.

• (1140)

Il y a là une latitude qui devrait être balisée tout autrement pour s'assurer que cela ne mènera pas à des guerres de clocher entre les ministères. Ce serait aussi sujet à un changement de ministre. Si un ministre qui vient de la région de l'Atlantique ou de celle du Pacifique a des priorités particulières dans ce domaine, il pourrait, en vertu des pouvoirs qui lui sont donnés par la loi, faire pression sur le ministre des Pêches et des Océans, ou sur un autre, afin d'imposer une forme de reconnaissance des aires marines qui ne fait pas partie de ce qui est prévu dans les ministères existants.

Initiatives ministérielles

Par cet article du projet de loi, on permet une quatrième manière de créer une aire marine, d'une façon spécifique, d'une façon particulière, au cas par cas. Je pense que ce n'est pas dans une loi-cadre qu'il faut prévoir quelque chose en ce sens.

La situation nous préoccupe d'autant plus que, dans le passé, il y a eu des jugements très sévères, notamment du vérificateur général, sur l'incapacité de Patrimoine Canada de protéger les écosystèmes dans les parcs nationaux existants. Maintenant qu'ils veulent intervenir dans les aires marines, va-t-on se retrouver avec le même genre de situation?

Dans le chapitre 31 du rapport du vérificateur général, on retrouvait des exemples très concrets. On y dit, entre autres:

Dans les six parcs nationaux étudiés, les données biophysiques de Parcs Canada ne sont plus à jour ou sont incomplètes.

On dit ensuite:

Bien que les politiques et les lignes directrices de Parcs Canada accordent une priorité élevée à la surveillance de l'intégrité écologique des écosystèmes dans bien des parcs nationaux, le ministère n'a pas surveillé les conditions écologiques de façon régulière et continue.

Comment pouvons-nous faire confiance à un ministère qui se fait dire une telle chose par rapport aux parcs existants, alors qu'on veut en créer de nouveaux dans une situation qui sera encore plus floue et dans laquelle on n'aura pas vraiment une imputabilité assurée eu égard aux gestes posés par le gouvernement?

Dans une autre remarque, le vérificateur général dit:

Dans la presque majorité des parcs visités par le vérificateur général, il n'existait pas de lien entre les plans d'affaires des parcs et les plans de gestion.

Cela voulait finalement dire qu'il n'y avait pas de coordination des actions dans les plans d'affaires pour permettre à un parc de se faire connaître, d'avoir une clientèle, et dans le plan de gestion courante afin de s'assurer qu'il y ait vraiment les services que l'on souhaite et que l'on propose à la clientèle. Si les gens qui se rendent dans ces parcs n'ont pas droit à ce type de service, c'est inapproprié de confier une telle responsabilité à un ministère qui, dans le passé, a rencontré des problèmes importants.

Le printemps dernier, la Commission sur l'intégrité écologique des parcs nationaux rendait public son rapport et pressait le gouvernement de remettre la préservation écologique des politiques au coeur de ses missions. Cette Commission sur l'intégrité écologique des parcs a constaté l'existence de menaces à l'intégrité des écosystèmes.

Comme exemple des constats qui ont été faits, on remarque que, dans certains parcs nationaux, le stress sur la ressource est à ce point important qu'on perd des espèces. C'est d'autant plus vrai dans les aires marines où on peut rencontrer ce genre de situation si cela n'est pas géré correctement.

Dans le parc Fundy, au Nouveau-Brunswick, trois espèces ont disparu depuis l'installation du parc dans les années 1940. Un seul des 39 parcs nationaux du Canada ne connaît pas de situation de stress. La situation est pire que celle à laquelle s'attendait le groupe de chercheurs qui a fait ces études.

À la lumière de l'ensemble de ces données, on peut vraiment se demander comment Parcs Canada réussira à préserver les aires marines de conservation, alors qu'il ne semble pas avoir les ressources pour protéger les parcs nationaux actuels.

Il y a d'autres raisons de s'opposer à ce projet de loi. La consultation avant le dépôt du projet de loi a été un peu un échec. On avait publié un document de consultation, expédié à 3 000 groupes à travers le Canada mais, malheureusement, il n'y a pas eu de consultation réelle sur le rapport.

Par exemple, le Bloc québécois avait demandé une copie des 300 pages de ce rapport, qui en fait n'avait que 73 pages, dont la grande majorité ne constitue que la feuille de coupon-réponse qui était jointe au document de consultation. C'était très succinct comme résultat de consultation. On pouvait difficilement s'en servir pour assurer une amélioration du projet de loi.

● (1145)

Il faut aussi être conscient que cette décision se situe dans le cadre du secteur des pêches. C'est un milieu qui est en ébullition. Dans le passé, on a vu des échecs retentissants de la politique fédérale en matière de gestion des stocks. Des régions entières du Québec et du Canada ont vu leur économie régionale en souffrir de façon importante.

Le paragraphe 10(1) du projet de loi dit, et je cite:

10.(1) Le ministre favorise la consultation des ministres et organismes fédéraux et provinciaux concernés [...] en ce qui touche l'élaboration de la politique relative aux aires marines de conservation [...]

De quelle façon va-t-on s'assurer que la consultation sera faite dans le domaine des pêches, pour éviter de se retrouver devant une situation qui donne des résultats inacceptables, lorsqu'on sait déjà l'échec constaté en ce qui concerne la politique fédérale en matière de gestion des stocks de poissons?

La façon dont ce projet de loi est rédigé et ce qu'on y retrouve comme information, malgré les avis sécurisants des fonctionnaires du ministère, ne nous assure pas que l'objectif visé soit réalisé, c'est-à-dire qu'il y ait une meilleure protection des aires marines de conservation. Cela ne nous assure pas que ce sera fait dans le respect des juridictions du Québec.

Quand on va faire l'évaluation de l'application de ce projet de loi, dans cinq, dix ou quinze ans, on constatera probablement un nouvel échec. Cette évaluation nous permettra probablement de constater ce qu'a dit le Bloc québécois, soit que le projet de loi a été adopté et appliqué dans un contexte où les provinces n'avaient pas été consultées de façon adéquate et que les différents ministères fédéraux impliqués n'auront pas fait la coordination nécessaire. On aura un ou deux exemples où le pouvoir discrétionnaire confié au ministre aura servi à régler des problèmes qui étaient ceux d'une région en particulier, mais qui n'était pas nécessairement dans l'esprit de la loi.

Devant l'ensemble de ces faits, le Bloc québécois invite la Chambre à voter contre le projet de loi parce qu'il ne nous apparaît pas acceptable à cette étape-ci.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

Mme Deborah Grey (Edmonton-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole à propos du projet de loi C-10, qui entreprend un autre cycle de vie. Il a d'abord été le projet de loi C-48 au début de la 36^e législature, puis le projet de loi C-8 à la fin de celle-ci.

J'ai eu le bonheur d'être alors la porte-parole de notre parti en matière de patrimoine canadien et de passer quelque temps sur ce projet de loi. Mais voici qu'il refait surface. Il arrive assez régulièrement que des projets de loi meurent au *Feuilleton*. L'origine du projet de loi remonte à 1988, quand le gouvernement Mulroney a présenté la Loi sur les parcs nationaux qui allait permettre la création de parcs marins.

Je ne vais pas les examiner de façon détaillée, mais j'aimerais signaler quelques points au sujet de l'objet du projet de loi. Personne à la Chambre ni dans tout le pays ne contestera le fait que la protection et la durabilité de l'environnement sont primordiales. Qu'il s'agisse d'un parc national terrestre, d'une aire marine ou de la réglementation de la pollution causée par de grandes entreprises, la protection de l'environnement et le développement durable sont des questions très importantes.

Toutefois, ces questions ne relèvent pas spécifiquement de la compétence de la ministre du Patrimoine canadien. Nous parlons ici d'écosystèmes, de poisson, d'aquaculture et d'autres choses du genre. Il serait très sage d'en confier en partie la responsabilité au ministère des Pêches et des Océans. Nous pourrions ensuite demander au ministère de l'Environnement d'examiner la durabilité de l'environnement en ce qui concerne toute la question des parcs marins de conservation.

J'éprouve aussi un sentiment de frustration du fait que, compte tenu de l'influence qu'aura le Parlement, le présent endroit deviendra de moins en moins pertinent.

• (1150)

Le projet de loi C-10 limiterait tout apport du Parlement à cet égard. Il le ferait en autorisant le Cabinet à créer des aires marines de conservation sur les terres publiques sans même passer par le processus législatif normal. Alors pourquoi se préoccuper de cet endroit? Le Cabinet pourrait tout aussi bien se réunir et, devant un bon café, prendre un décret et lancer un dard sur la carte pour choisir une aire marine de conservation.

Il y a beaucoup de gens et de comités consultatifs qui ont travaillé fort à ce dossier. J'ai vu les cartes et les aires proposées semblent avoir été bien pensées. Toutefois, je m'oppose à l'idée d'aller directement au Cabinet, où l'on peut adopter quelque chose rapidement dans un avant-midi, ou même avant la pause-café. C'est à la Chambre des communes que le débat devrait se dérouler.

Nous savons que, depuis notre arrivée ici, les débats ont certainement été limités et les pouvoirs du Parlement lui-même ont été affaiblis. Les députés ont également pu remarquer une croissance incroyable du gouvernement. Les budgets augmentent. La dette

augmente également, mais nous commençons à y voir. On est arrivé à plus ou moins maîtriser le déficit annuel. C'est probablement un bon départ.

Il y a toute une bureaucratie qui se rattache à ces aires marines de conservation. Une fois qu'on aura établi une aire marine de conservation, le ministre pourra aménager et exploiter les installations et effectuer des recherches ou des contrôles scientifiques, ou des études fondées sur la connaissance écologique traditionnelle des aires.

Voilà une jolie disposition sans accroc. Nous pouvons tous imaginer à quoi ça risque de mener, à une prolifération de la bureaucratie et de comités consultatifs et à toutes sortes d'études et de recherches scientifiques. De telles choses sont essentielles, mais si on n'en surveille pas l'application, elles risquent de devenir incontrôlables. Cette mesure législative pourrait bien devenir une entité en soi. Les députés doivent faire attention quand ils voient ce nuage qui s'amoncelle en forme de champignon au-dessus du gouvernement et qui n'arrêtera pas de grossir en l'absence de contrepoids.

Cette disposition étend le champ de compétence de la ministre à des questions qui ne relèvent pas d'elle. La ministre parle de constituer des aires marines de conservation, encore une fois une bonne idée, une chose qui peut être nécessaire tôt ou tard, mais ça se fera par décret. Cela devrait relever tout autant du MPO.

Qu'en est-il du ministre de l'Environnement dans tout cela? En vertu du projet de loi, le ministre du Patrimoine canadien est tenu d'établir un plan directeur de l'aire marine de conservation traitant de la protection des écosystèmes, des modalités d'utilisation et du zonage. Le ministre de l'Environnement et son ministère devraient sans nul doute avoir un rôle à jouer dans tout cela. Au lieu de prévoir un système de contrepoids, chaque ministère se rejette ensuite la responsabilité, la situation se détériore et tout finit par exploser.

En outre, le ministre doit constituer, pour chaque aire marine de conservation, un comité consultatif de gestion chargé de le conseiller sur l'établissement, la révision et la mise en oeuvre des plans directeurs. Pour chaque parc ou aire marine de conservation, il doit y avoir un comité consultatif de gestion. Je ne doute pas de la sagesse de cette disposition. Beaucoup de gens sont beaucoup plus experts que moi dans ce domaine. Je respecte la compétence des comités consultatifs relativement à la révision et à la mise en oeuvre des plans.

Mais où cela s'arrêtera-t-il? Voilà la question. C'est comme mettre le doigt dans l'engrenage. Il faut des règles et des règlements, soit, et c'est au gouvernement de les mettre de l'avant. Malheureusement, ce projet de loi n'offre pas de contrepoids.

Les ministres disposent de toutes sortes de pouvoirs, et nous en sommes certes les premiers témoins. Je pourrais digresser sur le projet de loi C-15, cet énorme projet de loi fourre-tout sur la justice, mais je n'ai aucune raison de le faire maintenant. La Chambre en est saisie. Il s'agit d'un projet de loi incroyable qui illustre bien les fantastiques pouvoirs ministériels. J'espère qu'on le coupera en petits morceaux et que nous pourrions l'examiner un article à la fois.

Initiatives ministérielles

En ce qui concerne les pouvoirs ministériels, voire l'abus de pouvoir, le ministre affirme que des activités telles que la pêche et la navigation commerciales pourraient être permises dans les aires de conservation. J'aimerais bien entendre un expert là-dessus plutôt que le ministre.

• (1155)

Lors des débats entourant le dernier projet de loi, nous nous sommes demandés si le ministre pourrait réduire le nombre de vols commerciaux au-dessus des aires marines de conservation ou les supprimer. Qu'advierait-il des petits affréteurs qui passent le plus clair de leur temps à survoler les détroits de la Colombie-Britannique?

Les mesures législatives donnent au ministre le pouvoir d'autoriser la pêche commerciale. Les dispositions relatives à la pêche, à l'aquaculture, à la gestion des pêches ainsi qu'à la navigation et à la sécurité maritime seraient donc assujetties à l'accord du ministre des Pêches et Océans et de la ministre du Patrimoine. Ne voyons-nous pas l'engrenage? Cet effet d'entraînement me semble alarmant.

Il est essentiel d'adopter des règles, mais comment les mettre en vigueur? Nous avons vu au fil des années toutes sortes de mesures législatives pour lesquelles des règlements ont été adoptés mais n'ont peut-être jamais été mis en vigueur. Comment appliquer les règlements? C'est la frustration à laquelle nous sommes soumis en ce qui touche la Loi sur les parcs nationaux.

Mon collègue a parlé du parc Kootenay, de Banff, de Jasper et de Yoho. En établissant un parallèle, nous nous rendons compte que la Loi sur les parcs nationaux ne donne pas suffisamment de pouvoirs aux gardiens pour qu'ils fassent respecter la loi. Les gardiens de parcs se promènent dans leurs véhicules bruns. Nous les voyons chaque fois que nous visitons les parcs. Je vis très près du parc national Elk Island, qui se trouve à environ 45 minutes à l'est de chez moi à Edmonton. Lew et moi nous y rendons souvent en moto. Quand nous voyons les gardiens de parc, nous savons que ce sont des personnes que nous devons respecter.

Je suis respectueuse de la loi. Je reconnais leur autorité et je n'essaie pas de les embêter. Nous avons discuté à de nombreuses reprises à la Chambre de la possibilité d'autoriser les gardiens de parc à porter une arme de poing. Celui qui prépare un mauvais coup, qui veut braconner l'orignal, le chevreuil ou le bison, sait très bien que les gardiens de parc n'ont pas de pouvoirs. Le gouvernement agit de façon tout à fait irresponsable dans le dossier de la Loi sur les Parcs nationaux.

On peut donc établir un parallèle. Qu'est-ce que le gouvernement ferait avec la loi sur les aires marines de conservation? Le directeur de Parcs Canada a proposé le recours aux services de la GRC. C'est une bonne idée, mais il y a bon nombre de parcs où le poste de la GRC le plus proche est à plus de 12 minutes. Le gouvernement et la ministre devraient investir les gardiens de parc de tout le pouvoir et toute l'autorité nécessaires pour protéger la faune et assurer la sécurité publique.

La mise en application des lois sur les aires marines de conservation n'a pas été excellente. Nous devons nous demander ce qui va se

passer. Est-ce qu'on va poursuivre les gens en bateau? Est-ce à cela que va mener l'application de la réglementation?

Voyons un peu l'historique du projet de loi. C'est la troisième fois que nous en sommes saisis. Qui sait quand il finira par être adopté? Le gouvernement tient-il vraiment à le faire adopter? Le projet de loi est déjà resté en plan au *Feuilleton* à deux reprises, comme je l'ai dit. Est-ce qu'on va mettre en place une réglementation à laquelle le ministre devra se conformer, ou s'agira-t-il simplement d'un plan grandiose qui ne sera jamais mis en application?

Beaucoup de gens pensent que le Parlement n'est pas pertinent. D'après le processus de modification prévu dans le projet de loi, une modification pourra être adoptée dans un délai de 20 jours de séance et après trois heures de débat. Ces modifications pourraient concerner les routes maritimes, la pêche commerciale, la pêche sportive, l'aquaculture, les vols commerciaux et dieu sait quoi encore. La navigation de plaisance pourrait être interdite dans certaines de ces aires de conservation. Quand une modification est proposée, on n'aura que trois heures pour en débattre. Cela constitue presque un aveu que le Parlement n'est plus pertinent et n'a pas d'importance. Les décisions seront prises autour de la table du Cabinet.

Le projet de loi limitera sérieusement la capacité des parlementaires d'examiner toutes les possibilités quand de nouvelles aires marines de conservation seront établies. Le projet de loi donnera à la ministre du Patrimoine canadien libre cours pour créer un nombre illimité de comités consultatifs pour chaque aire marine de conservation. Nous savons où cela risque de mener quand des gens ne connaissent absolument aucune opposition.

• (1200)

Les limites quant à la taille et la structure de chaque comité doivent être établies dans la loi. Nous devons nous assurer que les paramètres sont en place, car si nous avons un nombre illimité de personnes avec un salaire illimité, et cela ressemble à un énorme fonds dans lequel on peut puiser de l'argent, nous savons tous que cela pourrait se poursuivre très longtemps. Il se peut qu'on doive étudier la question un peu plus longtemps et comme elle est importante, on devra peut-être faire appel à 15 experts. Il faut donc prévoir certains paramètres, mais malheureusement, il n'en est pas question à ce stade-ci.

En terminant, je vais établir un parallèle avec les parcs nationaux terrestres et certaines des choses qui s'y passent. Les parcs de Banff et de Jasper sont magnifiques. Beaucoup de projets de construction y sont en cours. La ministre est descendue pour la première fois dans cette région l'été dernier ou l'été d'avant et elle a vu à quel point ces parcs sont magnifiques et à quel point il est important de parvenir à un équilibre entre un développement économique durable et la protection de l'environnement.

Nous voulons nous assurer de parvenir à un équilibre. Nous ne pouvons peut-être pas plaire aux deux parties, mais si je veux aller dans un parc ou dépenser de l'argent dans un hôtel ou un restaurant, je veux pouvoir le faire. Si j'ai l'argent qu'il faut pour aller camper dans le parc Jasper, je veux pouvoir y aller avec ma camionnette de camping, profiter de la beauté sauvage de l'endroit, faire un feu de

Initiatives ministérielles

camp et jouir des facilités du terrain de camping. Je ne crois pas qu'on devrait me dire que je peux pas le faire.

La même chose s'appliquerait dans le cas d'une aire marine de conservation. Il est important de pouvoir l'utiliser, sans être assujéti à une lourde réglementation. Je veux qu'on fasse preuve de bon sens et non qu'on fasse appel à des comités consultatifs. Certains ont parlé de poursuites en bateau et autres possibilités aussi loufoques, mais il reste que le gouvernement doit faire preuve d'un bon sens absolu. Je ne pense pas que ce soit le cas avec certaines des choses que j'ai mentionnées. J'espère que le gouvernement tiendra compte de cela lorsqu'il reverra ce projet de loi. Il est peu judicieux d'avoir trop de règles et de règlements. En même temps, on ne peut tout simplement pas laisser les gens se servir comme bon leur semble.

Le fait que le ministre aurait beaucoup trop de pouvoirs m'inquiète beaucoup. Il est essentiel que les divers ministères concernés collaborent. Nous avons un merveilleux patrimoine. Il y a aussi le ministère des Pêches et des Océans, ainsi que le ministère de l'Environnement. J'espère que personne n'essaie de se faire du capital politique avec ce dossier. Ce serait peu judicieux et les gens ne seraient pas dupes.

[Français]

Le président suppléant (M. Béclair): Le député de Lac-Saint-Jean a la parole.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à vous aviser que le nom de ma circonscription est Saint-Jean. Il y a beaucoup de différences entre Lac-Saint-Jean et Saint-Jean. Ce sont deux très belles régions. D'ailleurs, lorsque vous en aurez la possibilité, je vous invite à venir faire un tour dans ma circonscription, où se trouve l'École d'immersion française, même si je sais que votre français est excellent. Je prends quand même la peine de vous y inviter personnellement; vous serez toujours bienvenu dans mon comté.

Si je prends la peine de m'exprimer aujourd'hui sur le projet de loi qui est devant nous, c'est parce que je pense qu'il est important que le Québec donne son avis sur l'ensemble des projets de loi, celui-ci comme les autres.

J'accroche immédiatement sur le titre de ce projet de loi qui est «Loi concernant les aires marines nationales de conservation du Canada». Je comprends que dans le cadre du «nation building» et du beau grand Canada, quand on parle de «national», on parle du Canada. La preuve qu'il y a une certaine autorité à cela, c'est que l'ensemble des législatures provinciales s'appellent des assemblées législatives, à l'exception de l'assemblée législative du Québec qui, elle, s'appelle l'Assemblée nationale.

• (1205)

Si je peux résumer en trois mots le projet de loi qui est devant nous aujourd'hui, je dirais: centralisation, centralisation, centralisation. S'il y a des gens qui applaudissent à ce type de projet de loi, ce sont certainement des gens comme ceux du Conseil privé de la Reine ou ceux du Conseil sur l'unité canadienne. Pour eux, ce type

de projet de loi va dans le sens de toute la question du «nation building». Je veux m'expliquer à ce sujet.

Tout à l'heure, je parlais de centralisation. Je pense que l'on concède que pour ce qui est des traités comme la ZLEA, des traités internationaux d'autres types ou des forums internationaux, cela peut être un forum sur l'environnement où on va parler des aires marines, quand le Canada s'y présente, il est toujours aux prises avec le fait qu'il y a souvent une double ou même une triple juridiction dans ce domaine parce qu'il y a des municipalités qui peuvent avoir des juridictions. Le gouvernement parle souvent au nom des provinces, et c'est là que le bât blesse.

Je trouve que le Canada a commencé, depuis plusieurs années, une espèce d'opération de centralisation importante. Lorsque le Canada s'exprime dans ces forums internationaux, il veut le faire au nom de tout le monde, mais sait fort pertinemment que ce n'est pas tout à fait automatique. Au Québec, il y a une Assemblée nationale. Au Canada, il y a des assemblées législatives qui ont également leur aire de juridiction.

Le Canada s'est donc dit: «Il va falloir que, dans les prochaines années, nous centralisions au maximum.» Et comment fait-il cela? Il fait une invasion dans les champs de juridiction des provinces avec ou sans leur accord.

Au sujet de ce projet de loi qui est devant nous, je pense qu'il constitue une invasion du champ de juridiction des provinces, particulièrement celui du Québec où nous avons juridiction, entre autres, sur le fleuve, l'estuaire et le golfe Saint-Laurent. Nous avons juridiction sur le lit de ces eaux. Avec l'arrivée du gouvernement fédéral et de cette centralisation, on vient un peu nous enlever une partie de cette juridiction.

Comment le gouvernement réalise-t-il cela? Il le fait non seulement avec des projets de loi, mais aussi avec son pouvoir de dépenser. C'est sûr que lorsque nous parlons d'aires de conservation et qu'elles sont strictement fédérales, le gouvernement va fournir son argent pour faire cela, comme il le fait dans d'autres domaines.

Par exemple, dans le cas des jeunes contrevenants, le gouvernement va fournir son argent pour faire cela. Dans le domaine de la santé, où il est de plus en plus tenté, le gouvernement se sert de son pouvoir de dépenser, qui a d'ailleurs été reconnu par le plus haut tribunal, la Cour suprême du Canada. Le gouvernement a le droit de dépenser même si ce n'est pas dans son aire de juridiction. C'est ce qu'il fait continuellement.

Ce qui est encore plus odieux, c'est de voir de quelle façon il a réussi à se dégager une marge de manoeuvre qui lui permet d'envahir les champs de compétence du Québec et des autres provinces. Il l'a fait sur le dos des chômeurs dans un premier temps, cela tout le monde en convient, mais aussi sur le dos des paiements de transfert. Le gouvernement a décidé, au moyen d'une grille d'analyse basée sur la richesse, que sa participation dans l'éducation postsecondaire, dans la santé et dans les programmes sociaux serait moindre et qu'il enverrait un peu moins d'argent aux provinces, beaucoup moins au Québec. Il ramasse le magot, prend ensuite cet argent et envahit les champs de compétence des provinces avec son pouvoir de dépenser.

Initiatives ministérielles

C'est cela, le projet de loi qui est devant nous aujourd'hui. C'est la même logique que l'histoire des jeunes contrevenants où au Québec nous avons une excellente loi qui a fait ses preuves. Le consensus québécois est de dire au gouvernement: «N'envahissez pas ce champ-là. La réhabilitation fonctionne chez nous et cela fait longtemps que cela fonctionne.» Mais le gouvernement persévère à envahir les champs de compétence provinciaux, obsédé qu'il est par cette grande centralisation.

Un autre exemple concerne les congés parentaux où le gouvernement du Québec dit: «Moi, je suis capable de donner un congé parental plus valable pour les jeunes mères québécoises.» Le gouvernement fédéral dit: «Non, pour moi, cela passe par le régime d'assurance-emploi et je donne de l'argent par le biais de l'assurance-emploi. Je ne veux rien savoir du fait que vous ayez des intentions de bonification d'un régime de congé parental.»

La même chose s'applique aux renseignements personnels. Le gouvernement arrive avec un projet de loi sur les renseignements personnels alors que nous en avons déjà un au Québec.

• (1210)

On voit alors que le gouvernement fédéral, avec l'argent qu'il a réussi à soutirer des provinces en faisant moins de transferts, pénètre dans le champ de compétence du Québec.

Celui-là en est un, parce que, je le disais plus tôt, en termes de juridiction, les lits des rivières, le lit du fleuve Saint-Laurent, de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent sont de compétence provinciale.

Le gouvernement fédéral dit: «Je vais établir une nouvelle aire de juridiction, une aire de conservation marine», probablement à l'encontre du gouvernement du Québec qui n'a nullement été consulté. En effet, les notes sur le partenariat que j'ai devant moi indiquent que cela a été fort simple, ce fut «exit le partenariat». Ce qu'il dit est ceci: «Nous arrivons ici et nous imposons.»

C'est tout à fait déplorable, et c'est pour cela que c'est important que je traite de toutes ces facettes de la question nationale. L'Assemblée nationale du Québec s'objecterait certainement à ce type de loi. Quand je dis «s'objecterait», ce serait probablement par consensus. Même les fédéralistes à l'Assemblée nationale du Québec comprennent que les Québécois ont une différente façon de penser du reste du Canada.

Mais le «nation building» canadien, lui, ne fait pas de différence, et pour lui, il n'y a qu'une nation au Canada, et ce sont les Canadiens. Il renonce et il ferme les yeux sur la nation du Québec. C'est tout à fait déplorable. C'est le type de projet de loi auquel, si on le soumettait à l'Assemblée nationale du Québec, les libéraux du Québec s'objecteraient fort probablement, parce qu'ils comprendraient que leurs juridictions sont en train de s'éroder.

C'est peut-être un consensus ailleurs au Canada. La question de l'union sociale est peut-être un autre exemple où l'ensemble du Canada dit: «C'est d'accord, nous y allons avec l'union sociale. On

a besoin de votre argent, donc on va se fermer un peu les yeux sur la souveraineté de nos champs de compétence, comme la santé, par exemple.» Le gouvernement est de plus en plus tenté de le faire, que ce soit du côté du maintien à domicile, des garderies. Le gouvernement est toujours en train de vouloir pousser plus loin son intrusion dans ces champs de compétence.

Ce projet de loi va exactement dans ce sens-là. Les Québécois considèrent que c'est une menace à l'intégrité de leur territoire. À cet égard, je pense que les Canadiens devraient comprendre ce qu'est une menace à l'intégrité du territoire. D'ailleurs, ils déploient tous les efforts pour protéger leur intégrité territoriale, notamment en ce qui concerne le dossier de la défense nationale—pour lequel je suis porte-parole—les patrouilles dans le Grand Nord canadien, etc.

Il faut respecter l'intégrité du territoire canadien. Mais on dirait que le gouvernement fédéral se fout un peu de l'intégrité du territoire du Québec. D'ailleurs, il n'arrête pas de lancer des thèmes comme «séparation du Québec», «partition du Québec.»

Il est bien évident que le gouvernement canadien, dans son obsession de «nation building», oublie complètement l'importance de ses partenaires, entre autres le Québec, en ce qui concerne les aires de juridiction, les aires marines de protection et d'autres dossiers.

Je pense donc qu'en ce qui a trait à l'intégrité du territoire du Québec, c'est assez clair. Le gouvernement n'a pas un mot à dire à propos du lit du fleuve, de l'estuaire ou du golfe. Pourtant, il arrivera avec une proposition, un projet de loi dans lequel il dira: «Eh bien, moi, ici, je le fais.»

Ce ne sont pas les bons exemples qui manquaient pourtant. Dans le cas du Parc marin du Saguenay—Saint-Laurent, le gouvernement fédéral a bien procédé. Il a annoncé son intention au gouvernement du Québec, ils se sont consultés et ont dit «oui» à cela. Ils se sont demandé s'ils étaient capables de le faire dans le respect de leurs juridictions respectives, et ils en sont arrivés à une entente.

Mais dans ce projet de loi, on ne retrouve pas cet aspect de consultation. C'est une imposition, encore une fois, une intrusion dans un champ de compétence du Québec qu'est l'environnement, le lit des rivières, du fleuve, de l'estuaire et du golfe. Il est bien évident que nous nous objectons à cela.

Maintenant, il y a d'autres raisons un peu plus internes qui concernent le chevauchement, même à l'intérieur du fédéral. Il y a d'autres ministères, dans ce grand gouvernement, dont Pêches et Océans Canada et Environnement Canada qui, chacun, ont leurs aires de protection.

• (1215)

Je trouve que c'est un exemple typique, dans la grande machine fédérale, du cas où la main droite ne sait pas ce que fait la main gauche. Quelqu'un dit qu'on va créer des aires de conservation, alors que d'autres ont dit qu'ils en avaient déjà. Il y a donc des chevauchements possibles entre les différents ministères qui sont justement de juridiction fédérale.

Le gouvernement semble passer vite sur cette question. Comme on dit en bon québécois, «il tourne les coins ronds». Il ne se

Initiatives ministérielles

préoccupe pas de ce qui se passe à Pêches et Océans Canada; il ne se préoccupe pas de ce qui se passe à Environnement Canada. S'il peut faire son propre examen de conscience, Patrimoine Canada est en charge des parcs nationaux. Au Canada, il y a une quarantaine de parcs nationaux, seulement quelques-uns au Québec, ce qui est une autre histoire. Au Québec, c'est quelque chose qu'on dénonce souvent car il y a très peu de parcs au Québec et beaucoup au Canada dans son ensemble.

Ce que je veux surtout exprimer, c'est que Patrimoine Canada est totalement incapable de protéger les écosystèmes des parcs nationaux. Il est en train de créer une autre vue de l'esprit en disant: «Maintenant, on va entrer dans les champs de compétence des provinces et on se fout de ce qui se passe à Pêches et Océans Canada. On se fout de ce qui se passe à Environnement Canada, on crée ce qu'on veut.» Il ne regarde même pas ce qu'il a dans sa propre juridiction, dans son propre ministère avec les parcs nationaux.

Des paramètres obligent le Canada à faire des études tous les cinq ans. Dans des parcs, cela fait 12, 13 ou 14 ans que ces études n'ont pas été faites. Il y a des espèces en voie de disparition au niveau de la flore et de la faune.

Il faut comprendre que lorsqu'on crée un parc national, les gens y vont. C'est un endroit où les gens peuvent aller. Il y a donc vraiment un danger pour la flore et la faune qui se trouvent dans ce parc. Il faut trouver une possibilité de cohabitation entre la nature et l'humain. Lorsque les humains s'y rendent en grand nombre, s'ils ne suivent pas les sentiers, cela peut mettre certaines espèces en péril.

Le gouvernement devrait faire ce suivi qu'il ne fait pas. Je trouve que le gouvernement est bien mal placé pour nous faire adopter ce type de projet de loi. Quand on ne peut pas faire nos propres devoirs à l'intérieur d'un ministère, on ne demande pas plus de travaux pour faire encore moins bien nos devoirs. On commence par faire nos devoirs dans notre aire de juridiction et, quand on a le contrôle, là on peut dire qu'on va aller plus loin.

Si le gouvernement pouvait aller plus loin dans le respect des juridictions, je pense que le Bloc québécois serait plus tenté d'appuyer ce type de projet de loi. Ce n'est toutefois pas ce qui s'est passé, c'est tout le contraire. Il y a des chevauchements. Patrimoine Canada n'est pas capable de faire ses propres devoirs avec ses responsabilités actuelles, et il va en chercher d'autres.

Le pire pour le Bloc québécois, c'est qu'il y a de l'irrespect de ce qui se passe au Québec et dans les provinces. L'Assemblée nationale du Québec s'objecterait à ce type de projet de loi car c'est une intrusion dans les champs de compétence du Québec.

Pour tous ces motifs, il est bien évident que si l'on n'apporte pas de modifications majeures au projet de loi, le Bloc québécois s'y objectera. J'en appelle à mes collègues canadiens. Lorsqu'ils proposent des projets de loi, ils devraient prendre en considération le fait qu'il y a une Assemblée nationale à Québec, qu'il y a un deuxième peuple, une deuxième nation, celle du Québec.

Quand on voudra enlever des choses à cette nation, il est certain que le Bloc québécois, dont la principale mission est de défendre les intérêts du Québec, s'objectera à ces projets de loi et c'est pour cela que l'on s'objecte à celui-ci.

[Traduction]

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Monsieur le Président, au nom des électeurs de Surrey-Centre, j'ai l'honneur de participer au débat à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-10, projet de loi en vertu duquel le gouvernement libéral cherche à créer des aires marines nationales de conservation.

• (1220)

La création d'aires marines de conservation vise à protéger et à conserver les écosystèmes marins des milieux marins du Canada et des Grands Lacs. Le projet de loi a pour objet d'établir les règles qui permettront de créer un réseau national d'aires marines de conservation.

Le projet de loi date en fait de l'époque du gouvernement Mulroney. Il a fallu à ce faible gouvernement libéral plus de 13 ans pour se décider enfin à créer des aires marines nationales de conservation. Il en est toujours au tout premier stade de l'initiative, après deux tentatives faiblantes de présenter le projet de loi à différentes législatures, notamment les projets de loi C-48 et C-8. Cela témoigne de l'absence d'engagement chez les libéraux à l'égard de la protection et de la conservation de l'environnement.

Outre le fait de protéger et de conserver les aires marines pour le plaisir et l'enrichissement des connaissances des Canadiens, le projet de loi vise à mettre en place un cadre de réglementation des écosystèmes marins naturels afin de maintenir la diversité biologique. Il convient de noter que, si la protection de l'environnement et le développement durable sont des questions importantes, elles ne sont pas du ressort administratif du ministère du Patrimoine canadien.

Le projet de loi prévoit deux annexes qui donneront la liste des aires et des réserves marines de conservation. La ministre a désigné 29 aires marines de conservation qu'elle compte transformer en nouveaux parcs nationaux, mais les deux annexes du projet de loi C-10 ne contiennent aucune liste. Les emplacements de ces 29 parcs n'ont pas été indiqués.

En tant qu'ancien coprésident du Comité d'examen de la réglementation, j'imagine facilement que ces listes pourraient être établies par les règlements et que nous pourrions trouver l'emplacement de ces 29 aires quelque part dans les milliers de pages de règlements qui ne manqueront pas d'accompagner le projet de loi. C'est gouverner par des voies détournées, et non par la voie directe, par l'intermédiaire des députés élus de cette Chambre. Le projet de loi devrait décrire l'emplacement de chacun de ces parcs et présenter cette information dans les deux annexes. J'espère que cette question sera étouffée pendant les audiences du comité.

Le projet de loi C-10 limiterait la participation du Parlement en donnant au Cabinet le pouvoir de créer de nouvelles aires marines nationales de conservation dans des territoires appartenant à la Couronne sans passer par le processus législatif normal. À l'heure actuelle, le gouvernement a l'obligation de consulter le Parlement à chaque fois qu'un nouveau parc national doit être créé ou qu'un parc existant doit être modifié. Cette mesure législative priverait le Parlement de ce pouvoir et permettrait que des parcs soient créés ou modifiés par décret. C'est ridicule.

Initiatives ministérielles

Selon la ministre, des activités telles que la pêche commerciale et le transport maritime seraient autorisées dans les aires de conservation. Toutefois, tous les plans relatifs à la pêche, à l'aquaculture, à la gestion des pêches, à la navigation et à la sécurité maritimes sont assujettis à l'accord du ministre des Pêches et des Océans et du ministre du Patrimoine canadien.

De même, les règlements régissant la navigation et la sécurité maritimes qui relèvent du ministre des Transports doivent recevoir la recommandation du ministre du Patrimoine canadien et du ministre des Transports.

Aucun permis émis sous le régime des articles 127 ou 128 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, relatif à l'immersion dans les eaux d'une aire marine de conservation, ne peut être accordés sans l'agrément du ministre du Patrimoine canadien et du ministre de l'Environnement; là encore l'agrément doit être conjoint.

Que devrait-on faire au sujet de ces contradictions et de ces chevauchements? L'article 13 du projet de loi limiterait ou interdirait la prospection et l'exploitation d'hydrocarbure, de minéraux, d'agrégé ou d'autres matières inorganiques dans toutes les aires marines de conservation. Je m'attends à ce que les parties concernées viennent témoigner à ce sujet devant le comité.

• (1225)

Le projet de loi soulève des questions relativement à la propriété privée et aux motifs raisonnables de perquisition et de saisie. Aux termes de l'article 22, les gardes d'aire marine de conservation, les agents de l'autorité et les personnes qui les accompagnent peuvent, dans l'exercice de leurs fonctions, pénétrer ou entrer dans n'importe quelle propriété privée. Cela constitue une violation du droit de propriété des honnêtes citoyens.

Le gouvernement libéral faible et arrogant a montré à de fréquentes reprises son mépris du droit à la vie privée, notamment en empiétant sur le droit à la propriété personnelle. Nous avons également vu que, dans le cas du projet de loi C-5 qui concernait les espèces menacées, le gouvernement libéral arrogant a refusé d'accorder une juste indemnisation aux Canadiens.

L'application de la réglementation est une question sérieuse, que le projet de loi passe pourtant sous silence. Le directeur de Parcs Canada a proposé d'autoriser l'intervention de la GRC pour les fins d'application de la réglementation. Parcs Canada est actuellement impliqué dans un conflit de travail avec ses gardiens de parcs au sujet de la sécurité du personnel. Le projet de loi contient les mêmes lacunes que la Loi sur les parcs nationaux: il ne donne pas aux gardiens de parc suffisamment de pouvoirs pour appliquer la loi.

Depuis 1993, trois rapports ont recommandé que les gardiens puissent porter une arme courte dans l'exercice de leurs fonctions. Pendant que des gardiens ne travaillent pas et que les autres organismes d'application de la loi sont débordés par le nombre de cas d'infractions au Code criminel, la faune est massacrée dans nos parcs nationaux. Le projet de loi n'en tient pas compte.

L'Alliance canadienne croit que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer dans la préservation du patrimoine naturel et historique du Canada, notamment les parcs nationaux. Elle est favorable au maintien et à l'agrandissement de parcs nationaux et d'aires marines de conservation existantes, pour que tous les Canadiens puissent en bénéficier. Elle appuie également les règlements sur le développement durable et la protection de l'environnement qui ont été pleinement débattus au Parlement, et non pas pris de façon détournée.

Le projet de loi renforcera les pouvoirs du Cabinet tout en diminuant l'efficacité des représentants élus. Ce projet de loi est à toutes fins pratiques inutile parce qu'il existe déjà un cadre réglementaire qui permet de réaliser ce qu'il propose de mettre en oeuvre. Le ministère s'en sert tout simplement pour s'arroger de nouveaux pouvoirs, ayant compris qu'il est dirigé par un ministre faible qui ne voit pas qu'une nouvelle réglementation est superflue.

Le projet de loi limitera clairement la capacité des parlementaires d'examiner toutes les solutions lorsque de nouvelles aires marines sont créées ou que des aires existantes sont agrandies, en ne leur permettant pas d'intervenir lorsque de nouveaux parcs sont créés. Le faible et arrogant gouvernement libéral abuse à répétition de la Chambre et des députés, il traite les représentants élus comme des machines à approuver. Il ne leur laisse pas assez de temps pour débattre des questions ou faire valoir le point de vue des élus. Rien ne justifie cette forme de contrôle autoritaire et cette façon non démocratique de procéder. Tout comme le projet de loi C-9, Loi électorale du Canada, qui propose de faux changements, le projet de loi C-10 est presque antidémocratique.

En ce qui concerne la pêche, l'aquaculture et le transport, la mesure législative est d'une telle ampleur qu'il faudrait une loi du Parlement pour modifier même une annexe. Les collectivités touchées seront à la merci de la ministre. Le projet de loi donne carte blanche à la ministre du Patrimoine canadien qui pourra créer un nombre illimité de comités consultatifs pour chacune des aires marines de conservation.

• (1230)

Il aurait fallu, dans le projet de loi, imposer des limites quant au nombre de membres et à la structure de chacun de ces comités. Le comité qui étudiera ce projet de loi va-t-il établir de telles règles et limites? J'en doute fort.

Ces comités consultatifs permettront au gouvernement de choisir les membres par favoritisme et ne serviront à rien d'autre qu'à approuver aveuglément les mesures, sous le couvert de consultation publique. Ce projet de loi propose encore un autre programme de création d'emplois pour les candidats libéraux défaits et leurs fidèles.

Si la faune des aires marines et les écosystèmes doivent être protégés, les gardes de parcs devraient être les seuls à pouvoir appliquer les lois et les règlements concernant les aires de conservation. Malheureusement, les gardes constatent de plus en plus qu'ils ne peuvent faire du bon travail à cause de l'ingérence d'Ottawa.

Initiatives ministérielles

La décision des gestionnaires de Parcs Canada de transférer les responsabilités des gardes à des organismes d'exécution de la loi comme la GRC, est le moyen qu'Ottawa s'est donné pour centraliser, exercer un contrôle autoritaire et retirer le contrôle aux agents qui travaillent aux premières lignes et qui ont l'expérience pratique requise pour savoir ce qui fonctionne ou pas dans les parcs nationaux du Canada. C'est scandaleux.

Le projet de loi est un véritable gâchis. C'est une attaque contre notre environnement et contre les intervenants des régions du Canada que la loi touchera. J'ai beaucoup de sympathie pour ma collègue la porte-parole de l'Alliance canadienne en matière de patrimoine, car je ne peux imaginer comment le projet de loi pourra être amélioré ou corrigé à l'étape de l'étude en comité.

D'une part, le projet de loi n'est pas nécessaire parce que tout ce qu'il prévoit peut être fait en vertu de la réglementation. D'autre part, comme c'est un coup de force de la part du ministre, il devrait être entièrement rejeté. Les citoyens qui se préoccupent de la protection de l'environnement peuvent constater qu'après 13 ans d'efforts pour soumettre le projet de loi aux débats de la Chambre, le gouvernement ne s'intéresse pas à l'environnement.

J'ose espérer que le projet de loi aura été modifié de façon substantielle lorsqu'il sera de nouveau présenté à la Chambre après les audiences du comité. Toutefois, connaissant la feuille de route du gouvernement, j'en doute. Je souhaite que le coup de force que projette en douce le ministre soit mis au jour. J'espère que les Canadiens constatent vraiment à quel point le gouvernement néglige l'environnement.

Le vice-président: La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le vice-président: Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le vice-président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le vice-président: Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le vice-président: À mon avis, les oui l'emportent.

Et plus de cinq députés s'étant levés:

Le vice-président: Convoquez les députés.

Et la sonnerie s'étant arrêtée:

Le vice-président: En conséquence, le vote est reporté au mercredi 16 mai, à la fin des initiatives ministérielles.

• (1235)

LA LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'hon. Gilbert Normand (au nom du ministre de l'Environnement) propose: Que le projet de loi C-19, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Mme Karen Redman (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, je veux parler à la Chambre du projet de loi C-19, modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, à l'étape de sa deuxième lecture.

Je voudrais d'abord féliciter le ministre de l'Environnement d'avoir présenté ce projet de loi à la Chambre. Le projet de loi C-19 fait suite à une initiative importante, qui remonte à 25 ans, pour qu'on tienne compte des facteurs environnementaux lorsque le gouvernement prend des décisions.

Le projet de loi est le fruit d'une consultation nationale qui s'est terminée l'année dernière, dans le cadre d'un examen quinquennal de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, de même que d'un engagement personnel du ministre de l'Environnement d'apporter des modifications qui amélioreront le processus fédéral d'évaluation environnementale, afin que ce processus demeure le meilleur au monde.

Je voudrais expliquer clairement ce que nous proposons ici. Bien que le projet de loi C-19 ne modifie pas de fond en comble l'actuelle Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, il renforcera la loi, qui a atteint son objectif, ces cinq dernières années, et qui a donné lieu à des réalisations notables en matière d'évaluation environnementale.

La loi a eu un effet positif sur des projets, depuis la création d'une voie de navigation intérieure, au Nouveau-Brunswick, jusqu'à la protection du parc national Pukawska, dans ma province d'origine, l'Ontario. En Colombie-Britannique, cette loi a permis au gouvernement du Canada, avec la collaboration de la province, de faire en sorte que la construction d'une nouvelle route ayant mis fin à l'isolement d'une collectivité autochtone n'ait pas de conséquences graves pour la population vulnérable de grizzlies.

Ce ne sont là que trois des nombreuses réalisations des Canadiens au cours des cinq dernières années.

La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, qui a été proclamée par le gouvernement libéral en 1995, a eu un effet positif et durable sur les écosystèmes et les projets de développement d'un océan à l'autre. Cette loi a facilité l'intégration des buts environnementaux du Canada dans ses valeurs économiques, sociales et culturelles. En d'autres termes, elle nous a fait progresser dans notre engagement envers le développement durable.

Depuis cinq ans, nos expériences nous ont permis de définir certaines inquiétudes auxquelles il faut s'attaquer pour que le processus d'évaluation environnementale fédéral soit encore plus soli-

Initiatives ministérielles

de, plus sûr et plus accessible. Bref, le processus actuel est efficace, mais imparfait.

Accompagnée par d'autres initiatives environnementales, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale révisée et renforcée nous aiderait à protéger et à préserver l'environnement varié et parfois fragile du Canada, à garantir aux Canadiens l'air pur et l'eau salubre auxquels ils ont droit, et à permettre aux Canadiens de bénéficier économiquement d'un développement responsable pour ce qui est de l'utilisation de nos ressources naturelles.

Le projet de loi C-19 a pour objet d'établir un processus plus prévisible, uniforme et opportun, afin d'améliorer la qualité de l'évaluation environnementale faite au Canada et de permettre une meilleure participation des Canadiens. Grâce à ces modifications, le processus d'évaluation environnementale fédéral servira mieux, au cours des années qui viennent, les intérêts de tous les participants, en particulier les Canadiens ordinaires.

Comme certains ne connaissent peut-être pas les buts et l'intention de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, je vais prendre quelques moments pour exposer le contexte dans lequel s'inscriraient les modifications proposées.

Comme on l'a déjà dit, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale est entrée en vigueur en 1995, dans le but de promouvoir un environnement sain et une économie vigoureuse grâce au développement durable. La loi exige que les ministères et les agences du gouvernement fédéral entreprennent une évaluation environnementale quand ils ont l'intention d'exécuter des projets eux-mêmes. Elle exige aussi qu'ils fournissent des fonds ou des terrains pour de tels projets et qu'ils délivrent des licences ou des permis pour la mise en oeuvre des projets, comme cela peut se faire en vertu de la Loi sur les pêches.

On peut imaginer la portée de cette activité. Seulement l'an dernier, 30 ministères fédéraux ont effectué environ 6 000 évaluations environnementales. Un grand nombre des projets en cause risquaient de nuire aux écosystèmes locaux et régionaux pendant plusieurs décennies. La loi a aussi une incidence sur des investissements possibles au Canada pouvant atteindre des milliards de dollars chaque année. Pour des raisons économiques et de protection de l'environnement, il est important d'agir correctement.

• (1240)

Le principe fondamental de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, et sa force principale, est que les effets d'un projet sur l'environnement devraient être examinés attentivement avant que ne débute la mise en oeuvre. La loi s'appuie également sur la prémisse que les Canadiens devraient participer à l'étude des propositions de développement.

Le gouvernement doit décider d'aller de l'avant ou de retirer son soutien à un projet en se fondant sur les conclusions de l'évaluation environnementale. Selon l'envergure de l'activité et le type d'évaluation, cette décision peut être prise par le ministère ou par le Cabinet.

Les évaluations environnementales donnent souvent lieu à des recommandations quant aux mesures à prendre pour protéger l'environnement ou accroître les avantages pour les personnes et les collectivités touchées, avant que le projet ne soit mis en branle.

Utilisée comme moyen de planification pour le développement durable, plutôt que comme un obstacle à la croissance et au développement, l'évaluation environnementale fait en sorte que les projets soient efficaces et rentables au plan économique, et aussi compatibles avec un environnement sain et une société saine.

Permettez-moi d'apporter quelques précisions à ce sujet. Le gouvernement, sous le leadership du premier ministre, considère l'évaluation environnementale comme la pierre angulaire de son engagement à protéger notre extraordinaire patrimoine environnemental, notre air, notre eau et nos espaces naturels, pour le bénéfice et l'usage des générations actuelles et futures au Canada.

C'était d'ailleurs l'un des thèmes centraux du discours du Trône de janvier dernier. Notre gouvernement reconnaît, et je cite, que «Un environnement sain est essentiel pour assurer une économie durable et garantir notre qualité de vie».

L'évaluation environnementale a été et demeure un outil indispensable pour nous aider à respecter les priorités du gouvernement en matière d'environnement. Dans cette perspective, notre méthode de gestion de l'environnement s'articule autour de trois grandes tendances qui se dessinent à l'échelle mondiale.

Premièrement, l'activité humaine impose une charge insupportable à l'écosphère, particulièrement aux habitats naturels et à nos paysages.

Deuxièmement, les Canadiens sont de plus en plus préoccupés par les questions environnementales et sont désormais pour que l'on prenne de plus en plus de mesures pour protéger l'environnement.

Troisièmement, les entreprises et le marché apprennent que des pratiques commerciales non durables sont considérées comme mauvaises et inacceptables par les consommateurs. Le sacrifice de l'environnement en faveur de l'économie sonne de plus en plus creux chaque année.

Ces trois tendances offrent une possibilité énorme de changement. Elles préconisent une gestion environnementale qui prend appui sur les partenariats, qui fait la promotion de stimulants et qui est fondée sur les sciences.

L'évaluation environnementale fait partie intégrante de nos efforts visant à lutter contre la pollution atmosphérique, à assainir l'eau et à protéger les espaces naturels du Canada. Projet par projet et petit à petit, l'évaluation environnementale nous aide à éviter les effets néfastes du développement. Voilà pourquoi il importe que nous continuions à améliorer le processus, en le rendant plus prévisible, plus constant et plus opportun et en renforçant les possibilités de participation du public.

Tels étaient nos objectifs lorsque le ministre de l'Environnement a entrepris, en décembre 1999, un examen public de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. À l'époque, le document

Initiatives ministérielles

de travail a servi de tremplin à un dialogue ouvert, complet et public sur la façon d'améliorer la loi.

Pour donner à la Chambre une idée de l'ampleur de nos consultations, je dirai que près de 1 200 personnes dans 19 villes ont participé aux assemblées publiques et aux ateliers régionaux. Le site Web qui a été créé pour informer les Canadiens sur l'examen et leur donner l'occasion de dire leur mot a reçu plus de 14 000 visites.

Nous avons reçu plus de 200 mémoires sur les changements qu'on pourrait apporter à la loi et au processus d'évaluation environnementale. Le ministre de l'Environnement a reçu un rapport et des recommandations du comité consultatif multisectoriel de la réglementation qui avait été chargé, il y a quelque temps, de proposer un nouveau Règlement et une nouvelle politique sur l'évaluation environnementale.

Le comité jette un éclairage unique sur les problèmes. Il se compose de représentants du secteur industriel, du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux et de groupes environnementaux et autochtones.

- (1245)

Le personnel de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale a consulté ses homologues provinciaux et ses collègues des autres ministères fédéraux. Nous avons reçu des soumissions de plusieurs groupes, y compris des autochtones qui ont participé de très près à plusieurs des évaluations environnementales les plus réussies et les plus en vue jamais entreprises au Canada.

Le processus consultatif a été exhaustif. À l'aide de moyens de communications électroniques tel qu'Internet, nous avons pu rejoindre des Canadiens de tous les milieux, dans toutes les villes et dans toutes les régions rurales et éloignées. Ces modifications sont issues de l'un des examens publics les plus ouverts et les plus approfondis dont j'ai été témoin depuis que je fais partie du gouvernement. Elles représentent le consensus auquel sont parvenus divers groupes mus par leurs désirs de nous rapprocher de l'objectif du développement durable, que tous les secteurs de la société canadienne ont fait leur.

Il y a toujours matière à controverse lorsque promoteurs et environnementalistes s'assoient à la même table, mais nos consultations révèlent un niveau remarquable d'entente sur les mérites de la loi actuelle et sur la manière de l'améliorer. Après avoir pris connaissance de l'opinion de centaines d'entreprises, de communautés, d'associations et de particuliers nous savons qu'il existe un appui national sans réserve pour un processus d'évaluation environnementale efficace et efficient au niveau fédéral.

Les Canadiens comptent sur le gouvernement fédéral pour faire preuve de leadership et pour voir à ce que l'évaluation environnementale demeure un outil important pour guider la prise de décisions favorables au développement durable. J'assure à tous les députés que nous avons l'intention de faire preuve de leadership en la matière.

Notre examen de la loi confirme que le processus actuel d'évaluation environnementale contient de nombreux points forts. Les Canadiens appuient le processus de base ainsi que les principes de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Ils appuient les

modalités fondamentales du processus et les facteurs dont il faut tenir compte dans le cadre d'une évaluation environnementale. Ils ont donné leur bénédiction au rôle de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

Ces caractéristiques de la loi se retrouveraient dans la version revitalisée du processus fédéral d'évaluation environnementale, mais nous avons également reçu des messages très clairs nous disant qu'il fallait y apporter des modifications. Je n'ai pas l'intention de passer en revue ces préoccupations. Il en est question dans le rapport du ministre de l'Environnement au Parlement, qui a été déposé le 20 mars 2001. Je vais plutôt consacrer le reste du temps dont je dispose à expliquer comment nous avons l'intention d'y répondre par le biais des modifications à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale que nous proposons.

Notre objectif premier en présentant ce projet de loi, c'est d'établir un processus fédéral d'évaluation environnementale plus sûr, prévisible et opportun. On permettrait ainsi à toutes les parties concernées de sauver du temps, de l'argent et des efforts, tout en augmentant la confiance dans le processus et en bonifiant le climat pour les investissements au Canada. À cette fin, le projet de loi C-19 propose des modifications à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, modifications qui permettraient de mettre l'accent sur des projets opportuns et de délaissier les évaluations de questions sans importance comme le remplacement de fenêtres et l'installation de panneaux routiers.

En réduisant le nombre d'évaluations visant des projets courants de petite envergure, on libérerait du temps et des ressources qui pourraient être utilisés à meilleur escient pour évaluer des projets susceptibles d'avoir des effets nocifs sur l'environnement. Pour y parvenir, on aurait recours à des rapports d'examen préalable par catégorie en remplacement des évaluations visant chaque projet lorsque des normes de conception et des mesures d'atténuation acceptées sont appliquées pour des projets courants de petite envergure.

Aux termes du projet de loi C-19, la portée de la loi serait aussi étendue de manière à englober les projets financés par le gouvernement fédéral à l'intérieur de réserves et à permettre l'élaboration de règlements pour les terres fédérales louées ou gérées par une tierce partie, par exemple par une administration aéroportuaire locale. Dans la loi actuelle, il y a à cet égard des lacunes importantes qu'il faut corriger.

Le projet de loi C-19 comprend aussi des dispositions visant à améliorer la coordination entre les ministères fédéraux qui participent à une évaluation environnementale. Notre objectif est de réduire les retards dans la planification des projets et de donner aux promoteurs l'assurance que les exigences en matière d'information et les délais inhérents à la prise de décisions seront plus uniformes d'un projet à l'autre. La loi serait modifiée de manière à prévoir la nomination d'un coordonnateur fédéral qui s'occupera des examens préalables et des études approfondies.

Le travail du coordonnateur consisterait à réunir les autorités fédérales visées au besoin et à consolider l'information nécessaire pour mener une évaluation. Pour les projets qui sont assujettis à un processus d'évaluation d'une autre instance et pour les projets de grande envergure qui exigent une étude approfondie, c'est l'Agence

Initiatives ministérielles

canadienne d'évaluation environnementale qui jouerait le rôle de coordonnateur.

• (1250)

Pour accroître la certitude du processus, ce qui favoriserait une planification plus efficace et réduirait les délais et les coûts des projets, le C-19 modifierait la loi pour éliminer la possibilité qu'un projet soit renvoyé pour examen par une commission même après une étude approfondie.

Le processus révisé d'étude approfondie donnera au ministre de l'Environnement de nouveaux pouvoirs pour établir les conditions des mesures d'atténuation et programmes de suivi, pour exiger plus d'information afin que le rapport sur l'étude approfondie soit de qualité et pour ordonner l'adoption de mesures à la lumière des préoccupations du public.

Le projet de loi favoriserait un plus grand recours à la médiation dans le règlement des différends et préciserait les pouvoirs des ministères fédéraux pour imposer des conditions à un projet. Le deuxième objectif global du projet de loi C-19 serait d'améliorer la qualité des évaluations environnementales. Des évaluations de qualité supérieure permettent de prendre de meilleures décisions et de créer un processus de planification plus responsable.

Les modifications proposées dans le projet de loi C-19 donneraient un rôle clair à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour promouvoir et surveiller l'application de la loi. Plus expressément, l'agence aurait le pouvoir de diriger un programme d'assurance de la qualité des évaluations dans les ministères fédéraux.

Des modifications seraient également apportées pour assurer un suivi plus important et de meilleure qualité pour les projets, après l'évaluation environnementale. Le projet de loi C-19 propose aussi que les résultats des études régionales et des études des effets de plusieurs projets à venir dans une région soient pris en compte et utilisés dans l'examen des effets cumulatifs sur l'environnement. Autrement dit, il s'agit des effets combinés de nombreux projets dans une région sur une longue période. Enfin, nous voulons grâce au projet de loi C-19 nous assurer que le public prenne une part significative aux évaluations.

Tous les Canadiens doivent avoir confiance dans le processus d'évaluation environnementale mis en place par le gouvernement du Canada et participer à ce processus. Le message fondamental qui est ressorti de la révision de la loi existante est qu'il est important que le public prenne une part active aux évaluations environnementales.

Cette mesure législative propose de renforcer la participation du public de trois façons. Premièrement, pour permettre aux Canadiens d'avoir accès aux informations pertinentes, un registre canadien d'évaluation gouvernementale sera créé sur Internet. Ce registre sera administré par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale et remplacera le système actuel faisant appel à un registre distinct sur papier rarement utilisé pour chaque évaluation environnementale.

Deuxièmement, nous voulons mieux incorporer les connaissances et les traditions des autochtones dans le processus d'évaluation, en particulier lorsque ces évaluations concernent des réserves, des

territoires traditionnels, des régions visées par les traités ou la gestion des terres. Les modifications contenues dans le projet de loi C-19 reconnaissent officiellement l'importance de ces connaissances et de ces traditions et la nécessité d'en tenir compte dans les évaluations. Un comité consultatif autochtone sera créé afin de fournir des conseils sur les questions d'évaluation.

Troisièmement, pour étendre les possibilités de participation du public aux évaluations, le projet de loi C-19 précise qu'une autorité responsable peut donner au public la possibilité de prendre part à toute étape de l'examen préalable d'un projet.

Dans le cas d'études approfondies, deux nouvelles possibilités sont intégrées dans la loi pour faciliter la participation du public, l'une à la phase de délimitation du projet d'évaluation, l'autre durant l'étude elle-même. En outre, dans le cas des études approfondies, il serait également possible de faire appel à l'actuel fonds de participation du public aux examens des commissions d'examen.

Je viens de donner un aperçu général des changements proposés dans le projet de loi C-19. Ces changements sont à la fois pratiques, justes et réalistes. Le projet de loi C-19 ajouterait aux valeurs fondamentales de l'actuelle Loi canadienne sur l'évaluation fondamentale. Il s'agit notamment du principe selon lequel l'évaluation environnementale doit être prise en compte aux fins de la planification, et ce dès les premiers stades du processus de développement. Nous maintenons également le principe de l'auto-évaluation par les autorités responsables.

Le principe de la participation du public a été non seulement maintenu, mais considérablement renforcé dans le projet de loi C-19. Nous réaffirmons le principe d'une évaluation pour chaque projet. Ce modèle coopératif de la concertation des efforts avec d'autres administrations nous a jusqu'ici bien servis, et continuerait à bien nous servir dans l'avenir. Je tiens en même temps à assurer à la Chambre que le pouvoir fédéral de décision ne serait pas délégué à d'autres administrations.

• (1255)

Le processus d'élaboration des modifications qu'il est aujourd'hui proposé d'apporter à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale a démarré il y a plus d'un an. Grâce au dévouement de beaucoup de personnes, nous avons pu nous entendre à la fois sur l'utilité des changements à opérer et sur la nature de ces changements. J'invite les députés à faire leur part en votant en faveur du projet de loi C-19.

M. Bob Mills (Red Deer, Alliance canadienne): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi que de prendre la parole sur les modifications que le ministre de l'Environnement propose dans le projet de loi C-19.

En ma qualité de porte-parole de mon parti pour l'environnement, j'ai parlé à maintes reprises à la Chambre de mes expériences et de mes préoccupations au sujet des questions écologiques. J'ai aussi appris qu'il y a un élément très important auquel il faut porter attention quand il s'agit des questions écologiques, c'est la coopération. Il doit y avoir coopération entre tous les ordres de gouvernement, l'industrie et les gens qui s'intéressent au genre de projets de loi qui sont adoptés.

Initiatives ministérielles

Le gouvernement fédéral est dans une position idéale, car il peut jouer un rôle de chef de file dans le domaine de la coopération en conviant toutes les parties à la même table pour parler d'environnement. Les questions écologiques se trouvent toujours en tête de liste quand nous discutons avec les divers intervenants.

Nous avons souvent entendu les gens de tous âges demander ce qu'ils peuvent faire pour protéger l'environnement. Puis ils décrivent leur sentiment d'impuissance, leur impression d'être dépassés par les événements. Le gouvernement fédéral a un vrai rôle de chef de file à jouer dans la coopération. Il devrait habiliter des Canadiens pour qu'ils puissent se sentir actifs dans leur collectivité et capables d'améliorer leur santé ainsi que les systèmes écologiques dans leur milieu.

Le gouvernement fédéral doit aussi travailler en gardant à l'esprit l'intérêt public et fournir des connaissances objectives sur nombre de ces questions. Il peut faire office de courroie de transmission des informations et donner l'occasion au public d'intervenir là-dessus. Le public doit être consulté le plus souvent possible. Un citoyen informé et habilité est le meilleur ami de l'environnement.

J'ai été témoin, ces dernières années, d'étonnantes discussions publiques. Nous avons des exemples de groupes de protection de l'environnement qui collaborent avec l'industrie pour venir expliquer au Comité de l'environnement leurs préoccupations communes pour les espèces en danger de disparition.

Dans ma propre circonscription, je faisais partie d'un comité des parcs pendant environ 10 ans. Nous avons évalué les risques pour nos rivières et nos vallées avant d'aménager un système de sentiers. Nous sommes tous très fiers d'avoir pu réaliser un parc qui est un grand attrait dans notre collectivité grâce à la collaboration entre la population, l'industrie et les promoteurs immobiliers.

Peu importe qu'il s'agisse d'espèces menacées, de pollution ou de bassins hydrographiques, il est capital de faire participer les gens. Nous devons renoncer au modèle où c'est un gouvernement tentaculaire qui dirige tout, qui sait tout et qui n'a pas besoin de consulter la population.

Les Canadiens oublient parfois qu'ils peuvent collaborer avec l'industrie. Ils se sentent parfois aliénés par le gouvernement et l'industrie. Il nous incombe à tous d'amener les gens à sentir qu'ils font partie du système et je crois que le projet de loi y contribue beaucoup. Il est extrêmement important pour un pays, une province et une collectivité que la population sente qu'elle a voix au chapitre. Dans beaucoup de dossiers liés à l'environnement, il doit y avoir collaboration de la part du gouvernement.

• (1300)

Certains croient peut-être que seuls le gouvernement fédéral et les provinces doivent s'occuper de ces dossiers, mais nous devons montrer que la population a son rôle à jouer et le projet de loi fait beaucoup pour cela. La collaboration est cruciale.

Nous devons également travailler aux rapports que les gens entretiennent avec leur gouvernement, et cela vaut à tous les paliers. Le gouvernement fédéral et les provinces doivent collaborer à l'élaboration d'initiatives et de programmes qui permettront de comprendre et de calmer les appréhensions de la population et de s'occuper de leur santé. Qu'il s'agisse de l'eau potable, dont il a beaucoup été question récemment, du traitement des eaux usées ou peu importe, la participation de la population est capitale et il y a de la santé des gens.

Je crois que la collaboration croissante à tous les niveaux reflète les modèles que nous avons découverts dans la nature et que nous appelons biodiversité. Même si la concurrence et le combat ont un rôle important à jouer dans nos interactions, les êtres humains, tout comme la nature, ne peuvent pas être réduits à ces seuls éléments.

La collaboration fait également partie intégrante du milieu auquel nous appartenons tous. Nous reconnaissons que la concurrence et la collaboration sont toutes deux nécessaires. Notre but ultime est d'arriver à ce qu'il y a de mieux pour les gens et pour le milieu naturel dans lequel nous vivons. Si nous reconnaissons le pouvoir de transformation de la concurrence et de la collaboration, les solutions à nos préoccupations deviennent plus apparentes.

Cela m'amène à parler de façon plus particulière du projet de loi C-19, qui modifie la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

Je vais commencer par les mauvaises nouvelles, soit l'aspect concurrence. Puis je parlerai des bonnes nouvelles que nous apporte ce projet de loi, soit l'aspect collaboration.

Le gouvernement actuel continue d'avoir un sérieux problème en ce qui a trait aux engagements environnementaux. On a entendu un certain nombre de gens dire que le gouvernement est bien bon pour faire des promesses, mais bien moins bon quand vient le temps de passer à l'action. C'est un peu l'approche du caméléon, qui change constamment de couleur pour se fondre dans le décor. Le gouvernement trahit la confiance des Canadiens, qui ont déjà cru que libéral voulait dire respectueux de l'environnement.

À titre de porte-parole de l'opposition officielle, l'Alliance canadienne, en matière d'environnement, j'aurai la responsabilité de montrer aux Canadiens que nous avons une conscience environnementale et que nous nous intéressons à l'environnement et aux changements qu'il faut apporter à cet égard.

L'OCDE, l'Organisation de coopération et de développement économiques, a signalé il y a quelques semaines que nous occupions l'avant-dernier rang au classement des 29 pays membres pour ce qui est des progrès environnementaux. C'est un verdict assez grave pour un pays qui est fier de son environnement.

Dans son dernier rapport publié il y a déjà plusieurs mois, le vérificateur général a indiqué que le gouvernement actuel éprouvait beaucoup de difficulté à passer de la parole aux actes.

Il y a des milliers de sites de déchets toxiques au pays. Il y a quelqu'un dehors qui fait la grève de la faim pour nous convaincre

Initiatives ministérielles

que quelque chose doit être fait au sujet des étangs bitumineux de Sydney, l'exemple le plus frappant de promesses non tenues.

Des eaux d'égout brutes sont déversées dans le port de St. John's et dans ceux de Halifax et de Victoria par un pays du G-8, un pays industrialisé. Ce n'est pas acceptable sur le plan environnemental.

Les répercussions énormes des promesses faites à Kyoto et de la loi sur les espèces en péril, si le gouvernement y donne suite sans tenir compte des coûts et des avantages, sont inacceptables de la part d'un gouvernement. Nous devrions connaître les coûts. Nous devrions tenir compte des répercussions socio-économiques. Nous devrions regarder l'ensemble de la situation et travailler de concert avec la population canadienne pour régler ces problèmes.

D'importants renseignements sur les programmes volontaires et les programmes de coopération, lesquels, nous dit-on, sont particulièrement visés par la nouvelle loi sur les espèces en péril, n'ont pas été fournis, ce qui crée de l'incertitude chez les propriétaires fonciers. Lorsque quelqu'un se fait dire qu'il devra laisser une partie de ses terres en friche et qu'une famille est abandonnée à son sort sans que le gouvernement n'ait prévu d'indemnisation dans la loi, nous avons affaire à une absence grave de coopération avec les gens mêmes avec qui le gouvernement doit coopérer s'il a l'intention de sauver quelque chose. Ce sont là de mauvaises nouvelles.

● (1305)

La bonne nouvelle, c'est l'aspect collaboration. Sous les conservateurs, le gouvernement fédéral a élaboré cet outil d'évaluation environnementale en collaboration avec l'industrie et les autres ordres de gouvernement. Cet outil a rapidement pris la forme de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Le règlement d'application prévoyait un examen de la loi après cinq ans. Le gouvernement actuel a effectué cet examen l'année dernière selon les directives de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale.

L'examen était près de ce qu'un examen public peut et doit être. Il faisait appel à la participation de milliers de Canadiens de toutes les couches de la société représentant les organisations gouvernementales, les provinces, l'industrie et les autochtones. Nous avons demandé à beaucoup d'entre eux ce qu'ils pensaient du projet de loi C-19. Beaucoup ont dit qu'après avoir examiné ce projet de loi, ils nous ont écoutés. Ils semblaient plutôt surpris du fait que ce projet de loi renfermait leurs recommandations. Je félicite le gouvernement d'avoir agi ainsi.

Il y a eu des consultations et des ateliers dans tout le pays. Il y a eu et il y a encore des rencontres très régulières avec le Comité consultatif de la réglementation, un groupe intéressé composé de représentants de l'industrie, d'environnementalistes, d'autochtones et de représentants du gouvernement. Le processus a commencé par des études préliminaires, qui ont été suivies par un document de travail du gouvernement pour finir par un avant-projet de loi. Il s'agissait de bonnes pratiques commerciales et d'excellentes consultations.

Une bonne partie des modifications contenues dans le projet de loi C-19 comblaient les diverses lacunes de la loi initiale. C'est exactement ce qui doit se produire lorsqu'on procède à un examen de ce genre.

L'un des cas les plus célèbres d'évaluation environnementale qui n'a pas fonctionné très bien est celui du projet de barrage sur la rivière Oldman, dans ma province. Il y a eu des doubles emplois entre les gouvernements provincial et fédéral. On a assisté à des interventions tardives. Il y a eu un manque de consultation et des décisions plutôt insensées ont été prises.

À l'hiver, j'ai fait installer un pont pour que la société Sunpine Forest Products puisse transporter son bois. Ce pont a été installé haut sur les berges pour qu'il ne touche absolument pas la rivière. Pourtant, à la suite d'une évaluation environnementale réclamée par un petit groupe, la société a dû licencier 100 personnes et mettre un terme au projet, car le pont allait faire de l'ombre aux poissons. Le problème, c'est que ce pont ne devait être utilisé qu'à l'hiver. Or, le poisson ne nageait pas et ne se reproduisait pas à cette époque-là. La rivière était recouverte de glace et de neige. C'est ce genre de décisions insensées qui sont parfois prises. On peut espérer que ces modifications vont mettre un terme à des choses de ce genre.

Les modifications augmenteraient la capacité du public, de l'industrie et du gouvernement de participer de façon efficace et efficiente aux évaluations environnementales. Cela permettrait à tous les intervenants de sauver du temps et de l'argent, augmenterait la participation du public, dans nombre de cas, et contribuerait à la protection de l'environnement.

Je suis particulièrement intéressé par l'affectation, à toutes les évaluations fédérales, d'un coordonnateur de l'évaluation et par la possibilité que ce coordonnateur soit sur place. Souvent, le public ne sait pas à qui s'adresser et se fait renvoyer d'un palier de gouvernement à l'autre. La présence d'un coordonnateur environnemental affecté à un projet mettrait un terme à cette situation.

Je suggérerais également quelques modifications pour améliorer encore davantage cette mesure législative. La participation du public s'avère essentielle pour assurer la qualité de l'évaluation environnementale. Trois améliorations devraient être apportées à cet élément. Je vais en parler brièvement.

En premier lieu, le public et l'industrie désirent collaborer sur cette question. La participation du public dès les premières étapes peut éviter des incertitudes prolongées et réduire les retards. L'établissement de la portée de l'évaluation doit être soumis à l'examen du public.

En second lieu, le gouvernement tient à informatiser ses services, et je l'en félicite, mais il ne doit pas oublier que nombre de Canadiens ne sont toujours pas branchés. Le gouvernement devrait ralentir un peu le rythme et ne pas passer directement à un système de registre public électronique pour l'obtention d'information sur l'évaluation des projets. J'ai appris qu'il y avait eu des problèmes importants dans le passé avec cette formule électronique. Par conséquent, au lieu de jeter le bébé avec l'eau du bain, je suggère de

Initiatives ministérielles

conserver l'ancienne formule, relativement fiable, jusqu'à ce qu'une nouvelle formule ait été élaborée.

En troisième lieu, il est essentiel d'examiner de nouveau la loi et de vérifier l'efficacité de ces modifications au cours des cinq à dix prochaines années. Cela serait à l'avantage de tout un chacun, et je crois que tous les intervenants seraient intéressés. Au Canada comme ailleurs, la collaboration entre les ministères et les paliers gouvernementaux doit présider au succès de l'évaluation environnementale. Il faut mettre fin au double emploi entre les divers paliers gouvernementaux.

• (1310)

Il est normal que les gens aient peur des changements, surtout lorsque ceux-ci bouleversent leur façon de penser sur la manière dont les choses sont faites depuis toujours. L'évaluation environnementale est une réalité depuis un certain temps déjà, et il est grand temps que tous les ministères fédéraux, sous la direction de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, unissent leurs efforts de manière à prendre en compte le point de vue du public et à agir efficacement.

Les sociétés d'État ont été particulièrement lentes à relever le défi de l'évaluation environnementale. Bien que des mesures assujettissent certaines de ces sociétés à des règlements sur l'évaluation environnementale, le public doit avoir son mot à dire et la possibilité de réagir à des textes. Il est essentiel d'avoir l'assurance que les normes canadiennes ne varient pas en fonction des endroits, des ministères ou des sociétés.

Je répète que la collaboration avec les provinces est essentielle. Bien que les amendements au projet de loi C-19 reflètent plusieurs suggestions faites par les provinces, le ministre responsable conserve un trop grand pouvoir discrétionnaire relativement à des aspects clés de la prise de décision. Les guerres intestines au sein des deux niveaux de gouvernement sont à craindre. Selon moi, les provinces doivent être consultées avant que le pouvoir discrétionnaire ministériel soit invoqué aux termes des articles 25 et 28 du projet de loi. Le gouvernement fédéral montrerait ainsi aux provinces qu'il travaille vraiment avec elles et non pas contre elles.

Je félicite le ministre de l'Environnement et l'Agence canadienne d'évaluation environnementale pour leur travail. Je félicite aussi sincèrement les personnes qui ont consacré beaucoup de leur temps précieux à élaborer ces modifications: les membres du public qui ont participé aux consultations et ateliers publics et les personnes qui ont participé aux travaux du comité consultatif sur la réglementation. Toutes ces personnes méritent nos remerciements pour leur participation à cet exercice et leur dévouement envers notre pays.

J'ai débuté mon discours en parlant de la meilleure façon d'assurer l'efficacité optimale de la loi. Il doit d'abord y avoir coopération avec les citoyens et tous les niveaux de gouvernements, mais il faut aussi informer les gens, dialoguer, favoriser le dialogue, s'engager et agir. Le gouvernement fédéral doit prendre l'initiative, donner l'exemple et coordonner les efforts.

Trop souvent, le gouvernement n'a pas su donner suite aux mesures qu'il s'était engagé à prendre dans le domaine de l'environ-

nement. Il a souvent omis de consulter les Canadiens, a fait un mauvais usage des pratiques d'entreprise et s'est contenté de demander aux gens de lui faire confiance. Toutefois, la méfiance finit par l'emporter lorsque le gouvernement manque de franchise. Si le gouvernement ne communique pas l'information de façon transparente, ce sont la santé des Canadiens, l'économie et l'environnement qui en souffrent.

L'examen quinquennal de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, même s'il n'était pas parfait, a constitué un exercice efficace de consultation des Canadiens. La réussite de ces consultations contribuera à assurer une meilleure évaluation environnementale, une meilleure coopération, un meilleur gouvernement et, partant, le gouvernement, l'industrie et les citoyens seront mieux en mesure de protéger l'environnement. Cet exercice a également permis d'économiser du temps et de l'argent, de mieux protéger la santé des gens et l'environnement. L'évaluation environnementale est un bon moyen d'atteindre la durabilité. Il y a encore beaucoup de place pour l'amélioration, et j'ai parlé de certaines améliorations qui pourraient être apportées.

En terminant, je crois que le gouvernement devrait s'inspirer de l'examen quinquennal pour savoir ce qui est réalisable dans d'autres secteurs de l'environnement, notamment le réchauffement du climat, les espèces menacées, la préservation de l'espace et d'autres questions environnementales. Le leadership fondé sur la collaboration avec tous les citoyens canadiens constitue la meilleure façon de protéger la santé des humains, l'environnement et les générations actuelle et futures.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à dire que le Bloc québécois est contre l'adoption du projet de loi C-19. Ce projet de loi vise à modifier la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Être contre l'adoption du projet de loi C-19 s'inscrit dans le prolongement d'une position traditionnelle prise par des représentants du Québec.

• (1315)

Depuis 1992 et au-delà, le gouvernement fédéral veut s'immiscer dans l'évaluation environnementale, un champ de compétence qui, au Québec, est unique à la province et dont elle s'occupe très bien.

Nous avons, au Québec, le Bureau d'audiences publiques en environnement, qui fait des évaluations environnementales selon des critères qui ont été acceptés et approuvés par les différentes législatures au Québec.

Encore une fois, il faut intervenir à la Chambre. C'est difficile de le faire, mais c'est difficile aussi pour tous ceux et celles qui nous écoutent, les Québécois et les Québécoises qui, avec un projet de loi qui porte sur l'évaluation environnementale, n'ont pas souvent la chance de comprendre le dédoublement que peut représenter un tel processus.

Le Québec était à l'avant-garde et est toujours à l'avant-garde de l'évaluation environnementale. Ce que le projet de loi déposé devant nous prévoit, c'est qu'à toutes les fois que le gouvernement

Initiatives ministérielles

fédéral investira des sommes d'argent en prêts, en garanties de prêts, en subventions directes ou dirigera un projet, il y aura inévitablement une évaluation environnementale.

Tout cela, malgré le fait qu'au Québec nous ayons notre propre Bureau d'audiences publiques en environnement, qui est un concept complètement indépendant des décideurs politiques. On l'a vu dernièrement dans de grands projets d'Hydro-Québec. Le Bureau d'audiences publiques est allé contre de grandes orientations de la société d'État. C'est un système qui fonctionne bien au Québec.

Encore une fois, le fédéral vient dédoubler. Ce n'est pas pour rien si, au cours des consultations publiques qui se sont tenues sur ce projet de loi, il n'y avait aucune représentation du Québec. Il n'y en a pas eu depuis 1992 pour une simple et bonne raison. Cette année-là, le gouvernement de Robert Bourassa a fait adopter à l'Assemblée nationale une résolution unanime qui se lit comme suit, et je tiens à le préciser:

Que l'Assemblée nationale désapprouve vivement le projet de loi du gouvernement fédéral, [. . .]

Je tairai le numéro.

[. . .] Loi de mise en oeuvre du processus fédéral d'évaluation environnementale, [. . .]

C'était donc une loi identique à celle qui est déposée aujourd'hui. La résolution poursuivait en disant:

[. . .] puisque le projet de loi est contraire aux intérêts supérieurs du Québec, et s'oppose à son adoption par le Parlement fédéral.

C'était une résolution adoptée unanimement par l'Assemblée nationale du Québec, en 1992, sous le gouvernement libéral de Robert Bourassa.

C'est donc une question d'intégrité et d'honnêteté pour tous les Québécois et les Québécoises à la Chambre que de défendre les intérêts de leurs commettants.

Le gouvernement fédéral a trop souvent comme priorité de s'immiscer dans les champs de compétence des provinces pour toutes sortes d'orientations et d'obligations politiques.

Le seul intérêt que devrait avoir un gouvernement, lorsqu'il adopte une loi, devrait être de défendre les intérêts des citoyens et des citoyennes. Dans ce cas-ci, en matière d'évaluation environnementale, ils sont bien défendus par le Bureau d'audiences publiques en environnement du gouvernement du Québec qui, je le répète, est un organisme apolitique. Il est indépendant de l'organisation politique. Il a eu historiquement de très bons résultats et rendu de très bonnes décisions.

C'est difficile de comprendre comment des représentants du Québec, des libéraux, peuvent défendre un tel projet de loi qui s'immisce directement dans les champs de compétence du gouvernement de la province de Québec.

Il y a tellement d'argent que le gouvernement fédéral pourrait investir pour aider dans la réalisation des infrastructures routières. On a un programme tripartite en infrastructures au Québec et au Canada, soit une implication municipale-fédérale-provinciale où

chaque palier investit un tiers du budget. C'est un programme qui a été annoncé en grandes pompes par le gouvernement fédéral, qui a été appuyé par les provinces, par le gouvernement du Québec et par les municipalités.

Encore une fois, ce programme d'infrastructures assumera les projets soumis à cette réglementation.

● (1320)

Étant donné que le fédéral investit en subventions pour un tiers des programmes, dans plusieurs de ces projets, des évaluations environnementales devront être faites par le gouvernement fédéral, alors qu'au Québec, nous avons notre propre service d'évaluations environnementales, soit le Bureau d'audiences publiques en environnement. C'est un exemple frappant de dédoublements de services qui coûtent énormément cher aux contribuables du Québec parce qu'on a déjà un bon service.

Je le répète, en 1992, l'Assemblée nationale, sous la direction de Robert Bourassa, adoptait une motion à l'unanimité pour désapprouver un projet de loi semblable qui devait être adopté par la Chambre des communes à l'époque. C'était unanime.

Lors des audiences publiques sur ce projet de loi, aucun représentant du Québec n'est venu représenter le Québec pour la simple et bonne raison que nous avons notre propre service d'évaluations environnementales.

Ce sont de tels exemples qui font que de plus en plus de citoyens, des Québécois et des Québécoises, en ont assez du gouvernement fédéral. Il s'immisce dans des champs de compétence dans lesquels il n'a aucun intérêt et qui ne sont pas de ses affaires. Qu'il laisse donc faire les Québécois et les Québécoises, qui ont un système d'évaluations environnementales à leur image, qui a eu une bonne performance, soit le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, qui rend d'énormes services et qui fait des évaluations environnementales dans beaucoup de projets. C'est une organisation québécoise qui fonctionne bien et que le Canada tente de copier pour les autres provinces canadiennes. Cela ne nous dérange pas, mais qu'on laisse donc le Québec en paix avec ses propres ressources, ses propres organisations.

Nous avons quelque chose qui fonctionne bien, soit le BAPE. Pourquoi imposer un nouveau palier d'évaluations avec des frais supplémentaires? Qu'on conserve donc cet argent pour en ajouter dans les programmes d'infrastructures tripartites entre les municipalités, le gouvernement du Québec et le fédéral. Ou encore, qu'on investisse plus que le simple montant de 600 millions de dollars qu'on prévoit pour les autoroutes partout au Canada. En campagne électorale, ce gouvernement libéral promettait, au Québec seulement, plus de trois milliards en investissement, alors qu'il n'y a que 600 millions au budget fédéral. On vient d'étudier les crédits au Comité permanent des transports. Seulement 600 millions de dollars sont disponibles pour les cinq prochaines années.

Plutôt que de gaspiller de l'énergie, de l'argent et de dépenser des ressources pour créer un autre service qui se rajoute à celui qui est très bien exploité et qui fonctionne bien au Québec, on devrait conserver cet argent, l'investir dans des projets d'infrastructures municipales et dans des projets gouvernementaux d'infrastructures

Initiatives ministérielles

autoroutières au Québec et au Canada. Qu'on laisse donc au Québec les organisations et les institutions qui fonctionnent bien. Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est une institution du Québec qui fonctionne bien.

C'est difficile pour les citoyens et les citoyennes, pour les Québécois et les Québécoises qui nous écoutent, de nous entendre discuter d'un projet de loi qui plaît par son titre même, soit la Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, sauf que cela plaît aux provinces canadiennes qui n'ont pas déjà de procédure d'évaluations environnementales.

Nous en avons une au Québec. Nous en sommes fiers. Je le répète, en 1992, le gouvernement de Robert Bourassa demandait unanimement au gouvernement fédéral de se retirer de ce champ de compétence qu'était l'évaluation environnementale, parce que c'était un champ de compétence provinciale.

Ce n'est pas pour rien qu'aucune organisation québécoise n'a comparu devant les différents comités pour l'étude de ce projet de loi. On comprendra que le Bloc québécois ne peut qu'être en désaccord avec ce projet de loi, qui est une ingérence des plus flagrantes et qui fait que de plus en plus de Québécois et de Québécoises ne croient plus à ce Canada. Il ne fait que des investissements pour essayer de vanter sa popularité politique. Il essaie d'y aller avec un dédoublement de services déjà rendus par des organisations de la province de Québec. Cela est inacceptable.

Je ne comprends pas que des collègues de cette Chambre, qui savent quels sont les problèmes qu'on peut vivre dans les programmes d'infrastructures, les besoins incessants des municipalités, les besoins incessants des réseaux routiers du Québec, que des collègues élus sous la bannière libérale décident d'appuyer un projet de loi qui créera un nouveau palier d'évaluations environnementales.

• (1325)

Toutes les fois que le gouvernement fédéral investira, prêtera ou garantira un seul sou, il pourra mettre en place un régime d'évaluation environnementale qui s'ajoutera à celui qui existe déjà au Québec et qui fonctionne si bien. Au Canada, il y a de ces aberrations, et j'espère que les gens s'en souviendront, et ce, le plus tôt possible.

[Traduction]

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec la députée de Churchill. C'est avec plaisir que j'interviens aujourd'hui dans ce débat de deuxième lecture sur le projet de loi C-19, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Je rappelle que le Nouveau Parti démocratique s'oppose à ce projet de loi et qu'il votera contre à l'étape de la deuxième lecture.

L'actuelle Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ne protège pas suffisamment notre environnement. Malheureusement, les changements proposés dans le projet de loi C-19 ne serviraient qu'à l'affaiblir davantage. Ce projet de loi vise à rationaliser et accélérer le processus d'évaluation environnementale et de révision

au profit des promoteurs de projets et de l'industrie plutôt qu'à protéger l'environnement.

Le texte met en oeuvre les résultats de l'examen de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale qu'a mené le ministre de l'Environnement aux termes de celle-ci. Il crée le poste de coordonnateur fédéral de l'évaluation environnementale de projets faisant l'objet d'une évaluation au niveau de l'examen préalable ou de l'étude approfondie. Il modifie le processus d'étude approfondie pour empêcher une deuxième évaluation d'un projet par une commission d'examen, tout en étendant aux études approfondies le programme d'aide financière aux participants.

Le texte étend le pouvoir de réglementation aux projets situés sur le territoire domaniale, prévoit une nouvelle utilisation des rapports d'examen préalable par catégorie en remplacement des évaluations de chaque projet et rend obligatoire les programmes des projets après une étude approfondie ou un examen par une commission.

Le texte crée le registre canadien d'évaluation environnementale. Il prévoit que l'Agence canadienne d'évaluation environnementale devra mettre en place et mener un programme d'assurance de la qualité, favoriser et surveiller la conformité et aider les parties prenantes à réaliser un consensus et à régler leurs différends.

Les néo-démocrates estiment qu'il faut des mesures visant à renforcer et à améliorer la protection de l'environnement et que le présent projet de loi ne va malheureusement pas du tout assez loin.

Les Canadiens sont de plus en plus préoccupés par l'état de l'environnement dans leur collectivité et dans le monde. Ils s'interrogent au sujet de la qualité de l'air qu'ils respirent et de la salubrité de l'eau qu'ils boivent. Ils sont profondément préoccupés par le genre de patrimoine écologique qu'ils légueront à leurs enfants.

Il faut donc se demander de quel genre de mesures il est question. En ce moment même, à l'extérieur de la Chambre des communes, une contestataire du nom d'Elizabeth May du Sierra Club mène une grève de la faim qui en est à son quatorzième jour. Elle essaie d'obliger le gouvernement fédéral à agir devant la sinistre blague environnementale que représentent les étangs bitumineux de Sydney. Elle veut forcer le gouvernement à réinstaller de façon permanente les nombreuses personnes habitant dans le secteur immédiat des étangs bitumineux et ayant connu d'énormes problèmes de santé depuis des décennies en raison de la pollution de leur environnement. C'est un exemple très concret d'une mesure que le gouvernement pourrait adopter dès maintenant afin d'assurer à nombreux Canadiens un environnement sain.

À mon avis, le nettoyage du port de Halifax représente aussi une autre mesure très importante. Je viens d'une collectivité qui, depuis des décennies, déverse ses eaux d'égout brutes dans le port. Le seul avantage connu, c'est qu'il existe des courants océaniques qui continuent d'entraîner au loin les eaux d'égout à un rythme assez élevé, mais une énorme tâche nous attend.

La municipalité régionale de Halifax n'a ménagé aucun effort afin de convaincre les gouvernements provincial et fédéral de collaborer à ce projet d'infrastructure essentiel. Une entreprise d'une telle envergure doit être partagée en trois. Chaque palier d'administration doit y participer en raison des coûts et de la portée

Initiatives ministérielles

du projet. À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral est loin d'offrir le financement exigé de sa part. C'est une autre mesure que le gouvernement pourrait adopter dès maintenant.

● (1330)

Il est clairement temps que le Canada mette en place des normes détaillées, applicables et compréhensibles en matière de qualité de l'eau et de l'air et de salubrité des aliments. Le gouvernement devrait investir dans des services chargés de la dépollution de l'air et de l'eau, de la stimulation des investissements verts et de l'expansion des transports en commun. Il devrait également prendre des mesures pour améliorer la sécurité au travail. La feuille de route du gouvernement actuel en matière d'environnement ressemble à une litanie de promesses non tenues, de mesures de temporisation et d'actes de négligence.

Le NPD pense que nous devrions prendre des mesures très spécifiques pour protéger l'environnement. Je vais les énumérer maintenant pour que le gouvernement en tienne compte lorsqu'il retravaillera la loi. Premièrement, nous devons affirmer la présence du fédéral tant en matière de surveillance environnementale que d'application des règlements. Nous devons mettre en oeuvre des normes détaillées, applicables et compréhensibles en matière de qualité de l'air et de l'eau et de salubrité des aliments. Nous devons mettre au point et appliquer une stratégie nationale concernant l'eau, qui comprendrait l'élaboration de normes nationales relatives à l'eau potable et l'interdiction des exportations d'eau en grande quantité.

Il est temps que nous passions des accords qui donnent plus d'importance à la protection de l'environnement qu'à des considérations commerciales en ce qui a trait au transport transfrontalier de déchets dangereux et autres matières dangereuses pour l'environnement. Nous devons voir à la mise en place d'un filtre vert faisant en sorte qu'il soit tenu compte de critères environnementaux dans le processus décisionnel du gouvernement fédéral.

Il est temps que nous mettions en oeuvre des mesures législatives sur la protection des habitats et des espèces en danger élaborées en coopération avec les autres gouvernements, les localités touchées et les syndicats concernés, en s'inspirant des connaissances traditionnelles des autochtones et en confiant l'identification des espèces à risque à des scientifiques indépendants.

Nous devons accroître les aires marines protégées et le réseau de parcs nationaux et protéger ce dernier contre le développement commercial qui menace son intégrité. Nous devons adopter des peines sévères contre les pollueurs, y compris des accusations au criminel contre les propriétaires, les directeurs et les gestionnaires des entreprises qui violent la loi. Nous devons élaborer une charte des droits environnementaux afin de garantir légalement à tous les Canadiens le droit à un environnement sûr et salubre.

En conclusion, je répète que nous nous opposons à ce projet de loi. Nous voterons contre le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture. Nous estimons que cette loi sur l'évaluation environnementale ne va pas assez loin. Il faut la renforcer. Il faut que le gouvernement fédéral s'engage à investir immédiatement et généreusement dans la dépollution de l'environnement de manière à protéger nos enfants pour les générations à venir.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): Monsieur le Président, je tiens à souligner, comme ma collègue de Dartmouth l'a fait, que le Nouveau Parti démocratique s'oppose à ce projet de loi et entend voter contre. J'espère néanmoins que certaines améliorations seront apportées au cours de l'étude, mais il est de plus en plus clair pour la plupart d'entre nous que le gouvernement libéral n'a pas tenu parole, lui qui prétendait protéger l'environnement et faire ce qu'il y a de mieux pour le Canada. Je doute donc que ces améliorations soient apportées, mais elles sont assurément nécessaires.

Pour continuer sur la lancée de mon collègue, j'affirme que les services publics comme l'approvisionnement en eau potable, l'élimination efficace des déchets, de bonnes routes et des transports en commun accessibles sont essentiels à des localités fortes et en bonne santé. Dans les années 90, le Canada n'investissait que 2,1 p. 100 du produit intérieur brut dans les infrastructures. C'est environ la moitié de ce que nous dépensions dans les années 60 et 70. Nous avons derrière nous deux décennies de négligence. Cela s'est traduit par des services publics de qualité moindre, ce qui a occasionné de graves problèmes comme une mauvaise qualité de l'eau potable, la pollution, et un déficit de 75 milliards de dollars dans les infrastructures municipales et environnementales.

Aucun groupe n'a plus souffert de cette négligence que les premières nations du Canada. Nous avons beaucoup entendu parler des problèmes d'eau à Walkerton et à North Battleford, mais il n'a guère été question des localités autochtones où il faut en tout temps faire bouillir l'eau. Bien des Canadiens l'ignorent, mais, même s'il y a des normes de qualité de l'eau dans toutes les villes et localités du Canada, le gouvernement et les collectivités autochtones n'ont jamais dépassé le strict minimum exigé dans les localités autochtones. Qu'il s'agisse d'eau, d'égouts ou de logement, la norme minimale a été appliquée, sans exception. Nous savons ce qui arrive quand on applique uniquement la norme minimale. C'est exactement ce qu'ils obtiennent, le minimum. Étant donné qu'on investit peu d'argent dans l'infrastructure, ces localités ont connu des problèmes encore plus graves.

● (1335)

Les cas de maux d'estomac et de troubles gastro-intestinaux dont nous entendons parler dans les localités non autochtones constituent un problème permanent dans les localités autochtones. Leurs représentants doivent se battre avec le gouvernement pour obtenir un financement permanent de ces programmes afin qu'ils n'aient pas à aller quémander chaque fois auprès du gouvernement. Je déteste avoir à le dire, mais souvent, immédiatement avant des élections, le gouvernement promet qu'il fera quelque chose, puis, tout de suite après les élections, il faut que les représentants de beaucoup de ces localités aillent supplier le gouvernement à genoux pour qu'il leur accorde ce qui devrait légitimement leur revenir pour commencer, c'est-à-dire des installations d'aqueduc et d'égout de qualité et des logements de qualité.

Les écologistes préviennent que, sans de nouveaux investissements importants et sans une approche nationale au problème de la qualité de l'eau, l'accès à l'eau douce deviendra bientôt la pire crise environnementale qu'aura connue le Canada. Des investissements publics et privés importants sont également nécessaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliorer l'efficacité

Initiatives ministérielles

énergétique et réduire l'évacuation des eaux usées dans l'environnement.

Trop d'entreprises se sont opposées aux efforts pour remédier à ces problèmes pressants. Les libéraux ont écouté le secteur canadien des affaires, en ignorant le fait qu'aucune économie ni aucune société ne peut exister indépendamment de l'environnement. Les libéraux n'ont accompli aucun progrès dans la voie du développement d'une économie durable pour les Canadiens.

Nous savons que les libéraux ont écouté les entreprises canadiennes. Nous savons aussi, et cela nous effraie, que notre premier ministre écoute maintenant le président et le vice-président des États-Unis, qui disent vouloir davantage de ressources énergétiques canadiennes. Les États-Unis devraient plutôt s'attaquer à leurs problèmes de surconsommation, de cupidité et de mauvaise utilisation de l'énergie et instaurer des mécanismes de conservation. Notre gouvernement cède devant les États-Unis.

Nous voulons tous des emplois et une prospérité économique, mais nous voulons aussi protéger l'air que nous respirons, l'eau que nous buvons et les aliments que nous consommons. Avec un leadership du gouvernement fédéral, les familles qui travaillent peuvent jouir d'une sécurité à la fois environnementale et économique. Les néo-démocrates estiment que le Canada doit renouveler son engagement de rebâtir notre infrastructure, dont l'État est le propriétaire et l'exploitant.

Le NPD a réclamé un programme national pluriannuel d'investissement dans l'infrastructure de protection de l'environnement pour canaliser les investissements vers des problèmes pressants comme la qualité de l'eau et de l'air, l'enlèvement des déchets toxiques, l'efficacité énergétique et le nettoyage de sites contaminés.

Un programme national d'investissement dans l'infrastructure de protection de l'environnement pourrait servir à créer un fonds d'assainissement de l'eau, afin de moderniser les usines de traitement des eaux et des égouts municipaux et d'améliorer la qualité de l'eau, la conservation de l'eau et la gestion de l'effluent. Nous devons prévenir une tragédie comme celle de Walkerton.

Nous pourrions nettoyer des sites contaminés comme les étangs bitumineux de Sydney et les zones des Grands Lacs. Je sais que ma collègue a également mentionné que, au cours des trois ou quatre dernières années, plusieurs collègues originaires de la région de Sydney ont réclamé constamment le nettoyage des étangs bitumineux. Cela m'a permis de me rendre compte à quel point les étangs bitumineux de Sydney sont contaminés. Quand on entend parler quotidiennement du problème et qu'on connaît tout le contexte, on se rend compte qu'il s'agit d'un terrain pollué et inutilisable financé par les secteurs public et privé, et qu'aucun effort n'est fait pour le nettoyer.

Le plus triste, c'est qu'on craint réellement qu'il ne puisse même pas être nettoyé maintenant. Le moins que l'on puisse faire est d'aider les gens dont la santé est menacée à quitter l'endroit. C'est pour cela qu'Elizabeth May fait la grève de la faim depuis deux semaines. Le gouvernement n'a même pas essayé de faire partir les familles dont la santé est menacée.

Le programme national d'infrastructure et d'investissement dans l'environnement pourrait aider à raviver les efforts pour réduire à

court terme les émissions de gaz à effet de serre, étant donné que les libéraux ont renoncé aux engagements qu'ils avaient pris à Kyoto, au Japon, en 1997.

Nous pourrions établir un fonds pour purifier l'air et appuyer les initiatives communautaires qui concilient la création d'emplois avec le défi posé par le changement climatique. Ce fonds servirait à des programmes de plantation d'arbres, de développement des énergies de remplacement et de transition des travailleurs déplacés par suite de l'application de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Nous pourrions promouvoir l'utilisation accrue des transports en commun. Nous pourrions limiter la teneur en soufre de l'essence.

• (1340)

Nous pourrions changer le système des taxes fédérales pour que les politiques fiscales favorisent une économie plus durable. Les taxes devraient être réduites dans le cas d'activités de développement durable, en particulier celles qui supposent un plus grand investissement dans la main-d'oeuvre et une hausse des activités non durables.

Nous pourrions créer un fonds de soutien à l'emploi qui fournirait des garanties de prêts servant à rénover des immeubles résidentiels, commerciaux et industriels afin de respecter de plus hautes normes d'efficacité énergétique et d'utiliser davantage les sources d'énergies de remplacement, ce qui aurait pour effet de réduire les émissions de gaz à effet de serre et les coûts. On pourrait améliorer les systèmes de recyclage, de compostage et de récupération pour rendre plus efficace la répartition des déchets ménagers, commerciaux et industriels.

Ce fonds pourrait favoriser le dynamisme des industries environnementales et l'élaboration de nouvelle technologie de l'environnement. Nous pourrions investir à titre de partenaire dans des transports en commun coordonnés et intégrés et des services ferroviaires de banlieue autour de nos principaux grands centres urbains. Cela s'inscrirait dans une stratégie nationale de transport.

On critique souvent les néo-démocrates parce qu'ils pensent trop à l'environnement et parce qu'ils ne tiennent pas assez compte des coûts. Je soutiens qu'il est impossible de penser trop à l'environnement. On ne peut jamais trop investir dans l'environnement.

Nous avons démontré aujourd'hui que les coûts peuvent être réduits. Le Canada peut épargner. Il peut créer des emplois, mais avant tout, il peut assurer la durabilité de l'environnement relativement décent et de l'air pur dont nous jouissons présentement au pays. Il existe chez nous certaines régions moins favorisées, mais nous pouvons être fiers de notre pays; c'est un endroit où les gens de tous les coins de la planète souhaiteraient pouvoir habiter.

Une jeune étudiante originaire du Mexique, qui fréquente l'université ici à Ottawa, m'a dit un jour qu'elle était très heureuse de pouvoir laisser ses enfants jouer dehors sans se préoccuper de l'effet nocif possible de l'air sur leur santé. Nous avons un environnement sain à offrir aux habitants de la planète. Veillons à le protéger de manière à pouvoir toujours le leur offrir. Corrigeons les défauts de ce projet de loi en resserrant les règles au lieu de les relâcher comme les libéraux l'ont fait.

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Monsieur le Président, je tiens à féliciter la députée de Churchill pour son excellente allocution et les propositions qu'elle a faites. Je tiens à lui poser une

Initiatives ministérielles

question sur les peuples autochtones et la qualité de leur environnement.

Il y a plus d'une vingtaine d'années, je vivais à Kenora, en Ontario, où deux réserves, soit celles de White Dog et de Grassy Narrow, étaient tragiquement affectées par un empoisonnement au mercure dans le bassin hydrographique de la rivière Grassy. Ce qui est paradoxal, c'est que ces étendues parfaitement sauvages sont en fait complètement souillées par des forces externes, par des usines de pâtes et papiers ou d'autres entreprises comme des mines.

D'après la députée de Churchill, comment pourra-t-on régler ce problème dans sa propre région, qui abrite certes de nombreuses collectivités autochtones?

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, je vous remercie de me donner l'occasion de répondre. Plus de la moitié des premières nations du Manitoba se trouvent dans la circonscription de Churchill. J'ai visité leurs 31 collectivités. Au cours de mes années dans le nord du Manitoba, j'ai pris conscience des très nombreux problèmes auxquels ces collectivités sont confrontées. En tant que leur députée, j'ai eu l'occasion de constater moi-même la situation dans laquelle ils vivent.

Souvent, à la Chambre, des députés demandent d'une façon critique pourquoi les premières nations vivent dans de telles conditions. Les habitants de ces collectivités ne veulent pas vivre de cette façon. Ce n'est pas ce à quoi ils s'attendaient lorsqu'ils ont décidé de partager la terre afin de recevoir en retour certains avantages du gouvernement.

Ils ne reçoivent pas de fonds précis pour avoir l'eau courante et les égouts dans chaque maison. Ils ne reçoivent pas de fonds précis pour avoir des bouches d'incendie dans leurs collectivités. Les fonds réservés au logement de tous les membres des premières nations sont tellement limités que le tiers d'entre eux, littéralement, quittent leur collectivité parce qu'ils n'ont pas d'endroit où vivre.

On critique beaucoup la façon de vivre des membres des premières nations, mais c'est le gouvernement fédéral qu'on devrait blâmer de ne pas appuyer suffisamment les premières nations depuis un certain nombre d'années.

• (1345)

M. Rick Casson (Lethbridge, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai une question à poser à la députée. Je sais qu'elle entretient des liens étroits avec la communauté autochtone et qu'elle s'intéresse de près aux questions environnementales. Elle a parlé des étangs bitumineux de Sydney. J'ai pu constater cet horrible gâchis et j'aimerais bien que l'on fasse quelque chose là-bas afin de dépolluer ces étangs et d'éloigner les personnes qui vivent à proximité de cet endroit et qui sont exposées à cette pollution.

La députée sait-elle si le gouvernement a fait quoi que ce soit ces dernières années pour réparer les gâchis qui ont été laissés dans le nord du Canada par les bases militaires, par les bases aériennes, par le réseau DEW et par d'autres choses du genre? Je sais que la

situation à certains endroits était assez déplorable. La députée pourrait-elle nous parler de ce qui est arrivé à cet égard?

Mme Bev Desjarlais: Monsieur le Président, je me souviens de questions qui ont été posées à la Chambre et qui traitaient expressément de ce dont le député s'enquiert.

Si l'on se fie aux réponses du gouvernement, on peut dire qu'il s'est engagé à remettre en état ces secteurs. Or, à ma connaissance, il y en a très peu qui ont été remis en état.

Pour revenir aux collectivités des premières nations, disons que beaucoup d'entre elles avaient des génératrices au diesel pour leurs infirmeries et leurs écoles. Au fil des ans, il y a eu d'énormes déversements de carburant diesel dans ces secteurs. Cela a eu des répercussions sur la santé des membres des premières nations. Dans certains cas, des écoles et des infirmeries ont été déménagées. Dans d'autres, elles ne l'ont pas été. La plupart des lieux qui ont été touchés par des déversements de carburant diesel n'ont pas été remis en état. Les dangers existent toujours pour les collectivités des premières nations. Il y a, dans ma circonscription, des collectivités qui sont touchées. Elles essaient de poursuivre leur lutte afin que le gouvernement fédéral paie les coûts de la dépollution.

Le gouvernement fédéral n'a certainement pas fait beaucoup d'efforts pour respecter son engagement à réparer ses gâchis sur le plan environnemental.

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, au lieu de dire, comme le veut la coutume, que je suis heureux de prendre part au débat sur le projet de loi C-19, je dirai plutôt, comme je le fais toutes les fois que j'ai l'occasion d'intervenir sur des questions liées à l'environnement, que c'est avec une grande tristesse que je participe à ce débat.

Il s'agit du débat sur le projet de loi C-19, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Ce projet de loi a d'abord été présenté, en juin 1992, à titre de mesure très progressiste par le gouvernement progressiste-conservateur de l'époque. Voici comment ces gouvernements ont été décrit par des gens comme Elizabeth May du Sierra Club, qui lutte contre la dégradation de l'environnement dans les parages des étangs bitumineux de Sidney: les gouvernements conservateurs étaient les plus progressistes du monde industrialisé en matière d'environnement.

Les conservateurs ont conçu un projet de loi omnibus sur le contrôle et l'utilisation de toxines dans l'environnement connu sous le nom de Loi canadienne sur la protection de l'environnement. C'était un gouvernement progressiste-conservateur qui a dirigé la communauté internationale en 1987 dans l'élaboration d'un protocole connu sous le nom de protocole de Montréal. Il a mis le monde industrialisé au défi d'éliminer ou de diminuer radicalement les gaz responsables de l'appauvrissement de la couche d'ozone.

Monsieur le Président, je suis sûr que vous vous rappelez que c'est durant la même période que le premier ministre et le ministre de l'Environnement de l'époque, Jean J. Charest, ont dirigé une délégation à une assemblée où le Canada a joué un chef de file mondial en conviant à la même table les différents pays pour discuter de changements climatiques et de biodiversité. En revan-

Initiatives ministérielles

che, nous avons maintenant un gouvernement qui est au pouvoir depuis presque huit ans et qui n'a pas encore adopté une seule loi écologique digne de ce nom. C'est tout un bilan.

Je ne suis pas le seul à le dire. Stewart Elgie, directeur exécutif du Sierra Legal Defence Fund, le dit aussi. Ce sont aussi ses mots à lui.

On nous propose un examen obligatoire prévu par le gouvernement progressiste-conservateur dans le tout premier projet de loi en 1992 et qui sous-entend que tout ce que nous faisons aujourd'hui en matière de gestion de l'environnement sera radicalement différent dans un très proche avenir. C'est pourquoi il incombe au gouvernement d'examiner ce genre de mesure législative.

• (1350)

En plus de cette initiative, nous devrions nous inspirer des paroles du ministre de l'époque, Lucien Bouchard, qui déclarait en 1990, qu'il avait constaté trois lacunes dans la loi relative à l'environnement: le Canada a une loi sur les pesticides qui remonte pour l'essentiel à plus de 30 ans; nous n'avons pas de véritable cadre permettant d'adopter une loi garantissant la qualité de l'eau potable au Canada; nous avons besoin d'une loi pour protéger les espèces menacées.

Dix ans plus tard, après huit ans d'administration libérale, les Canadiens attendent encore les mesures législatives qui corrigeront ces trois lacunes. Cependant, on a progressé un peu puisque le ministre a déposé à temps l'examen statutaire de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Selon le communiqué du ministre, l'objectif de la loi s'articule en dix points. Je vais les énumérer brièvement.

La loi devait être axée davantage sur les projets les plus susceptibles d'avoir des répercussions négatives sur l'environnement, par opposition à l'examen général des questions qui ont moins de répercussions ou des répercussions moins graves, et qui pourraient être gérés plus efficacement et exclusivement par les provinces. Le Parti progressiste-conservateur est fier de pouvoir dire qu'il respecte les domaines de compétences des gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral. C'est pourquoi nous appuyons l'idée de l'harmonisation, mais pas au plus petit commun dénominateur, dans le but que les choses se fassent au meilleur coût possible, en temps opportun et en protégeant efficacement l'environnement.

Selon cette liste, le ministre recommande une meilleure coordination entre les ministères et les organismes fédéraux, lorsque plusieurs de ceux-ci sont mêlés à la même évaluation, ce qui m'apparaît comme une bonne initiative, la réaffirmation et l'accroissement de la coopération avec d'autres gouvernements au moment de l'exécution d'évaluations environnementales où il risque d'y avoir des doublons et des chevauchements, ce qu'approuve bien sûr le Parti progressiste-conservateur, et l'augmentation de la certitude dans le processus, afin de réduire les risques de retards et d'augmentation des coûts. L'industrie respectera les règles établies. Le Canada pourra se développer plus rapidement et cela aidera notre économie à croître, mais l'industrie et les gouvernements provinciaux qui veulent prendre des initiatives de ce genre

doivent connaître les règles. La certitude de réduire les chevauchements et les doublons est un facteur clé.

Dans le projet de loi, le ministre prône un renforcement du rôle des suivis, afin de s'assurer que de saines mesures de protection de l'environnement sont en place pour le projet, ainsi que l'amélioration de l'évaluation des effets cumulatifs que le projet pourrait avoir. Un projet, seul, pourrait ne pas avoir d'incidence grave sur l'environnement, mais les effets cumulatifs de plusieurs projets sont à craindre.

La huitième mesure recommandée par le ministre consiste à offrir un accès commode et opportun aux rapports et à d'autres renseignements sur les évaluations. Le ministre plaide aussi en faveur d'une meilleure intégration des points de vue des Autochtones dans le processus fédéral, ce que j'approuve fortement, ainsi que d'un accroissement de la participation du public.

La Chambre sait peut-être qu'un groupe de travail relevant du gouvernement fédéral a été formé l'an dernier pour étudier des questions touchant l'évaluation environnementale. Une foule de sujets ont été abordés dans son rapport. Malheureusement, à la lecture du projet de loi, il semble à première vue que seulement quelques-unes des recommandations contenues dans ce rapport aient été prises en compte. Une fois que le projet de loi aura été étudié par un comité, le Parti progressiste-conservateur veut s'assurer qu'il pourra examiner à sa guise le rapport de ce comité. Je n'ai pas examiné en détail ce rapport, mais grâce à nos recherches, nous avons découvert qu'on a abordé seulement deux ou trois points.

• (1355)

Il est question ici d'un examen obligatoire d'une mesure législative, d'un examen que le gouvernement est obligé de réaliser. Nous allons suivre notre processus, mais ce que les Canadiens souhaitent, c'est qu'on fasse preuve de leadership sur le plan environnemental. Comme l'ancien ministre de l'Environnement, Lucien Bouchard, l'a déclaré en 1990, nous avons besoin d'une nouvelle loi sur les pesticides. Cette loi est vieille de 30 ans. Le ministre de la Santé a dit qu'il la déposerait sous peu. Je me rappelle que Claire Franklin, directrice administrative de l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, a déclaré que la loi cadre ou la loi provisoire était essentiellement en place depuis trois ans. Pourtant, le gouvernement n'a pas agi et ne présente pas la mesure législative voulue.

Nous attendons encore un projet de loi sur les espèces en péril vraiment efficace. Le Parti progressiste-conservateur n'appuiera pas cette mesure législative pour quatre raisons, et surtout parce qu'il n'englobe pas les oiseaux migrateurs et qu'il part encore du principe que les politiciens sont mieux placés que les scientifiques pour déterminer si oui ou non une espèce est en péril. Cette mesure législative est extrêmement intrusive et tout à fait hypocrite, je pourrais ajouter. Elle dit qu'il est possible de forcer un propriétaire foncier privé à appliquer des plans de rétablissement et de forcer également une province à y participer, mais elle est très permissive en ce qui concerne la protection des habitats sur les terres fédérales. Nous aurons la chance de nous pencher sur ce projet de loi plus tard.

Nous sommes loin d'être en mesure de donner une réponse définitive quant à savoir si nous allons souscrire ou non à ce projet de loi à la suite de son examen obligatoire. Nous laisserons le

comité faire son travail, mais en fin de compte, le gouvernement devrait tenir compte des innombrables recommandations qui ont été faites par le groupe de travail qui a étudié cette question. Nous allons faire notre travail au comité.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LE SERVICE D'ASSISTANCE CANADIEN AUX ORGANISMES

Mme Brenda Chamberlain (Guelph—Wellington, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour souligner les efforts remarquables de deux personnes de ma circonscription qui viennent de rentrer au pays après avoir travaillé à l'étranger pour le Service d'assistance canadien aux organismes.

M. Don Stockton s'est rendu à Bangkok pour conseiller un fabricant de farine et d'amidon quant aux techniques pouvant améliorer sa production. Don a mis au point un système de réparation et d'entretien et a conseillé la compagnie sur les programmes d'entreposage et de petits colis.

Un autre électeur de Guelph, M. John Van Esch, est allé à Guatemala pour proposer des améliorations au chapitre de la qualité et de la productivité pour une compagnie de produits laitiers. John a notamment conseillé la compagnie sur une nouvelle formule pour la production de yogourt et a proposé une nouvelle saveur. La compagnie a fait savoir que le nouveau yogourt au café est très populaire.

M. Stockton et M. Van Esch ne sont que deux exemples des gens extraordinaires qu'on retrouve à Guelph, des gens qui réalisent des choses intéressantes, tant au niveau local qu'à l'étranger.

* * *

LA JOURNÉE DU RECENSEMENT

M. David Chatters (Athabasca, Alliance canadienne): Monsieur le Président, avez-vous posté votre questionnaire de recensement? J'espère que vous l'avez fait parce que c'est aujourd'hui la journée du recensement et, selon le gouvernement, tous les formulaires devraient être postés aujourd'hui.

Il semble que bon nombre de personnes ne soient pas à l'aise avec le nouveau formulaire et avec les questions qui y sont posées.

J'ai par exemple de la difficulté à expliquer à mes électeurs pourquoi le gouvernement veut savoir quelle religion ils pratiquent. Il me semble que nous avons séparé l'Église et l'État il y a longtemps déjà. On s'interroge également sur la pertinence de demander qui paie le loyer, combien de chambres il y a dans la résidence ou s'il est nécessaire d'y faire des réparations.

Article 31 du Règlement

• (1400)

Le gouvernement garantit que les renseignements recueillis sont tout à fait confidentiels et que personne d'autre que les fonctionnaires du recensement ne pourront y avoir accès, si ce n'est peut-être les fonctionnaires de DRHC qui, par le passé, se sont servi des renseignements sur le recensement pour établir une liste de tous les Canadiens au pays.

Quoi qu'il en soit, les Canadiens devraient poster leur questionnaire. Qu'ils ne soient pas étonnés, toutefois, si le percepteur des impôts semble savoir que leur conjoint ne dort pas dans le même lit qu'eux.

* * *

[Français]

L'INSECTARIUM DE MONTRÉAL

M. Bernard Patry (Pierrefonds—Dollard, Lib.): Monsieur le Président, ouvert en 1990, l'Insectarium de Montréal est le plus grand musée dédié entièrement aux insectes en Amérique du Nord.

Il abrite une prestigieuse collection qui comprend 160 000 spécimens provenant de tous les coins de la planète. En été, une volière extérieure présente les plus beaux papillons du Québec.

Chaque année, l'Insectarium reçoit 400 000 visiteurs et sensibilise les milliers de jeunes au monde des insectes par ses programmes éducatifs.

Devant la qualité de ses élevages d'insectes vivants et à son approche muséale innovatrice, l'Insectarium de Montréal sert de modèle à de nombreux projets ailleurs dans le monde, dont la Chine, Taiwan, les États-Unis, la France et le Brésil.

Grâce à une contribution du Bureau du Canada pour le Millénaire, l'Insectarium présentera, jusqu'au 2 septembre, l'exposition «Fou de la recherche», une exposition interactive sur le travail des chercheurs en entomologie.

Croyez-moi, c'est un enchantement de découvrir le monde des insectes par l'entremise du personnel compétent et professionnel qui forme l'équipe de l'Insectarium de Montréal.

Bravo et merci à tous ceux qui, jour après jour, travaillent à la réalisation de cet art.

* * *

[Traduction]

LE CANCER DU SEIN

Mme Carolyn Parrish (Mississauga-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je désire informer la Chambre que la Fondation CURE tient aujourd'hui sa journée nationale annuelle du denim dans le but de recueillir des fonds pour la recherche sur le cancer du sein.

Dans le cadre de cette activité, on demande aux employés partout au Canada d'aller travailler en jeans et de faire un don de 5 \$ pour la recherche sur le cancer du sein.

La Fondation CURE travaille en conjonction avec des professionnels de la santé, d'autres fondations et les hôpitaux universitaires canadiens afin d'améliorer les chances de survie des personnes

Article 31 du Règlement

atteintes du cancer du sein. En 2001, le cancer du sein demeurera le type de cancer le plus répandu chez les femmes. À cela s'ajoute un détail peu connu mais également fatal, à savoir que 3 p. 100 de tous les cancers du sein se rencontrent chez les hommes. Quand on finit par le diagnostiquer, le cancer est déjà à un stade avancé et fatal pour le patient.

Santé Canada est déterminé à améliorer les chances de survie des malades et joue un rôle actif grâce au financement de la recherche. Des fonds sont affectés à la prévention, au dépistage précoce et au diagnostic du cancer du sein, ainsi qu'aux traitements et aux soins offerts aux personnes qui vivent avec le cancer du sein.

J'invite les députés à se joindre à moi pour souhaiter une excellente journée nationale du denim à la Fondation CURE.

* * *

[Français]

LA CIRCONSCRIPTION DE QUÉBEC-EST

M. Jean-Guy Carignan (Québec-Est, Lib.): Monsieur le Président, lors de ma première déclaration à la Chambre, j'avais signalé le caractère historique du comté de Québec-Est, tour à tour représenté par Sir Wilfrid Laurier, Ernest Lapointe, Louis St-Laurent et Gérard Duquet.

J'avais aussi souligné que, dans la foulée de ces bâtisseurs, je ferais de mon mieux afin de représenter dignement mes commettants.

Je veux signaler à la Chambre qu'aujourd'hui, une centaine de ces Québécoises et Québécois, Canadiennes et Canadiens se sont déplacés jusque dans leur Capitale nationale afin de saluer leur premier ministre et appuyer leur gouvernement et leur député.

Ces personnes démontrent ainsi leur profond attachement à leur pays, leurs compatriotes ainsi qu'aux valeurs canadiennes que sont la tolérance, la liberté individuelle, l'égalité, la justice et les institutions symbolisant notre démocratie.

Je souhaite une excellente journée dans la Capitale nationale à toutes ces personnes du beau comté de Québec-Est.

* * *

[Traduction]

LE REGISTRE DES ARMES À FEU

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la loi que le gouvernement libéral a fait adopter sur le contrôle des armes à feu aura coûté un milliard de dollars avant même qu'on ait terminé sa mise en oeuvre. Son application coûtera peut-être un milliard de dollars de plus au cours des dix prochaines années. Il s'agit là de deux milliards de dollars qu'on devrait plutôt consacrer aux véritables priorités des Canadiens, comme les soins de santé et le désastre qui menace nos agriculteurs à cause des subventions étrangères, de la sécheresse et des inondations dans ma province.

Le commissaire à la protection de la vie privée, George Radwanski, a confirmé que les renseignements compilés sous le régime de cette loi ont donné lieu à des enquêtes fondées sur des preuves par ouï-dire non confirmées et des renseignements erronés.

Soixante pour cent des propriétaires d'armes à feu dans certaines provinces n'ont pas tenu compte de la loi et n'ont pas demandé de permis de possession d'armes à feu.

Il est évident que les efforts butés des libéraux en matière de contrôle des armes à feu sont énormément coûteux, n'aident pas les services policiers à réduire la criminalité et ne sont pas acceptés par les Canadiens.

Mes électeurs n'ont pas voulu de la loi libérale sur le contrôle des armes à feu quand le gouvernement l'a fait adopter à la Chambre. Ils ont utilisé leurs votes pour montrer qu'ils n'en voulaient pas en 1997 et en 2000, et ils n'en veulent toujours pas aujourd'hui. Les libéraux devraient enfin commencer à écouter les Canadiens.

* * *

LA QIKIQTANI INUIT ASSOCIATION

Mme Nancy Karetak-Lindell (Nunavut, Lib.): Monsieur le Président, le conseil d'administration de l'association des Inuit de la région de Baffin, la Qikiqtani Inuit Association, est à Ottawa dans le cadre de cours de formation et de réunions, cette semaine.

[Note de la rédaction: La députée s'exprime en inuktitut et la traduction se lit ainsi:]

[Traduction]

Je suis heureuse de leur présence ici.

• (1405)

[Traduction]

La Qikiqtani Inuit Association est l'une des trois associations régionales inuites du Nunavut. Selon son énoncé de mandat, l'association a pour rôle de protéger, de gérer et de promouvoir les droits et les avantages des Inuit de la région de Baffin, de promouvoir l'inuktitut ainsi que les traditions et les valeurs environnementales inuites et de faire valoir l'autonomie et le bien-être économique, social et culturel des Inuit au-delà des générations, dans le cadre d'un forum ouvert et responsable.

J'invite mes collègues à rencontrer les administrateurs de l'association à l'occasion de la réception que je coparraine avec le Président, dans l'édifice Wellington, à 17 heures. L'accueil inuit saura assurément vous plaire.

* * *

[Français]

LA JOURNÉE MARITIME NATIONALE

M. Antoine Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière, BQ): Monsieur le Président, aujourd'hui, les représentants des principales composantes de l'industrie maritime—des pilotes, des transporteurs, des expéditeurs, des gestionnaires de ports et des constructeurs navals—sont ici à Ottawa pour souligner la deuxième édition de la Journée maritime nationale. Cet événement vise à mettre en lumière le rôle économique et social déterminant joué par le secteur maritime.

L'an dernier, l'industrie maritime a transporté près de 400 millions de tonnes de marchandises, ce qui représente une valeur de 80 milliards de dollars et 50 millions de personnes transportées.

Devant le désengagement fédéral, le monde maritime a pu compter sur le Bloc québécois pour ramener le gouvernement à la raison dans le dossier du déglacage et sait qu'il s'élèvera à nouveau contre toute tarification déraisonnable quant aux aides à la navigation.

J'encourage d'ailleurs tous mes collègues parlementaires à prêter une oreille attentive aux différents intervenants maritimes présents ici aujourd'hui, afin d'en arriver un jour à une véritable politique maritime intégrée.

* * *

[Traduction]

LA JOURNÉE NATIONALE DE LA MARINE

M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre la parole en cette Journée nationale de la marine. Des représentants de la communauté maritime des quatre coins du Canada rencontrent aujourd'hui des hauts fonctionnaires dans le cadre de discussions visant à assurer la santé, la sécurité, l'efficacité et la compétitivité de l'industrie maritime.

Par le truchement des avancées technologiques et d'une main-d'oeuvre hautement qualifiée, la communauté maritime continue d'être une composante vitale de l'infrastructure des transports au Canada. Offrant le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement qui soit, l'industrie maritime canadienne est bien placée pour appuyer les objectifs de réduction des gaz à effet de serre au cours des prochaines années.

Dans ma circonscription, Hamilton-Ouest, l'avenir de milliers de femmes et d'hommes repose sur la capacité de l'industrie maritime de rester compétitive. Il en va de même pour l'avenir des centaines de collectivités d'un bout à l'autre de notre grand pays.

J'invite mes collègues à se joindre à moi pour accueillir les représentants de l'industrie maritime canadienne et leur souhaiter une belle Journée nationale de la marine.

* * *

CANADIENS CONTRE LA VIOLENCE PARTOUT RECOMMANDANT SA RÉVOCATION

M. Randy White (Langley—Abbotsford, Alliance canadienne): Monsieur le Président, après une décennie d'activité, l'organisme Canadiens contre la violence partout recommandant sa révocation ferme ses portes. C'était un groupe de défense des droits des victimes, reconnu comme le premier à avoir pris certaines initiatives à cet égard qui ont ensuite abouti à la Chambre des communes.

L'organisme a été créé par Priscilla de Villiers, qui avait perdu un enfant aux mains d'un criminel. Les gens ordinaires qui ont oeuvré dans le cadre de ce groupe ont fait beaucoup de bien dans ce pays. Ils ont travaillé en étroite collaboration avec des gens de toutes les régions, en faveur des droits des victimes pour tous les Canadiens.

Je tiens à remercier un membre du chapitre provincial de cet organisme, Chris Simmons, qui fut son président. Chris et Sue

Article 31 du Règlement

Simmons ont perdu leur jeune fille à la suite d'actes criminels. Ils ont aidé de nombreuses autres victimes au pays.

Je remercie aussi ceux qui prennent la relève dans bien des dossiers concernant les victimes et notamment Steve Sullivan qui travaille avec un groupe de défense des droits des victimes, ici à Ottawa. La lutte n'est pas terminée.

* * *

[Français]

L'INDUSTRIE MARITIME

Mme Hélène Scherrer (Louis-Hébert, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, des représentants de l'industrie maritime du Canada viennent rencontrer les fonctionnaires du gouvernement ainsi que les députés du Parlement, afin de discuter d'un partenariat qui assurerait une industrie de navigation saine, efficace et compétitive.

Après avoir déplacé plus de 400 millions de tonnes en cargaison l'année dernière évaluées à plus de 80 milliards de dollars, l'industrie maritime du Canada a joué un rôle intégral dans la santé économique de notre pays. De plus, étant le mode de transport le plus sensibilisé à l'environnement, l'industrie maritime du Canada est bien positionnée pour soutenir les efforts de réduction d'émissions de gaz que la nation s'est fixée pour l'année en vue.

Plus de la moitié du commerce international se fait par la voie des eaux. Les communautés maritimes à travers le pays sont anxieuses de travailler avec tous les gouvernements afin d'être prêtes à relever les défis environnementaux et économiques de notre grande nation.

J'invite mes collègues ainsi que tous les Canadiennes et Canadiens à souhaiter la bienvenue aux membres de la communauté maritime à Ottawa. Je leur souhaite également beaucoup de succès lors de la Journée maritime nationale.

* * *

● (1410)

[Traduction]

LA MARIJUANA

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, l'arrêt de la Cour suprême des États-Unis, qui a décidé hier de criminaliser l'usage de la marijuana à des fins médicales et de renverser les lois des États le permettant, révèle le dogmatisme tragique qui sous-tend l'attitude officielle des Américains à l'égard des drogues. Ils sont déterminés à appliquer une stratégie de prohibition et de criminalisation universelle qui est inefficace et particulièrement injuste envers les Américains qui doivent utiliser du cannabis dans un but thérapeutique.

Heureusement, le Canada semble s'orienter dans une direction plus intelligente et plus indulgente. Non seulement nos tribunaux ont-ils rendu des décisions différentes quant à l'utilisation de la marijuana pour des raisons médicales et nos gouvernements ont-ils réagi en conséquence, mais l'opinion publique penche de plus en plus en faveur d'une approche plus indulgente envers la possession simple de marijuana pour usage personnel.

L'Association médicale canadienne s'est jointe à l'Association canadienne des chefs de police pour demander qu'on songe sérieusement à adopter une telle approche. Il faudrait vraiment prêter

Article 31 du Règlement

l'oreille à ces associations. Les Canadiens et leur gouvernement devraient continuer à chercher une autre voie que l'approche ratée privilégiée par les États-Unis d'Amérique.

* * *

[Français]

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FAMILLE

Mme Monique Guay (Laurentides, BQ): Monsieur le Président, en cette Semaine québécoise de la famille, et plus particulièrement en cette Journée internationale de la famille, je tiens à souligner combien la cellule familiale est un lieu privilégié pour le développement socio-affectif des êtres humains.

Le gouvernement du Québec l'a bien compris et c'est pourquoi il prend soin de ses enfants. À titre d'exemple, avec l'allocation familiale, les garderies à 5 \$ et une fiscalité progressive, le Québec tient compte des besoins familiaux, ce qui permet aux jeunes familles de conjuguer travail et responsabilités familiales. D'ailleurs, le Québec mettra bientôt en place un régime de congés parentaux qui refusera de traiter une femme enceinte comme une personne qui perd son emploi, si le fédéral cesse de nous mettre des bâtons dans les roues.

Malgré le fait que le gouvernement fédéral économise plus de 70 millions de dollars par année sur le dos des garderies à 5 \$ et qu'il refuse de reconnaître le consensus québécois en matière de congés parentaux, le Québec s'impose comme modèle en matière de politique familiale.

* * *

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FAMILLE

M. Yvon Charbonneau (Anjou—Rivière-des-Prairies, Lib.): Monsieur le Président, je désire rappeler à la Chambre des communes et à tous les Canadiens et Canadiennes que la Journée internationale de la famille, qui a lieu le 15 mai, est une journée très spéciale pour les familles du monde entier.

[Traduction]

Cette année est aussi l'Année internationale des volontaires. J'invite à cette occasion tous les députés à méditer sur l'importante contribution de la famille au secteur bénévole. La famille est la pierre angulaire de la société. C'est grâce à la famille que nous apprenons à être des individus responsables et dévoués.

[Français]

Offrir aux familles un appui collectif représente l'un des meilleurs investissements que nous puissions faire dans la santé et le bien-être à long terme de la société canadienne.

* * *

[Traduction]

LA SEMAINE DE LA POLICE

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC): Monsieur le Président, à l'occasion de la Semaine de la police, je voudrais rendre hommage au courage des hommes et des femmes de

New Glasgow à New Westminster qui travaillent sans relâche pour protéger le public et maintenir l'ordre.

Instituée en 1970, la Semaine de la police a pour but de reconnaître l'important travail des forces de police municipales, provinciales et nationales et de mettre en relief la nécessité de donner à la police les ressources nécessaires pour lutter contre la criminalité et renforcer la sécurité publique.

La police a fait pression sur le gouvernement libéral afin qu'il prenne des mesures législatives. Elle demande qu'une loi soit adoptée afin de renforcer les peines pour les délits graves, de rationaliser la procédure, d'introduire certains changements techniques et de créer un registre national des délinquants sexuels. Le gouvernement libéral prend toujours des demi-mesures et adopte des lois compliquées et encombrantes qui traînent pendant des années.

Le solliciteur prendra part demain sur la colline du Parlement au Rendez-vous 2001 organisé dans le cadre de la Semaine de la police. Je m'engage à écouter les préoccupations des policiers qui seront présents à ce rendez-vous et à y répondre par une mesure législative appropriée.

Nous disons un grand merci à tous les policiers.

* * *

LE SYSTÈME DE DÉFENSE ANTIMISSILE

Mme Aileen Carroll (Barrie—Simcoe—Bradford, Lib.): Monsieur le Président, le silence du Canada à l'égard du système de défense antimissile du gouvernement Bush est perçu comme une acceptation qui frise la complicité.

Nous devons nous opposer clairement à cette proposition boiteuse qui non seulement n'atteint pas son objectif de dissuasion nucléaire, mais qui augmente en fait la probabilité d'une prolifération des armements nucléaires.

Les moyens de dissuasion de jadis sont encore efficaces aujourd'hui. Le traité sur la limitation des systèmes antimissiles balistiques est nécessaire à la stabilité internationale. L'abandon de ce traité mettrait fin à la non-prolifération des armes nucléaires et relancerait la course au réarmement nucléaire, car des États comme la Chine, la Russie et l'Inde se sentent menacés.

Le gouvernement canadien doit refuser catégoriquement d'appuyer une telle doctrine déstabilisante et respecter ainsi notre politique étrangère et notre politique de défense.

Il est parfois difficile de dire non à un voisin et allié. Cela ne nous délie pas de notre responsabilité de le faire. Les députés, des premières banquettes jusqu'aux dernières, ne devraient pas demeurer silencieux devant cette proposition dangereusement boiteuse.

* * *

● (1415)

**LA SEMAINE NATIONALE
DE L'EXPLOITATION MINIÈRE**

M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, aujourd'hui marque le début de la Semaine nationale de l'exploitation minière, qu'on célèbre chaque année pour sensibiliser davantage la population à l'importance de ce secteur.

Questions orales

Les Canadiens pensent-ils souvent à l'exploitation minière, aux minéraux et aux métaux, et à leur rôle crucial? Quelque 400 000 Canadiens y pensent chaque jour, car leur gagne-pain en dépend.

Les exportations de minéraux et de métaux représentent 13 p. 100 de toutes les exportations canadiennes, 70 p. 100 du volume total des exportations traitées dans les ports canadiens et plus de la moitié des recettes totales provenant du transport ferroviaire. L'exploitation minière canadienne se classe au premier rang dans le monde. Ce secteur productif et novateur est étroitement lié à l'économie mondiale fondée sur la technologie du savoir.

J'invite fortement tous les Canadiens à réfléchir à notre patrimoine minier et à reconnaître la contribution de l'exploitation minière à notre prospérité et à notre réputation mondiale en tant que centre d'excellence dans le secteur minier.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

L'ÉCONOMIE

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, un économiste après l'autre dit que les chiffres contenus dans le budget du gouvernement ne tiennent tout simplement pas. Par exemple, l'ancien sous-ministre adjoint du ministre des Finances a dit publiquement que le gouvernement n'avait jamais fait les additions et qu'il manquait donc 1,5 milliard de dollars à cause de cela. Cela confirme ce que d'autres disent aussi.

Maintenant que les preuves s'accumulent, le ministre des Finances admettra-t-il que nous nous dirigeons vers un déficit d'ici 2004?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, c'est la cinquième année d'affilée où nous avons un excédent, ce qui ne s'est pas vu au Canada depuis 50 ans. Nous nous souvenons très bien que, pendant des mois et des mois, les députés d'en face nous ont dit que nos analyses étaient trop prudentes.

Maintenant, le gros problème auquel ils se heurtent, c'est que nous avions prédit un excédent de 10 milliards de dollars, alors qu'il sera en fait de 15 milliards de dollars. Nous ne nous dirigeons certainement pas vers un déficit, bien au contraire.

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Il a éludé la question, monsieur le Président. Je puis lui assurer que je n'ai jamais accusé un gouvernement libéral tant porté sur la dépense d'être trop prudent. Je n'ai jamais dit cela.

Les Canadiens ont travaillé très fort pour permettre l'élimination du déficit. Ils travaillent encore très fort, trop fort pour voir fondre l'excédent à cause d'une mauvaise planification de la part du gouvernement.

Le premier ministre va-t-il demander à son ministre des Finances de déposer une mise à jour pour cinq ans, comme il l'a fait dans le

passé pour essayer de nous rassurer? Maintenant, il parle d'une mise à jour pour deux ans comme s'il y avait quelque chose à cacher dans la troisième année. Dira-t-il à son ministre des Finances de déposer une mise à jour pour cinq ans, comme il l'a fait dans le passé?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je dirai au ministre des Finances de faire exactement ce qu'il a fait au cours des huit dernières années, c'est-à-dire être un bon ministre des Finances et produire encore des excédents dans les années à venir.

[Français]

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je pense qu'il a dit «non».

Il est très clair que ce gouvernement va prendre la réserve d'urgence et va l'utiliser pour financer ses promesses électorales.

Le premier ministre va-t-il dire, ici et maintenant, qu'il ne pigera pas dans la réserve, sauf en cas d'urgence?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le mot «réserve» a été établi pour servir en cas d'urgence. C'est pour cela qu'on a des réserves. Pourquoi? Parce que, parfois, il y a des urgences.

Alors, nous n'allons pas nous servir de la réserve s'il n'y a pas d'urgence et, s'il n'y a pas d'urgence, on se servira de la réserve pour, encore une fois, réduire la dette du pays.

[Traduction]

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, c'est faux. Tous les économistes disent qu'une situation déficitaire nous obligera à puiser dans la réserve pour éventualités avant la quatrième année de ce plan financier. On nous dit également que le ministre des Finances nous donnera simplement des prévisions pour deux ans. En octobre dernier, juste avant les élections, il a fait des prévisions pour cinq ans.

Pourquoi change-t-il cela? Est-ce au cours des trois autres années que se produira la situation déficitaire qu'il a peur d'admettre à la Chambre et aux Canadiens?

● (1420)

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, l'économiste en chef de la Banque Royale, Greg Wright, à qui je n'ai jamais parlé, a dit que:

Compte tenu de tout ce qu'a fait le gouvernement jusqu'à maintenant, on n'a pas à craindre un déficit.

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, en octobre dernier, son propre député de Markham a dit que la proposition libérale les obligerait à puiser dans la réserve pour éventualités. Le premier ministre vient juste de dire que la réserve est là seulement et uniquement pour des situations d'urgence.

Les observations de son ancien SMA des Finances ont paru dans la revue *The Economist*. Ses propres députés admettent qu'il va puiser dans la réserve pour éventualités, dont on aura peut-être

Questions orales

besoin en cas de ralentissement économique, pour financer l'augmentation des dépenses des libéraux.

Pourrait-il clairement promettre que cela ne se produira pas et qu'il n'y aura pas de situation déficitaire au cours de l'exercice 2004?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je ne sais pas d'où sortent ses économistes, mais permettez-moi de rappeler que l'économiste en chef de la Banque de Montréal, Tim O'Neill, a dit:

À mon avis, le gouvernement n'aura pas de mal à éviter un déficit dans un avenir prévisible.

Ses propos ont paru dans l'édition du 11 mai 2001 du *Toronto Star*.

* * *

[Français]

LE BOUCLIER ANTIMISSILE

M. Gilles Dupeppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, des faits nouveaux viennent appuyer les déclarations d'un haut fonctionnaire fédéral, selon lesquelles le Canada s'apprête à donner son aval au projet de bouclier antimissile américain.

Le ministère de la Défense a en effet confirmé qu'un lieutenant-colonel canadien sera bientôt en poste au Pentagone pour agir à titre d'agent de liaison dans le dossier du bouclier antimissile.

Quand le gouvernement fédéral va-t-il enfin jouer franc jeu, cesser de berner la population et les parlementaires qu'il n'a d'ailleurs pas encore daigné consulter, et admettre qu'il appuiera le projet de bouclier antimissile de l'administration Bush?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, j'ai dit au président Bush que nous voulions avoir un dialogue à ce sujet. Il a accepté d'avoir un dialogue avec nous, avec les alliés de l'OTAN, avec la Russie et la Chine.

Nous regardons; nous attendons qu'il nous fasse des propositions et qu'il discute avec nous. Nous voulons avoir une participation dans la discussion. Lorsque nous aurons tous les éléments, nous pourrions prendre une décision. Mais on ne peut pas prendre une décision sur un projet qu'eux-mêmes ne sont pas sûrs de pouvoir faire.

M. Gilles Dupeppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, à la fin de la rencontre aujourd'hui avec les émissaires américains, le gouvernement fédéral tiendra une séance d'information pour les journalistes. Cependant, le gouvernement n'a rien prévu pour les parlementaires.

Pourquoi le gouvernement tient-il tant à tenir les parlementaires à l'écart de ce dossier? Est-ce que c'est pour mettre les députés devant le fait accompli et ainsi éviter qu'un véritable débat se déroule à la Chambre avant que la position du gouvernement ne soit établie et rendue publique?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, quand on parle aux journalistes, généralement, on pense qu'il y a des députés qui vont lire les journaux.

Deuxièmement, il y a des comités de la Chambre pour étudier ces problèmes.

Troisièmement, il n'y a rien qui empêche le chef du parti d'appeler les fonctionnaires et de leur demander de lui donner les mêmes informations que celles qu'ils donnent à la presse. C'est public, alors ils peuvent les avoir comme tous les autres. Alors, je ne vois pas pourquoi ils pleurent.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, il y a une semaine, le chef du Bloc québécois demandait au premier ministre une rencontre avec les deux émissaires américains, qui sont à Ottawa aujourd'hui afin de sensibiliser le gouvernement canadien au projet de bouclier antimissile.

Le premier ministre a-t-il l'intention de répondre favorablement, et surtout immédiatement, à la requête du Bloc québécois qui désire rencontrer les émissaires américains? C'est une décision facile à prendre, et rapide à prendre. Le premier ministre a juste à répondre «tout de suite».

L'hon. John Manley (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, ce n'est pas une visite au niveau politique, c'est un briefing pour les fonctionnaires. C'est un briefing technique.

Si le député veut avoir un briefing de notre part, on peut le préparer avec les fonctionnaires appropriés, ce n'est pas un problème.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, ce gouvernement semble tomber dans un saint travers. Il est en train de nous dire qu'il va briefer les journalistes et les fonctionnaires, alors que les parlementaires de la Chambre au complet sont tenus dans l'ignorance. Je trouve que c'est un gouvernement absolument arrogant pour prendre de telles décisions.

● (1425)

Je demande au premier ministre de se lever et de dire s'il a l'intention de s'engager à tenir un débat à la Chambre sur cette question, et qu'il nous donne l'assurance que le Canada ne prendra pas officiellement position avant qu'il y ait eu un débat et un vote ici, à la Chambre.

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Affaires étrangères vient d'offrir au député une séance d'information sur le sujet. Alors, nous venons de dire oui, et il se lève pour dire que nous sommes arrogants.

Deuxièmement, oui, il y aura un débat à la Chambre des communes. Je souhaite que les députés en discutent également en comité.

Nous ne sommes pas prêts à prendre une décision. Nous voulons connaître la position de tout le monde, non seulement des députés,

mais l'opinion publique, avant de prendre une décision. C'est ce que j'ai dit au président Bush.

* * *

[Traduction]

L'INFRASTRUCTURE

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, j'ai une question à poser au premier ministre. Selon les estimations de la SCHL, il faudrait 4 milliards de dollars par an, pendant 15 ans, seulement pour entretenir des systèmes sûrs d'approvisionnement en eau et de gestion des eaux usées. C'est donc 4 milliards de dollars par an que le gouvernement fédéral devrait accorder d'urgence.

Le premier ministre voudrait-il dire si, dans le prochain énoncé économique, on prévoira un fonds pour l'eau potable qui aura la priorité qu'il est essentiel de lui donner?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, en proposant notre programme d'infrastructure, nous avons dit aux municipalités que de l'argent serait à leur disposition pour leur réseau de distribution d'eau.

Près de la moitié de l'argent du programme d'infrastructure est destiné à ce que nous appelons l'infrastructure verte. Voilà ce que nous faisons déjà, et j'espère que cela donne satisfaction au chef du NPD.

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, cela ne satisfait pas les besoins. C'est une goutte d'eau dans la mer.

Des spécialistes de la gestion de l'eau et des écologistes comme David Schindler réclament à grands cris une stratégie nationale de l'eau depuis que le gouvernement est au pouvoir. Qu'avons-nous, huit ans plus tard? Nous avons Walkerton et North Battleford, nous avons jusqu'à 100 réserves autochtones et plus de 700 autres localités dont l'eau potable est contaminée.

Comment le gouvernement peut-il prétendre que l'eau potable est une priorité, alors que ses belles paroles ne se traduisent pas par des mesures concrètes?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je viens de dire que c'est une priorité du gouvernement. C'est pourquoi nous avons lancé notre programme d'infrastructure. Nous avons dit que notre priorité était d'aider les municipalités à améliorer leur infrastructure verte.

En ce moment, les municipalités formulent beaucoup de demandes, qui sont approuvées par les gouvernements provinciaux et ensuite financées au tiers par le gouvernement fédéral.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, hier, le secrétaire parlementaire du ministre de la Défense a déclaré que, dès qu'un général prend sa retraite, il reçoit avec son premier chèque de pension une conscience qu'il n'avait pas lorsqu'il faisait partie des Forces canadiennes.

Questions orales

Exprimait-il le point de vue du gouvernement? Si ce n'est pas le cas, compte-t-il se rétracter ou, à défaut, renoncer à ses fonctions au sein du gouvernement aujourd'hui même?

L'hon. Art Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire et tous mes collègues de ce côté-ci de la Chambre témoignent le plus grand respect à tous ceux qui ont servi dans les Forces canadiennes. Il arrive parfois que nous nous entendions pour ne pas être d'accord sur certaines questions.

Au sujet de la question de savoir si nos soldats sont aptes au combat, je puis assurer à la députés qu'ils le sont effectivement. Ils le sont bien plus aujourd'hui que depuis de très nombreuses années, grâce aux sommes que notre gouvernement a investies dans la défense nationale.

Mme Elsie Wayne (Saint John, PC): Monsieur le Président, si le secrétaire parlementaire avait assisté jusqu'à la fin à la réunion que nous avons eue la semaine dernière, il aurait appris de l'un des officiers à la retraite que le gouvernement a dicté aux officiers ce qu'ils devaient dire devant le comité.

On leur a fourni un document. Ces officiers ne sont pas autorisés à nous révéler ce que nous devons savoir. Le ministre peut-il aujourd'hui confirmer devant la Chambre que son cabinet persiste effectivement à censurer les officiers et à leur communiquer des notes d'information avant qu'ils ne témoignent devant le comité parlementaire de la défense?

L'hon. Art Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.): Non, monsieur le Président.

* * *

LA JUSTICE

M. Vic Toews (Provencher, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la capacité des prédateurs sexuels d'attirer des enfants, y compris par l'intermédiaire d'Internet, préoccupe les parents du Canada et les députés de notre parti. Malheureusement, le leader parlementaire du Parti libéral a déclaré hier que son gouvernement ne considérerait pas que ce projet de loi était assez important pour être prioritaire.

• (1430)

La ministre de la Justice s'engagera-t-elle aujourd'hui à veiller à ce que soit présenté un projet de loi spécifique et distinct sur l'utilisation d'Internet afin de protéger les enfants contre ces prédateurs?

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le député exerce des pressions pour qu'un projet de loi soit scindé. Je lui rappelle que la réunion des leaders parlementaires aura lieu à 15 h 30 à la salle 340-S et non en public.

M. Vic Toews (Provencher, Alliance canadienne): Monsieur le Président, hier, le leader parlementaire a dit que ce projet de loi n'était pas prioritaire pour son gouvernement et qu'il souhaitait en voir l'étude reportée à l'automne.

La ministre de la Justice corrigera-t-elle le leader parlementaire et lui dira-t-elle que les Canadiens s'intéressent à cette question?

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je dirai au

Questions orales

député que non seulement les Canadiens en général, mais les députés de notre parti en particulier s'intéressent à la protection de leurs enfants.

C'est pourquoi j'ai demandé au député et à l'opposition officielle de cesser de jouer des jeux avec le projet de loi C-15. Cette mesure comprend d'importantes dispositions visant à protéger les enfants. Que veulent faire les députés de l'opposition? Ils veulent jouer à leurs petits jeux ridicules à propos des armes à feu. Ils sont censés protéger les enfants de notre pays.

* * *

[Français]

L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, l'interprétation et la portée du chapitre 11 sur les investissements contenu dans l'ALENA ont été passablement élargies par de récents jugements de tribunaux.

Après avoir soutenu qu'il fallait revoir ce chapitre, le ministre du Commerce international a déclaré, dans un article récent, qu'il n'était pas nécessaire de le modifier. La position du ministre est pour le moins déroutante.

Le ministre peut-il nous donner l'heure juste au sujet du chapitre 11 de l'ALENA et nous donner une position claire sur ses intentions?

L'hon. Pierre Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, l'article auquel le député de Joliette fait allusion n'était justement pas un article où je donnais la position du gouvernement sur le chapitre 11.

C'était un article où je démontrais que le penseur du Bloc, M. Jacques Parizeau, l'ancien premier ministre, avait appuyé le chapitre 11, s'était vanté que le gouvernement du Québec, son gouvernement, l'Assemblée nationale du Québec avait été la première assemblée, le premier Parlement à adopter la règle pour appuyer le chapitre 11 à la mise en place.

C'était sur cela que portait l'article auquel fait allusion le député de Joliette.

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, Jacques Parizeau, qui a appuyé l'ALENA, a l'intelligence de reconnaître qu'il y avait peut-être des choses à corriger, ce que le gouvernement d'en face n'est pas capable de faire.

Le ministre dit que le Canada n'a pas de position concernant le traitement à donner aux investisseurs dans le cadre de la Zone de libre-échange des Amériques. Ce que le ministre ne nous dit pas, c'est qu'il y a eu dix rencontres sur le sujet des investissements, et il y en a deux qui sont prévues d'ici le mois d'août.

Après avoir eu dix rencontres, comment le ministre peut-il sérieusement affirmer qu'il n'y a pas de position canadienne sur les investissements?

L'hon. Pierre Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.): Monsieur le Président, M. Parizeau a eu l'intelligence d'écouter les commentaires et la position de notre propre gouvernement.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Pierre Pettigrew: J'ai dit à la Chambre, il y a un an, que notre gouvernement souhaitait clarifier certaines interprétations qui avaient été faites du chapitre 11. C'est un dialogue que j'ai entrepris avec mes homologues du Mexique et des États-Unis. Nous avons même eu un échange à ce sujet mardi dernier, à Washington.

Je peux vous assurer que notre gouvernement est très vigilant et était bien en avance. . .

Le Président: L'honorable député de Surrey-Nord a la parole.

* * *

[Traduction]

LA JUSTICE

M. Chuck Cadman (Surrey-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, peut-être le ministre pourrait-il répondre à cette question. L'Association canadienne des commissions/conseils scolaires a adopté une résolution priant le Parlement de modifier la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents de façon que les représentants de la justice soient obligés de souligner aux autorités scolaires la présence de jeunes contrevenants dangereux dans les salles de classe.

Cet amendement permettrait d'assurer un contexte d'apprentissage plus sûr. Il permettrait aussi aux écoles d'affecter l'aide nécessaire à ces jeunes. La ministre de la Justice va-t-elle faire ce qu'il faut pour aider les dirigeants scolaires à offrir un cadre d'apprentissage sûr dans nos écoles?

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, le député sait manifestement très bien qu'il existe dans le projet de loi sur le système de justice pénale pour les adolescents une disposition autorisant les fonctionnaires provinciaux à fournir de l'information aux directeurs et autres responsables des écoles. On agit de la sorte pour les besoins de la sécurité.

De fait, je suis ravie de souligner que mon ministère a contribué au financement du projet pilote avec l'Association des commissions/conseils scolaires et d'autres groupes afin d'élaborer un protocole devant régir la façon dont l'information sera communiquée.

• (1435)

M. Chuck Cadman (Surrey-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la Loi sur les jeunes contrevenants prévoit déjà le partage discrétionnaire de l'information dans ces cas, mais ce processus n'a pas donné de résultat. Le nouveau projet de loi présente tout simplement de nouveau des mesures qui ont échoué dans le passé.

L'Association canadienne des commissions/conseils scolaires est appuyée par ses homologues provinciaux. Pourquoi la ministre n'écoute-t-elle pas des personnes raisonnables venant de partout au Canada, des personnes qui désirent tout simplement fournir tout le soutien possible aux étudiants et aux parents réclamant de l'aide?

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà souligné, la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents comprend une disposition permettant aux fonctionnaires provinciaux de fournir de l'information aux autorités scolaires.

Je trouve très intéressant que, lorsque le député de Provencher a demandé en comité à des sous-ministres provinciaux s'ils esti-

maient qu'une disposition obligatoire serait appropriée, ceux-ci ont répondu non, si je me rappelle bien, parce que ce sont les autorités provinciales qui doivent fournir cette information.

* * *

[Français]

LE MULTICULTURALISME

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, le transport maritime constitue le mode de transport le plus sécuritaire, celui qui consomme le moins de carburant et qui émet le moins de polluants atmosphériques. En conséquence, le gouvernement doit contribuer à maintenir la position concurrentielle de l'industrie maritime.

Le ministre des Transports reconnaît-il que la compétitivité du Québec et du Canada est menacée par les décisions qu'il a prises, notamment en matière de récupération des coûts de la Garde côtière, des frais de déglçage et de dragage et ce, au détriment du réseau de transport maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs?

[Traduction]

M. Brent St. Denis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, le député d'en face ne doit pas mettre en doute l'engagement de Transports Canada en matière de sécurité. C'est la grande priorité du gouvernement.

La question des frais a été réglée il y a déjà quelques années, mais en bout de ligne la sécurité et la protection de nos eaux côtières sont prioritaires pour le gouvernement.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, mon collègue n'a pas compris la question.

Est-il exact que le ministre des Pêches et des Océans entend augmenter considérablement le processus de récupération des coûts de la Garde côtière, pénalisant ainsi l'industrie maritime oeuvrant sur le Saint-Laurent, ce qui aura comme effet de repousser les expéditeurs vers d'autres ports?

[Traduction]

L'hon. Herb Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec des représentants de l'industrie maritime aujourd'hui pour discuter de certaines de ces questions. Ils ont soulevé la question des frais maritimes.

Comme le sait déjà la Chambre, mon prédécesseur avait décrété un gel des frais maritimes pendant trois ans. Nous les examinerons en octobre. Nous réexaminerons les frais maritimes et travaillerons en étroite collaboration avec l'industrie, comme nous l'avons fait au cours des dernières années.

Questions orales

LE MULTICULTURALISME

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la contestée ministre de second rang responsable du Multiculturalisme a refusé une invitation à participer à une conférence contre le racisme qui se tiendra à Prince George, en Colombie-Britannique, le mois prochain.

Pour panser les plaies et faire accepter ses excuses, elle aurait dû proposer d'assister à la conférence de Prince George avant même d'y avoir été invitée. En refusant de s'y rendre, la ministre montre, de manière arrogante, que ses excuses n'étaient pas sincères.

Le premier ministre ne croit-il pas que si les excuses qu'elle a présentées sont sincères, la ministre se doit d'assister à la conférence contre le racisme qui se tient à Prince George?

L'hon. Hedy Fry (secrétaire d'État (Multiculturalisme) (Situation de la femme), Lib.): Monsieur le Président, la conférence sur le racisme qui se tient à Prince George est une priorité pour moi. En fait, nous avons participé à son financement.

Les dates ont toutefois été modifiées en avril. Je me préparais à y assister, mais les dates ont été changées et elles entraînent en conflit avec un engagement que j'avais pris de longue date en acceptant de prendre la parole à une autre conférence; je suis donc dans l'impossibilité de me rendre à cet événement.

M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la participation à cette conférence aurait dû être la priorité numéro un de la ministre.

La ministre n'a pas l'intention d'assainir le climat. En refusant d'assister à la conférence, elle prouve qu'elle ne regrette nullement l'affront dont elle s'est rendue coupable. Elle se dérobe à ses fonctions comme membre du Cabinet. Elle devrait démissionner. Elle doit le faire. Le premier ministre l'obligera-t-il à assister à la conférence de Prince George contre le racisme ou la congédiera-t-il?

• (1440)

L'hon. Hedy Fry (secrétaire d'État (Multiculturalisme) (Situation de la femme), Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, cette conférence est extrêmement importante. Voilà pourquoi nous l'avons financée.

J'étais disposée à y assister, mais les dates ont été changées. Je m'étais déjà engagée à prendre la parole à une autre conférence et il était trop tard pour que je me désiste.

* * *

PARA TRANSPRO

M. David Pratt (Nepean—Carleton, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse à la ministre du Travail. Les citoyens de la région de la capitale nationale qui comptent sur les services de Para Transpo en ont vraiment assez de la grève qui dure depuis presque trois mois. Leur patience est à bout, car cette grève leur a causé énormément d'inconvénients.

La ministre pourrait-elle dire à la Chambre ce que le gouvernement fédéral est prêt à faire pour que les services de Para Transpo soient rétablis?

Questions orales

L'hon. Claudette Bradshaw (ministre du Travail, Lib.): Monsieur le Président, j'ai le plaisir d'informer la Chambre que les parties ont accepté de régler leur différend en le soumettant à l'arbitrage exécutoire. Je crois comprendre que le service régulier de Para Transpo doit reprendre le vendredi 18 mai.

Je tiens à remercier le sous-ministre adjoint, Warren Edmondson, ainsi qu'Elizabeth MacPherson. Je félicite également les deux parties pour avoir fait preuve de bonne foi lors des négociations. L'important, c'est que les gens les plus touchés, en l'occurrence les handicapés, puissent reprendre leurs activités régulières.

* * *

L'ÉCONOMIE

L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre. Une étude de l'Université de Victoria révèle que le Canada a l'un des pires dossiers du monde industrialisé sur le plan environnemental. De fait, selon 25 indicateurs environnementaux, notre pays s'est classé au 28^e rang des 29 pays de l'OCDE. La protection de l'environnement constitue l'un des échecs les plus sérieux du ministre et du premier ministre.

J'aimerais que le premier ministre nous dise si, dans l'énoncé économique de jeudi, le gouvernement va bonifier le budget écologique en annonçant la création d'un plan d'assainissement de l'environnement de plusieurs millions de dollars.

Mme Karen Redman (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.): Monsieur le Président, les questions environnementales demeurent prioritaires pour le gouvernement. C'est pourquoi nous avons affecté, l'an dernier, 6 milliards de dollars aux programmes d'infrastructure.

Le budget de l'an dernier prévoyait 1,5 milliard de dollars pour un poste de dépenses environnementales au cours des cinq prochaines années, dont 5 millions de dollars au titre du changement climatique, 180 millions de dollars. . .

Des voix: Encore, encore!

Mme Karen Redman: . . . 100 millions de dollars pour le Fonds pour l'appui technologique au développement durable, 25 millions de dollars pour le Fonds d'habilitation municipal vert et 100 millions de dollars pour le Fonds d'investissement municipal vert. Nous avons pris des engagements.

L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD): Monsieur le Président, c'est sans doute ce qui explique que le Canada se classe à l'avant-dernier rang des 29 pays de l'OCDE. J'aimerais que le premier ministre me dise s'il sera à la hauteur de la situation.

Ces dernières années, le gouvernement a affecté plus de 20 milliards de dollars d'excédents budgétaires non prévus au remboursement de la dette nationale, sans permettre au Parlement de débattre de l'opportunité d'affecter ces fonds à des programmes environnementaux et sociaux.

Le gouvernement va-t-il suivre l'exemple de la Saskatchewan et de l'Alberta et créer un fonds de stabilisation financier dans lequel

seraient versés tous les excédents budgétaires imprévus, ce qui permettrait au Parlement de tenir un débat véritable et démocratique sur la façon d'utiliser cet argent, comme cela devrait se faire au Parlement, plutôt que de laisser le ministre des Finances prendre la décision?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement présente un budget à la Chambre. Toutes les dispositions budgétaires font l'objet d'un vote à la Chambre des communes.

Comme notre performance a été meilleure que prévue, nous avons enregistré un excédent plus important. C'est la bonne chose à faire. Nous utilisons l'excédent budgétaire pour réduire la dette, ce qui nous laissera plus d'argent dans les années à venir puisque nous aurons moins d'intérêts à payer pour des programmes comme ceux que propose le député.

M. Scott Brison (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, le ministre des Finances a dit hier qu'il déposerait peut-être un budget à l'automne si la situation économique continuait de reculer.

Le ministre a finalement reconnu que l'économie prenait du retard, mais il croit qu'il peut remettre la planification budgétaire à sa guise. Jusqu'à quel point va-t-on laisser la situation économique se détériorer avant que le ministre des Finances ne se rende compte qu'il est temps de déposer un nouveau budget?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Finances, le gouvernement et moi-même ne laisserons jamais l'économie chuter comme le parti du député l'a fait lorsqu'il était au pouvoir.

Cette crise a été tellement terrible que le déficit s'élevait à 42 milliards au cours de la dernière année où les conservateurs étaient au pouvoir. À l'heure actuelle, nous avons de la difficulté avec les alliancistes parce qu'ils considèrent qu'un excédent de 15 milliards n'est pas suffisant.

* * *

● (1445)

[Français]

LE BOUCLIER ANTIMISSILE

Le très hon. Joe Clark (Calgary-Centre, PC): Monsieur le Président, des représentants américains sont à Ottawa aujourd'hui. Ils discutent secrètement du bouclier antimissile, dont la facture pourrait se chiffrer à des milliards de dollars.

Le gouvernement a déclaré que le Parlement ne serait que consulté. Nous serons avisés après le fait, traités comme des enfants à la maternelle. Le Parlement devrait connaître les faits. Il devrait pouvoir débattre les options à la Chambre avant qu'une décision ne soit prise.

Le premier ministre assurera-t-il que le Parlement pourra débattre la question du bouclier antimissile avant que toute décision ne soit prise?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Oui, monsieur le Président.

Questions orales

[Traduction]

LES EXPORTATIONS DE GRANDES QUANTITÉS D'EAU

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Monsieur le Président, en réponse à ma question de la semaine dernière, le secrétaire parlementaire a nié les intentions du gouvernement en matière de ventes d'eau en grandes quantités.

Le premier ministre vient de contredire cette déclaration en admettant que les ventes d'eau en grandes quantités n'ont jamais été exclues des négociations, en ce qui concerne le gouvernement. Quelle sera la position du Parti libéral la semaine prochaine sur les ventes d'eau en grandes quantités?

L'hon. John Manley (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, il y a un projet de loi qui est maintenant étudié par un comité, soit le projet de loi C-6, et qui traite spécifiquement de la question des prélèvements d'eaux limitrophes en grandes quantités au Canada.

La position du gouvernement fédéral est claire, et l'a toujours été. Nous nous opposons au transfert d'eau en grandes quantités à l'extérieur du pays.

Nous avons compétence sur les eaux limitrophes. Nous avons agi à cet égard. Le ministre de l'Environnement est en train de conclure un accord avec les gouvernements provinciaux pour que ceux-ci puissent également adopter des lois afin qu'il soit clair pour tous les Canadiens et le monde entier que nous ne sommes pas en faveur du transfert d'eau en grandes quantités à l'extérieur du pays.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le projet de loi C-6 prévoit que le ministre peut délivrer une licence fédérale autorisant les exportations d'eau en grandes quantités.

Les Canadiens s'inquiètent de la vente d'eau en grandes quantités. Pourquoi le gouvernement tient-il tant à dilapider nos abondantes ressources en eau et à appuyer un projet de loi qui autorisera les exportations d'eau en grandes quantités?

L'hon. John Manley (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, je ne veux pas embrouiller la députée, mais je vais quand même y aller d'une explication.

Le projet de loi C-6 crée un régime juridique qui préviendra les prélèvements d'eau en grandes quantités des bassins hydrographiques du Canada, interdisant ainsi les exportations de grands volumes d'eau, car nous ne croyons pas que l'eau est un bien exportable. Aux termes du projet de loi C-6, il est interdit d'exporter de l'eau en grandes quantités.

* * *

[Français]

LA MARIJUANA

M. Réal Ménard (Hochelaga—Maisonneuve, BQ): Monsieur le Président, à la liste déjà longue de ceux qui réclament la décriminalisation pour possession simple de marijuana, est venu s'ajouter le nom de l'Association médicale canadienne.

nalisation pour possession simple de marijuana, est venu s'ajouter le nom de l'Association médicale canadienne.

Cette dernière a soutenu, dans son journal, que l'arrestation pour possession de marijuana a des conséquences sociales plus graves que la consommation modérée de la drogue elle-même.

Si la ministre est sincère dans sa volonté d'aider les personnes malades, peut-elle convenir qu'elle n'a d'autre choix que d'écouter l'Association médicale canadienne et de décriminaliser la possession de la marijuana à des fins personnelles?

[Traduction]

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, comme le sait déjà le député, le ministre de la Santé a facilité l'accès à la marijuana aux personnes ayant choisi d'utiliser cette drogue à des fins médicales, ainsi qu'à leurs médecins.

Nous avons aussi établi clairement que nous n'avons pas l'intention de décriminaliser la consommation ou la possession de marijuana pour l'instant. Cependant, comme le député le sait sans doute, le Sénat a entrepris une étude importante des nombreux aspects entourant la question des drogues. Comme le gouvernement, j'ai bien hâte de connaître les conclusions de cette étude.

[Français]

M. Réal Ménard (Hochelaga—Maisonneuve, BQ): Monsieur le Président, la ministre de la Justice va-t-elle convenir que le projet de Santé Canada, qui permet aux personnes malades de cultiver leurs propres plants de marijuana, est à bien des égards irréaliste et qu'il est impératif de reconnaître la légalité d'autres sources d'approvisionnement, à défaut de quoi c'est le crime organisé qui va approvisionner ces personnes malades?

• (1450)

[Traduction]

L'hon. Anne McLellan (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.): Monsieur le Président, je répète que le ministre de la Santé a fait clairement savoir qu'il avait révisé les articles et les règlements pertinents concernant l'usage de la marijuana à des fins médicales.

Le gouvernement a pris une mesure importante en clarifiant les règles à l'intention de ceux qui utiliseraient la marijuana à des fins médicales, et je pense que nous devrions tous appuyer le ministre de la Santé dans ses efforts en vue de rendre cette drogue accessible pour des raisons médicales.

* * *

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, Alliance canadienne): Monsieur le Président, la sécurité en mer, la protection de l'environnement et les déplacements sûrs et rapides des navires le long de nos cours d'eau, qu'il s'agisse de pétroliers, de porte-conteneurs, de bateaux de transport de matériaux dangereux, de navires de guerre, de bateaux de pêche ou d'embarcations de plaisance, sont tous des domaines sous le contrôle des Services de communications et de trafic maritimes, les SCTM.

Questions orales

Depuis 1995, la Garde côtière a vu ses effectifs réduits au minimum. Les prévisions budgétaires actuelles prévoient d'autres compressions de 25 p. 100 dans le budget des SCTM. Ces compressions mettent des vies en danger et menacent l'environnement. Le ministre va-t-il s'engager à rétablir le financement de ces services dont les Canadiens et les marins naviguant dans les eaux canadiennes dépendent pour leur protection?

L'hon. Herb Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, le député devrait prendre le temps d'examiner le dernier budget et les engagements du gouvernement. En fait, la Garde côtière a reçu 115 millions de dollars dans le dernier budget. C'est un engagement pris par les députés de ce côté-ci de la Chambre.

Or, imaginez, les alliancistes ont voté contre l'octroi de crédits accrus à la Garde côtière. Le député devrait y regarder de plus près avant de poser des questions.

M. James Lunney (Nanaïmo—Alberni, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les prévisions actuelles indiquent que le budget de 80 millions de dollars sera réduit à 60 millions de dollars, ce qui me semble bien constituer une réduction de 25 p. 100 sur deux ans.

J'ai écrit au ministre des Pêches et des Océans au sujet des compressions dans le financement et les programmes destinés aux SCTM sur la côte ouest. Cette semaine, j'ai reçu une réponse du ministre dans laquelle il me dit que la formation du personnel de ces services essentiels de la Garde côtière demeure une priorité pour son ministère.

Le fait est que toute la formation pour le personnel de la région du Pacifique, y compris le programme de formation des débutants, a été suspendue en novembre 2000. Pourquoi le ministre a-t-il gelé les fonds destinés à ces services essentiels?

L'hon. Herb Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, c'est exactement ce que j'ai dit au député. En fait, nous avons donné plus de ressources à la Garde côtière, puisque nous lui avons affecté 115 millions de dollars dans le dernier budget pour veiller à ce qu'elle ait l'équipement et les outils voulus pour s'acquitter de sa mission.

Soit dit en passant, le personnel de la Garde côtière accomplit un travail remarquable en assurant les opérations de recherche et de sauvetage et en offrant des services au secteur maritime.

* * *

LES ANCIENS COMBATTANTS

M. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, au coeur de la Première Guerre mondiale, le 6 décembre 1917, à 8 h 45, le navire belge *Imo*, un bâtiment de secours, est entré en collision avec le *Mont Blanc*, un navire français chargé de munitions, dans le port de Halifax, causant ainsi l'explosion la plus fantastique dans l'histoire de notre pays. Sur une population de moins de 50 000 personnes, 1 600 sont mortes et 9 000 ont été blessées.

De cette catastrophe, il ne reste que neuf survivants ayant droit à pension. Le ministre des Anciens combattants peut-il dire à la Chambre à quel moment le gouvernement donnera suite à sa pro-

messe de rajuster la pension de ces retraités en fonction du coût de la vie?

L'hon. Ronald Duhamel (ministre des Anciens combattants et secrétaire d'État) (Diversification de l'économie de l'Ouest canadien) (Francophonie), Lib.): Monsieur le Président, des suites ont été données à cette demande. On m'en a informé tout récemment. J'ai demandé aux hauts fonctionnaires du ministère des Anciens combattants de prendre des mesures immédiates. C'est ce qu'ils ont fait.

Les rajustements nécessaires ont été faits et les chèques ont été mis à la poste ou sont sur le point de l'être.

* * *

L'INDUSTRIE DE LA TOMATE

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne): Monsieur le Président, encore une fois, des producteurs canadiens sont menacés par des mesures protectionnistes injustifiées. Les autorités américaines ont déclaré qu'il existait des éléments de preuve suffisants pour enquêter sur le dumping de tomates de serre par les producteurs canadiens.

Les tomates rapportent chaque année un milliard de dollars à l'économie de la Colombie-Britannique et 80 p. 100 de la production est exportée. Elles rapportent deux milliards de dollars par année à l'économie de l'Ontario. De nouveaux tarifs américains pourraient dévaster une industrie d'exportation rentable.

Le gouvernement fait-il quelque chose pour protéger la culture en serre ou est-ce que les libéraux attendent que les tarifs américains viennent acculer les producteurs à la faillite?

M. Larry McCormick (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, nous suivons le dossier de très près. Il est clair que tout le secteur industriel est touché.

Nous appuierons notre industrie jusqu'au bout. En fait, je soupçonne qu'il y a beaucoup plus de tomates importées des États-Unis au Canada qui sont injustement subventionnées que l'inverse.

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il a fallu sept mois au gouvernement avant de réagir à l'embargo protectionniste américain contre les pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard.

Les producteurs de tomates de serre du Canada ne peuvent pas se permettre d'attendre aussi longtemps avant que le gouvernement les protège des mesures protectionnistes américaines.

● (1455)

Les allégations frivoles de dumping de tomates de serre ne sont que les dernières d'une longue série qui visait notamment les pommes de terre et le bois d'oeuvre. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas réussi à empêcher cette dernière attaque protectionniste non provoquée contre les producteurs de tomates canadiens?

M. Larry McCormick (secrétaire parlementaire du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, les procédures anti-dumping portent sur les pratiques de fixation des prix de ce secteur industriel. Il s'agit de procédures judiciaires où l'industrie se défendra elle-même.

Évidemment, nous sommes très déçus que l'industrie américaine des cultures en serre ait pris cette mesure, mais nous appuyons nos producteurs et nous serons là pour les défendre.

* * *

[Français]

HAROUN M'BAREK

Mme Madeleine Dalphond-Guiral (Laval-Centre, BQ): Monsieur le Président, le 6 janvier dernier, Haroun M'Barek était expulsé du Canada, malgré l'avis d'experts et les nombreuses mises en garde adressées à la ministre sur les risques qu'il encourait s'il était déporté en Tunisie.

Le 10 mars, M. M'Barek était condamné à trois ans de prison ferme et à cinq ans de contrôle administratif, suite à ce que plusieurs ont qualifié de «parodie de justice».

Est-ce que le ministre des Affaires étrangères aura le courage d'intervenir auprès du gouvernement tunisien pour protester contre la condamnation de M. M'Barek, et demander qu'il soit immédiatement libéré afin de recevoir les traitements spécialisés destinés aux victimes de torture?

L'hon. John Manley (ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, la députée sait bien que nous avons déjà fait des représentations auprès du gouvernement tunisien. Des représentants diplomatiques des affaires consulaires essaient d'observer le processus judiciaire entourant M. M'Barek. On continue d'essayer de considérer les faits sur cet individu qui n'est pas citoyen canadien, mais qui avait des intérêts ici au Canada.

* * *

[Traduction]

LES JEUX OLYMPIQUES

M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.): Monsieur le Président, ce matin le Comité international olympique a publié le rapport de la commission d'évaluation des cinq villes candidates aux Jeux olympiques d'été de 2008.

La ministre du Patrimoine canadien pourrait-elle communiquer à la Chambre l'évaluation qui a été faite de la ville canadienne en lice?

L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, selon la commission d'évaluation, la ville de Toronto a présenté une excellente soumission et elle est prête à accueillir le monde en 2008. Le rapport souligne l'appui personnel sans réserve du premier ministre du Canada, du premier ministre de l'Ontario et du maire de Toronto. C'est la preuve que les différents ordres de gouvernement peuvent coopérer.

Je suis tout à fait certaine que, le 13 juillet à Moscou, en présence du premier ministre du Canada, le CIO annoncera que Toronto et le Canada seront les hôtes des Jeux de 2008.

Questions orales

LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Alliance canadienne): Monsieur le Président, depuis des semaines j'essaye de trouver une question à laquelle le ministre chargé de la Commission canadienne du blé pourrait répondre. Essayons celle-ci.

La Chine communiste ne s'arroge pas le monopole de la vente de blé et de la farine sur son marché national. Le Canada force nos agriculteurs biologiques à vendre leur blé à la Commission canadienne du blé, laquelle leur prête de l'argent pour qu'ils puissent le racheter et le vendre à leurs clients.

En quoi les dispositions de rachat de la Loi sur la Commission canadienne du blé mettent-elles davantage d'argent dans la poche des agricultures biologiques?

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.): Monsieur le Président, le conseil d'administration de la Commission canadienne du blé, qui est constitué pour les deux tiers de membres élus directement par les agriculteurs, est responsable de cette question.

Certains producteurs ont demandé à la Commission canadienne du blé comment ces calculs étaient faits; il en existe effectivement une formule détaillée. Je peux la communiquer au député s'il le désire. La Commission canadienne du blé est absolument déterminée à rendre le système aussi efficace que possible.

À nouveau, je le répète, ce sont les administrateurs de la Commission canadienne du blé, dont les deux tiers sont directement élus par les agriculteurs, qui sont responsables de cette question.

* * *

[Français]

LA PYRITE

Mme Pierrette Venne (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, ayant demandé à deux reprises au ministre des Travaux publics si le gouvernement comptait intervenir dans le dossier de la pyrite, il nous a répondu «oui, bientôt» et «très bientôt». Au moins nous savons que le gouvernement fédéral compte intervenir dans ce dossier.

Le ministre peut-il nous dire s'il entend s'associer au Programme québécois d'aide financière aux propriétaires de bâtiments résidentiels endommagés par la pyrite, et à quel montant s'élèvera sa participation?

L'hon. Alfonso Gagliano (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.): Monsieur le Président, j'espère être en mesure de faire une annonce très bientôt.

Initiatives ministérielles

• (1500)

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

Le très hon. Joe Clark (Calgary-Centre, PC): Monsieur le Président, le gouvernement fait déjà face à des poursuites de la part des autochtones en raison du traitement qu'on leur a accordé en matière de pensionnés.

Le gouvernement a-t-il même évalué sa vulnérabilité et sa responsabilité au niveau légal eu égard à la qualité dangereuse de l'eau potable en sol fédéral, ceci incluant les réserves?

Le gouvernement acceptera-t-il aujourd'hui d'apporter des changements immédiatement afin de mettre un terme à la menace à la santé, potentiellement fatale, qui guette les réserves et d'autres juridictions fédérales?

[Traduction]

L'hon. Robert Nault (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, Lib.): Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à remercier le député d'avoir posé ce qui me semble être une des questions les plus importantes que son parti ait posées à la Chambre depuis plusieurs mois.

En ce qui a trait à notre responsabilité envers les autochtones quant à la qualité de l'eau dans les réserves, je ferai d'abord remarquer que, depuis 1995, le gouvernement y a investi un montant additionnel de 500 millions de dollars afin d'améliorer la qualité des systèmes d'aqueduc et d'égout.

Deuxièmement, je tiens à informer le député que le gouvernement est en train d'élaborer une stratégie nationale de gestion de l'eau pour les Premières nations et que nous la ferons connaître très bientôt.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NP): Monsieur le Président, il y a deux semaines, au Comité permanent de la défense nationale et des anciens combattants, le chef d'état-major, comptant plus de 40 années d'expérience militaire au service de notre pays, a dit que le projet de système de défense nationale antimissile constituerait une décision politique, et pas une décision militaire.

Compte tenu de cela, le premier ministre de notre pays aurait-il l'obligance de dire poliment au Texan toxique et à sa bande de représentants de commerce, qui cherchent à vendre ce projet à des Canadiens sans méfiance, de rentrer chez eux et de leur faire savoir que nous ne voulons rien avoir à faire avec un système de défense nationale antimissile dans l'hémisphère?

L'hon. Art Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.): Monsieur le Président, les Américains se préoccupent des armes de destruction massive et de leur dissémination partout dans le monde. Ils viennent chez nous pour nous expliquer en quoi consistent leurs objectifs en matière de défense antimissile. Nous voulons certainement les écouter. Nous voulons certainement comprendre quel est

leur plan. Nous voulons comprendre quels en sont les coûts. Nous voulons comprendre quelles en seront les répercussions pour la sécurité mondiale. Nous sommes dans une phase de consultation.

* * *

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je signale aux députés la présence à la tribune de l'honorable Pat Duncan, premier ministre du Yukon.

Des voix: Bravo!

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1505)

[Traduction]

LA LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-19, Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, en ce qui concerne le projet de loi C-19, je crois savoir que des pourparlers ont eu lieu entre les partis de la Chambre. Je propose que nous ajournions le débat et que nous passions à l'étude du projet de loi C-27.

Le Président: Est-ce d'accord pour ajourner le débat sur le projet de loi C-19?

Des voix: D'accord.

* * *

LOI CONCERNANT LA GESTION À LONG TERME DES DÉCHETS DE COMBUSTIBLE NUCLÉAIRE

L'hon. Ralph Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.) propose: Que le projet de loi C-27, Loi concernant la gestion à long terme des déchets de combustible nucléaire, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

—Monsieur le Président, je suis vraiment ravi de présenter aujourd'hui, à l'étape de la deuxième lecture, le projet de loi C-27, Loi concernant la gestion à long terme des déchets de combustible nucléaire.

Depuis plus d'un quart de siècle, l'énergie nucléaire fait partie des nombreuses sources d'énergie disponibles au Canada. Le Canada et particulièrement l'Ontario ont bénéficié de cette production énergétique. Cependant, cela ne va pas sans l'obligation d'assurer une saine gestion des déchets nucléaires.

Les déchets en question sont des grappes de combustible solide provenant de réacteurs construits à partir de la technologie canadienne, celle du Candu. Actuellement, les déchets sont stockés en

Initiatives ministérielles

toute sécurité sur les sites des réacteurs, en attendant la mise en place d'une stratégie de gestion à long terme. Le développement et le contrôle du secteur de l'énergie nucléaire relèvent du gouvernement fédéral et le gouvernement du Canada a le devoir d'assumer ses responsabilités dans ce domaine, qui incluent un rôle très critique de surveillance.

Le projet de loi C-27 est une étape importante en ce qui concerne la gestion des déchets de combustible nucléaire à long terme au Canada. Il est l'aboutissement de plusieurs années de recherche, d'évaluations environnementales et de vastes consultations menées auprès des différents intervenants, dont les propriétaires de déchets, les provinces, le public et les organisations autochtones.

Les Canadiens veulent une solution à ce problème et comptent sur le gouvernement du Canada pour établir une stratégie précise, équitable et globale qui permettra de faire de réels progrès. Le projet de loi C-27 établit un cadre législatif pour la mise en oeuvre d'une telle stratégie ainsi que les orientations pour les années à venir.

Cette initiative fédérale fait suite à la réponse du gouvernement au rapport de la Commission d'évaluation environnementale du concept de gestion et de stockage des déchets de combustible nucléaire, aussi appelée la Commission Seaborn. La Commission a étudié la question pendant près de dix ans et consulté les Canadiens de la Saskatchewan au Nouveau-Brunswick. Je félicite la Commission pour ses efforts en vue de régler cet important problème.

En mars 1998, la Commission a soumis ses recommandations au gouvernement du Canada. En décembre 1998, le gouvernement a approuvé, dans sa réponse, une grande partie des recommandations. Il a notamment convenu de la nécessité d'une surveillance fédérale de la gestion à long terme des déchets de combustible nucléaire, et nous avons énoncé trois objectifs politiques concernant cette surveillance: premièrement, elle doit assurer l'établissement d'un fonds distinct par les propriétaires de déchets; deuxièmement, elle doit assurer l'établissement par les propriétaires de déchets eux-mêmes d'un lien hiérarchique entre le gouvernement fédéral et une organisation de gestion des déchets; troisièmement, elle doit assurer un mécanisme fédéral d'examen et d'approbation, y compris de la question de l'accès au fonds.

En 1996, le gouvernement fédéral a annoncé une Politique-cadre en matière de déchets radioactifs qui prévoyait que:

Le gouvernement fédéral s'assure que l'évacuation des déchets radioactifs se fera de façon sécuritaire, écologique, complète, rentable et intégrée.

• (1510)

Le gouvernement fédéral a déjà fourni la surveillance afin de s'assurer que la sécurité et l'environnement des Canadiens ne sont pas indûment menacés par l'option de l'énergie nucléaire. Cela a surtout été assuré conformément à la Loi de 1945 sur le contrôle de l'énergie atomique qui a été remplacée en l'an 2000 par la nouvelle Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires. Le projet de loi sur les déchets de combustible nucléaire s'impose maintenant pour que le gouvernement remplisse toutes ses responsabilités en s'assurant

que l'évacuation des déchets radioactifs se fera de façon sécuritaire, écologique, complète, rentable et intégrée.

Le projet de loi C-27 assure que tous les déchets de combustible nucléaire à gérer au Canada relèveront d'une démarche constante et unifiée et que tous les propriétaires de déchets de combustible nucléaire entrent dans le même cadre légal; que les propriétaires de déchets commenceront à réserver des fonds pour remplir toutes leurs responsabilités financières à long terme; enfin que les propriétaires de déchets collaboreront ensemble en se conformant à toutes les politiques fédérales pertinentes considérant les aspects techniques, socioéconomiques et éthiques.

Le projet de loi sur les déchets de combustible nucléaire et la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires seront complémentaires. Ensemble, elles établissent les bases pour le respect des responsabilités fédérales de surveillance pour la gestion à long terme des déchets de combustible nucléaire.

Quelles sont les principales exigences du projet de loi C-27? D'abord, le projet de loi prévoit l'obligation pour les principaux propriétaires de déchets de combustible nucléaire du Canada, à savoir surtout les principales stations nucléaires en service, de créer une société de gestion des déchets. L'organisation serait chargée de mener à bien les opérations fédérales approuvées de gestion des déchets. Ces exigences sont conformes aux principes de réglementation adoptés par le Canada, en vertu desquels la sécurité est d'abord et avant tout la responsabilité de l'industrie nucléaire.

Les installations nucléaires canadiennes ont un dossier inégalé au plan de la sécurité. Elles ont une réputation internationale à cet égard. Le personnel des installations est conscient de la nécessité d'avoir un rendement excellent, mais aussi de la nécessité et de l'opportunité d'une participation du public au processus décisionnel. En définitive, les responsables des installations doivent mériter la confiance du public. Le projet de loi prévoit que les activités des propriétaires de déchets et des sociétés de gestion des déchets doivent faire l'objet d'un examen public et d'un examen annuel du gouvernement.

Deuxièmement, le projet de loi oblige les sociétés de gestion à soumettre au gouvernement fédéral des méthodes de gestion à long terme des déchets nucléaires. Il faut bien comprendre, et j'insiste sur ce point, qu'aucune décision définitive n'a encore été arrêtée quant au choix de la méthode. Le gouvernement du Canada a convenu avec le groupe de travail Seaborn qu'il faudrait poursuivre les études à ce sujet avant de parvenir à une décision. Le projet de loi C-27 établit un cadre législatif à l'intérieur duquel ce travail sera fait. Le projet de loi exige que la société de gestion des déchets nucléaires examine trois méthodes de gestion, à savoir l'évacuation en couches géologiques profondes, l'entreposage à l'emplacement des réacteurs nucléaires, et l'entreposage centralisé à long terme. La société de gestion pourra en outre proposer toute autre méthode. Le projet de loi indique clairement que le choix final de la méthode incombe au gouvernement canadien.

Troisièmement, les principaux propriétaires de déchets nucléaires devront déposer des fonds réels dans un fonds de fiducie distinct géré par une tierce partie. Les Canadiens veulent avoir l'assurance que, le moment venu, les fonds nécessaires à la gestion à long terme des déchets seront disponibles et que les contribuables canadiens ne

Initiatives ministérielles

seront pas mis à contribution. Ces dispositions sont tout à fait conformes au principe du pollueur-payeur. Par conséquent, dès l'entrée en vigueur de la Loi sur les déchets de combustible nucléaire, des dépôts seraient effectués dans le fonds en fiducie afin de commencer à accumuler les fonds nécessaires.

Lorsqu'il a élaboré le projet de loi, le gouvernement devait être équitable envers tous les intéressés et trouver l'approche du juste milieu, comme l'exigeait l'intérêt public. Je crois fermement que le projet de loi a su relever ce défi et qu'il est bien accueilli, comme en témoignent les réactions initiales dont il a fait l'objet.

• (1515)

Les principaux propriétaires de déchets de combustible nucléaire m'ont fait savoir qu'ils accueillent favorablement un resserrement de la réglementation parce que cela leur fournit un cadre stratégique clair quant à leurs responsabilités publiques. De plus, cela ne crée pas de fardeau financier impossible à gérer. Les petits propriétaires de déchets prendront note que la nouvelle société de gestion des déchets nucléaires serait tenue de leur fournir des services de gestion à long terme à un coût raisonnable.

Il va sans dire que dans le cadre de l'élaboration de cette mesure législative, le gouvernement du Canada a consulté les provinces concernées, en l'occurrence l'Ontario, le Québec et le Nouveau-Brunswick. Nous avons réglé nombre des questions que ces provinces ont soulevées et fait preuve d'autant de souplesse que possible sans faire de compromis au sujet de la question fondamentale de la surveillance fédérale. Les provinces reconnaissent que le développement et la surveillance de l'énergie nucléaire relèvent de la compétence fédérale et appuient l'orientation de notre projet de loi.

Le pouvoir de surveillance du gouvernement prévu dans la mesure législative assure forcément la transparence. Cette disposition vient d'une recommandation de la Commission Seaborn que le gouvernement a acceptée et qui visait à renforcer la confiance du public. Par exemple, tous les rapports de la société de gestion présentés au ministre des Ressources naturelles doivent être rendus publics. La société de gestion doit tenir des consultations publiques à toutes les étapes du processus. Elle doit également établir un conseil consultatif dont les observations sur ses activités seront rendues publiques. De plus, pendant la durée du projet, le gouvernement devrait effectuer une surveillance additionnelle tel qu'exigé en vertu de la Loi sur la sûreté de la réglementation nucléaire et de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

En préparant tout cela, on a pris soin d'éviter les chevauchements et le double emploi, tout en veillant à ce que toutes les conditions soient bien réunies. Par conséquent, comme l'a recommandé la commission Seaborn, de nombreux mécanismes gouvernementaux de surveillance feraient en sorte que le processus fonctionne efficacement et de façon démocratique.

Les autochtones ont manifesté un vif intérêt à l'égard de cette initiative importante. J'ai demandé qu'ils participent activement à la prise des décisions concernant la gestion à long terme des déchets de combustible nucléaire. Ils ont longuement participé aux audiences de la commission Seaborn. J'ai rencontré plusieurs chefs au-

tochtones pour savoir comment ils désiraient être consultés davantage à l'égard des prochaines étapes. Cette participation active des autochtones a été reconnue et garantie dans le projet de loi C-27.

En outre, le gouvernement poursuivra des activités connexes, conformément à sa responsabilité fiduciaire à l'égard des autochtones, et reconnaît les opinions et les réflexions des autochtones, ce qui peut éclairer et influencer utilement toutes les étapes à venir.

Je souligne que, dans tous les entretiens que j'ai eus avec des chefs autochtones, verbalement ou par écrit, chaque fois que nous avons discuté de cette question, nous ne nous sommes pas demandé où un site d'enfouissement hypothétique pourrait être situé. Ce sujet n'a pas été abordé. Nous avons parlé de la façon dont ils voulaient être consultés et dont ils voulaient influencer sur le processus et y contribuer. Cette consultation n'a aucunement pris la forme d'une négociation. Nous avons respectueusement sollicité leurs conseils et leurs réflexions, car ils ont beaucoup à offrir dans ce processus décisionnel.

Qu'en est-il de l'application de la loi sur la gestion des déchets de combustible nucléaire? En vertu du projet de loi, les principales décisions seraient prises par le gouverneur en conseil. Le ministre désigné pour l'application de la loi est le ministre des Ressources naturelles. Le ministère des Ressources naturelles devrait donc assumer les responsabilités ministérielles en vertu de la loi.

Le ministère servirait de courroie de transmission pour les examens interministériels, techniques, financiers, sociaux et déontologiques ainsi que pour tout examen indépendant jugé nécessaire. Le ministère servirait de lien direct et régulier du gouvernement avec l'organisation de la gestion des déchets, le public, les provinces, les peuples autochtones et les autres parties intéressées. Le ministère veillerait à l'application de la loi sur la gestion des déchets de combustible nucléaire; pour ce faire, il s'occuperait de toutes les mesures de vérification, d'inspection et d'exécution.

• (1520)

Le projet de loi C-27 n'a pas été élaboré en vase clos. L'évolution des orientations a été guidée par les consultations tenues auprès des intervenants et par l'expérience acquise dans d'autres pays, de concert avec l'incalculable travail accompli par le groupe d'experts Seaborn. Le projet de loi se fonde sur une démarche graduelle permettant un examen de toutes activités de gestion planifiées et exécutées ainsi que la participation effective du public à toutes les étapes du processus.

Le processus durerait de nombreuses années et toucherait sans doute les générations à venir. Le projet de loi est centré sur les responsabilités de l'actuelle génération, mais il est suffisamment flexible pour permettre aux générations à venir de prendre des décisions, au besoin.

Le Canada peut maintenant s'acheminer effectivement vers une solution qui convient pour la gestion à long terme des déchets de combustible nucléaire et qui tienne compte non seulement des questions de sécurité sur le plan technique, mais encore, de façon

très intégrale, des valeurs sociales et éthiques des Canadiens. Je recommande à la Chambre d'adopter ce projet de loi.

* * *

[Français]

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Richard Marceau (Charlesbourg—Jacques-Cartier, BQ): Monsieur le Président, après consultation avec tous les partis, je crois que vous obtiendrez le consentement unanime de la Chambre pour la motion suivante:

Que le vote en deuxième lecture pris plus tôt aujourd'hui sur le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, soit réputé avoir été adopté avec dissidence.

Le Président: Est-on d'accord pour adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

LOI SUR LES DÉCHETS DE COMBUSTIBLE NUCLÉAIRE

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-27, Loi concernant la gestion à long terme des déchets de combustible nucléaire, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Jacques Saada (Brossard—La Prairie, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Il y a eu consultations entre les partis et vous obtiendrez probablement le consentement unanime pour que le débat sur le projet de loi C-27 soit maintenant ajourné.

Le Président: La Chambre donne-t-elle son consentement?

Des voix: D'accord.

M. Jacques Saada: Monsieur le Président, encore une fois, il y a eu consultations entre les partis et vous obtiendrez le consentement unanime pour que l'on commence maintenant l'heure réservée aux affaires émanant des députés.

Le Président: La Chambre donne-t-elle son consentement pour dire qu'il est maintenant 17 h 30?

Des voix: D'accord.

[Traduction]

Le Président: Comme il est 17 h 30, même si c'est une façon de parler, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

Initiatives parlementaires

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LES RÉGIMES PRIVÉS D'ASSURANCE-INVALIDITÉ

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, Alliance canadienne) propose:

Que, conformément à l'article 68(4)b) du Règlement, un comité législatif soit créé et chargé d'élaborer et de déposer un projet de loi tendant à créer le poste d'ombudsman, dont le titulaire aurait pour fonction de surveiller les régimes privés d'assurance-invalidité au Canada.

—Monsieur le Président, le sujet est très intéressant, ne serait-ce qu'en raison du temps qu'il a fallu pour que la question aboutisse non seulement dans mon bureau, mais aussi dans le vôtre et dans celui de tous les autres députés.

La plupart des députés viennent à Ottawa pour soulever des questions qui sont importantes pour leurs électeurs, et c'est précisément ce que je fais dans ce cas-ci. Mais, comme je l'ai dit, cette motion est particulièrement intéressante parce qu'elle est importante pour tous les Canadiens et tous les députés qui tentent de les représenter au niveau national. Aujourd'hui je propose à la Chambre:

Que, conformément à l'article 68(4)b) du Règlement, un comité législatif soit créé et chargé d'élaborer et de déposer un projet de loi tendant à créer le poste d'ombudsman, dont le titulaire aurait pour fonction de surveiller les régimes privés d'assurance-invalidité au Canada.

• (1525)

Les Canadiens sont victimes d'une terrible injustice de la part d'assureurs privés qui refusent d'honorer leurs polices d'assurance et de verser des prestations pour invalidité prolongée.

Dans certains cas, il s'agit de Canadiens qui ont mis leur vie en péril en servant dans les forces armées, la GRC et les contingents de maintien de la paix. Il y en a d'autres qu'on appelle des Canadiens ordinaires et qui ont travaillé dur dans le domaine des soins infirmiers, de l'enseignement et de l'exploitation forestière pour gagner leur vie et subvenir aux besoins de leur famille.

En gros, le problème est que les travailleurs Canadiens qui se trouvent soudainement aux prises avec une maladie ou une invalidité grave qui les empêche d'exercer leurs fonctions, et qui s'adressent à leur compagnie d'assurances en pensant être assurés en pareilles circonstances, s'aperçoivent tout à coup qu'ils n'obtiendront pas le soutien voulu de ce côté-là. Le stress et l'anxiété causés par la maladie ou l'accident, ainsi que par la constatation qu'ils ne pourront plus pourvoir à leurs besoins ni à ceux de leur famille, se trouvent décuplés par les résultats de leurs démarches auprès de leur compagnie d'assurance.

Bien sûr, ce n'est pas le cas de tous les demandeurs et de toutes les compagnies d'assurance, mais tous les députés qui m'écoutent

Initiatives parlementaires

conviendront sûrement que deux, trois et même quatre fois par semaine, des gens ayant des problèmes avec leur assurance-invalidité se présentent à nos bureaux de circonscription.

Voici ce que m'ont dit mes électeurs au sujet du traitement de leurs demandes. On commence par les informer qu'ils n'ont d'autre choix que de se placer en situation d'invalidité à court terme, soit de 26 à 52 semaines, après avoir prouvé hors de tout doute raisonnable, preuves médicales à l'appui, qu'ils souffrent d'une invalidité grave et sont incapables d'exercer les fonctions de leur emploi actuel. À la fin de cette période d'invalidité à court terme, leurs prestations d'assurance sont interrompues et ils doivent prouver encore une fois qu'ils sont toujours invalides. À ce moment-là, soit qu'on leur accorde une autre période d'invalidité à court terme ou qu'on leur reconnaisse une invalidité prolongée, auquel cas ils devront se soumettre régulièrement à une révision de leur condition, habituellement à chaque année. Cela signifie que leurs prestations seront suspendues encore une fois et qu'ils devront passer encore et encore à travers tout le processus avec la même compagnie d'assurance.

Au cours du dernier mois, j'ai été informé de deux cas d'électeurs de ma circonscription qui ont reçu de leurs banques des avis de saisie de leurs maisons par suite de l'annulation de prestations d'assurance-invalidité. Les formulaires de demande avaient été remplis à la banque, l'institution prêteuse, au nom de la compagnie d'assurances. La compagnie a refusé de verser les prestations, ce qui a amené la banque à entreprendre le processus de saisie.

Ni la compagnie d'assurances ni la banque n'a voulu assumer ses responsabilités à l'égard de cette assurance. Autrement dit, dans ces cas, la banque avait fait signer un document au client pour assurer l'hypothèque, mais, par la suite, la compagnie d'assurances a dit que c'était le mauvais document et a refusé de traiter la demande.

La banque a réprimandé ses employés pour satisfaire la compagnie d'assurances, mais elle a carrément laissé tomber ses clients qui, pendant des années, avaient versé des primes pour assurer leur hypothèque, croyant que la couverture était là au cas où ils en auraient besoin.

Il faut examiner si la compagnie d'assurances et la banque ont vraiment l'intention d'offrir cette couverture. Fournissent-elles intentionnellement les mauvais formulaires de demande à leurs clients? Je ne crois pas. Les compagnies d'assurances ne donnent-elles pas une formation adéquate aux employés de la banque? Peut-être que non. Les compagnies d'assurances n'examinent-elles pas ces formulaires de demande et n'informent-elles pas les banques que ce n'était pas le bon document et que leurs clients pourraient ne pas avoir droit aux prestations à cause de cela? Le fait que les banques et les compagnies d'assurances acceptent allégrement les primes d'assurances de leurs clients chaque mois ne les oblige-t-il pas à verser des prestations?

Si la compagnie d'assurances touche l'argent des primes d'assurances, on peut certainement s'attendre à ce qu'elle soit prête à verser des prestations. S'il y a un problème dans les documents, c'est là où un ombudsman pourrait intervenir parce que les banques et les compagnies d'assurances finissent par travailler seulement à partir de mots écrits sur une feuille de papier.

Il semble que le fait que les gens versent des primes ne change pas vraiment grand-chose. La question qui se pose est: que pouvons-nous faire à ce sujet? Quel recours les Canadiens moyens ont-ils contre les banques et les compagnies d'assurances dans les circonstances que je viens de décrire? Lorsque la compagnie d'assurances refuse de payer, leur seule option est de s'y résigner ou d'engager un avocat pour défendre leurs droits. C'est vraiment la lutte de David contre Goliath.

• (1530)

Chose intéressante pour tous les Canadiens à ce stade-ci, si la demande est approuvée, la compagnie d'assurances exige que l'employé ou la victime demande un versement anticipé des prestations du Régime de pensions du Canada, ce qui réduit les sommes qu'elle doit verser. En d'autres termes, la compagnie d'assurances se décharge de ses responsabilités sur les réserves que les Canadiens ont accumulées pour leurs pensions de retraite. Ce qui est intéressant également, c'est qu'à une époque, toutes les prestations de pensions touchées d'une compagnie d'assurances venaient s'ajouter à toutes les autres pensions reçues notamment du Régime de pensions du Canada et de la Commission des accidents du travail.

La compagnie d'assurances examine chaque étape et suggère d'autres possibilités d'emplois qui s'offrent à la personne en cause, là encore pour pouvoir réduire les indemnités versées. Dans une police d'assurance collective, on dit:

On considère qu'un employé est «totalement invalide» lorsque pendant les 30 premiers mois d'une invalidité totale, il est entièrement et continuellement frappé d'une invalidité à cause d'une maladie ou d'un accident corporel qui l'empêche d'exercer les fonctions essentielles de son poste. Après les premiers 30 mois d'invalidité totale, la personne «totalement invalide» doit être incapable d'exercer les fonctions essentielles de tout poste qu'elle peut raisonnablement occuper en fonction de son niveau d'éducation, de sa formation ou de son expérience.»

Notez que lorsque l'assuré a obtenu son assurance, il était assuré dans son poste actuel.

Les tactiques consistant à cesser périodiquement de verser des indemnités ou à retirer les mécanismes de soutien financier et à exiger qu'une personne prouve continuellement qu'elle est incapable de travailler sont en elles-mêmes répréhensibles. Nous connaissons des cas où la compagnie d'assurances a engagé des enquêteurs privés ou a envoyé ses inspecteurs espionner et enregistrer toutes les activités de ses clients pendant des périodes prolongées.

Je voudrais citer des lettres d'électeurs qui, selon leurs médecins et des spécialistes, étaient invalides mais qui ont été incapables d'en convaincre les bureaucrates travaillant pour le Régime de pensions du Canada. Les compagnies d'assurances attendent toute décision défavorable de la part du RPC pour suspendre le versement d'indemnités ou refuser de les verser. Une lettre dit ceci:

Je recevais des prestations pour invalidité prolongée depuis plus de deux ans lorsque (l'entreprise) m'a annoncé que je devais demander les prestations d'invalidité du Régime de pensions du Canada. Cela m'a troublé à l'époque car je ne croyais pas être invalide en permanence. Je fais tout ce que je peux pour me rétablir. On m'a donc expliqué que c'était une étape nécessaire dans le processus de gestion de mes soins de santé et que je pourrais recevoir des prestations jusqu'à ce que je sois parfaitement rétabli. On m'a aussi affirmé que (l'entreprise) ajouterait aux prestations du RPC la somme requise

pour que mon revenu demeure au niveau où il était, si effectivement j'étais admissible aux prestations d'invalidité.

Voici ce qu'on dit dans la lettre suivante:

Les deux parties en cause ont refusé de me verser des prestations et j'ai dû interjeter appel. Le RPC a depuis rejeté mon appel et j'attends la décision de (l'entreprise). Je soupçonne que (l'entreprise) attend la décision du RPC pour pouvoir l'invoquer contre moi.

Le fait est que nos électeurs sont confrontés à un ensemble varié et disparate de règles de toutes sortes. Dans notre société, une grande partie des mesures législatives couvrant cette activité sont fédérales, mais leur administration est de compétence provinciale. Pourtant, au palier provincial, aucune administration n'a instauré une fonction de protecteur du citoyen. Ces dossiers tombent donc malheureusement dans les fentes du système, entre les compétences fédérales et provinciales. Nous admettons que la création d'un ombudsman ne réglerait pas tous les problèmes car on pourrait bien continuer de voir des affrontements, des retards et des obstacles qui empêcheraient l'ombudsman de travailler au nom des gens.

La conclusion de l'exercice, c'est que si des personnes se trouvent en position d'invalidité et sont incapables d'exercer une activité salariée, elles ont de nombreux soucis.

• (1535)

Le premier souci est que leur incapacité mentale ou physique les empêche de fonctionner à un niveau ordinaire. C'est un souci que partage leur entourage, particulièrement les membres de leur famille.

Deuxièmement, ils n'auront pas de revenu. Tous leurs biens sont donc menacés et leur capacité de subvenir à leurs besoins et à ceux de leurs familles est également menacée. Ils se retrouvent dans une situation extrêmement stressante car ces deux choses s'unissent dans une relation symbiotique qui empire les choses. Et si par la suite on leur refuse les prestations sur lesquelles ils comptaient après avoir contribué à un programme de prestations, un troisième élément de stress s'ajoute à une situation déjà extrêmement difficile.

Je suis sûr, madame la Présidente, que, comme je l'ai dit à la personne qui vous a précédée au fauteuil, même dans votre bureau, dans tous nos bureaux, nous rencontrons ce genre de situations toutes les semaines.

L'objet de ma motion est de dire au gouvernement fédéral que nous avons un problème et qu'il n'y a pas de solution à ce problème. Les gens qui n'ont plus de travail, qui n'ont plus de ressources, et qui, dans de nombreux cas, ne sont pas en état, sur le plan émotif, de faire face à la situation, ont besoin d'aide. Leur demander de verser une provision de 1000 \$, 5000 \$ ou 10 000 \$ dollars pour retenir les services d'un avocat est absolument ridicule. Ils en sont incapables.

Par conséquent, par le biais de cette motion, je demande au gouvernement de prendre en considération le vide immense qui

Initiatives parlementaires

existe entre la loi fédérale et l'application de la loi par la province et de trouver un moyen de venir en aide à nos électeurs.

C'est l'occasion pour chacun d'entre nous à la Chambre de trouver un équilibre, de manière totalement non partisane, entre les droits des particuliers et les droits des très grosses compagnies qui, j'en suis sûr, respectent toutes la loi, mais qui néanmoins représentent une puissance formidable pour des citoyens ordinaires. Je maintiens que collectivement et de manière non partisane, nous devrions nous employer à représenter les Canadiens à titre individuel.

[Français]

Le président suppléant (Mme Bakopanos): Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement, ce soir, à savoir: l'honorable député de Kootenay—Columbia, Les transports; l'honorable député de Cumberland—Colchester, L'industrie du bois d'oeuvre.

[Traduction]

M. Roy Cullen (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Madame la Présidente, je félicite le député de Kootenay—Columbia d'avoir présenté cette motion.

Comme beaucoup de députés de part et d'autre de la Chambre, je reçois moi aussi la visite de gens qui ont eu maille à partir avec les responsables des régimes d'assurance-invalidité, qu'il s'agisse de régimes privés ou du Régime de pensions du Canada.

Je comprends l'exaspération du député, mais j'estime que la motion laisse à désirer de deux points de vue: la question des compétences, que le député a effleurée, et le fait que la proposition irait à l'encontre d'un certain nombre d'initiatives en cours au niveau fédéral-provincial. Je voudrais aborder cette question.

La motion propose la création d'un poste d'ombudsman pour surveiller les régimes privés d'assurance-invalidité.

[Français]

Je conviens qu'il est important pour les consommateurs de fournisseurs de services financiers d'avoir accès à un mécanisme de règlement des plaintes qui soit juste et impartial et qui permette de régler les plaintes concernant leurs transactions avec des institutions financières d'une manière juste et impartiale.

[Traduction]

Cependant, je le répète, je ne peux, pour deux raisons, appuyer la motion, et je vais m'en expliquer plus en détail.

La première raison concerne la répartition des compétences. La deuxième tient à l'incompatibilité avec des initiatives déjà en cours aux niveaux fédéral et provincial pour améliorer et harmoniser les mécanismes existants de règlement des plaintes. Autrement dit, la motion pourrait entraîner un dédoublement et un chevauchement des mesures.

Initiatives parlementaires

[Français]

En général, les droits de propriété et les droits civils dans la Constitution accordent aux provinces le pouvoir de réglementer les activités quotidiennes des institutions financières non bancaires sous réglementation fédérale et provinciale, y compris les assureurs offrant des assurances-vie et des assurances-maladie.

• (1540)

[Traduction]

Par conséquent, le gouvernement fédéral ne peut désigner un mécanisme particulier de règlement des différends pour les établissements non bancaires. Les provinces peuvent exiger des assureurs qu'ils adoptent un tel mécanisme de règlement des différends et elles peuvent en préciser les modalités.

Ainsi, l'Ontario a créé, dans le domaine des assurances, un bureau de l'ombudsman qui étudie les plaintes des titulaires de polices d'assurance de l'Ontario, y compris celles des personnes qui réclament des prestations d'assurance-invalidité en Ontario. Tous les assureurs en Ontario sont assujettis à ce régime.

Dans les autres provinces, les responsables de la réglementation répondent aux plaintes des consommateurs visant les assureurs soit directement, soit en renvoyant les consommateurs à un mécanisme adéquat de redressement prévu par l'industrie.

[Français]

Par ailleurs, comme les honorables députés le savent déjà, le marché dans lequel les services financiers opèrent aujourd'hui est caractérisé par la convergence, la concurrence et des produits de plus en plus complexes qui sont offerts au moyen de nombreuses filières.

[Traduction]

Dans ce contexte, les responsables de la réglementation à l'échelle provinciale reconnaissent que les fournisseurs de services financiers devraient pouvoir donner à leurs clients l'assurance que leurs plaintes et leurs différends seront traités rapidement, équitablement et de manière impartiale, par l'entremise d'un mécanisme offrant un niveau uniforme de services facilement accessibles.

Dans cette optique, le forum mixte des organismes de réglementation des provinces en matières financières a récemment formé un groupe de travail chargé d'étudier les mécanismes de règlement des différends accessibles aux consommateurs. Ce groupe de travail comprend des représentants de plusieurs groupes concernés, y compris de l'industrie des services financiers et des groupes de consommateurs, ainsi que des fonctionnaires du ministère fédéral des Finances. Le groupe de travail sur les mécanismes de règlement des différends à la disposition des consommateurs étudie la possibilité de créer un poste d'ombudsman unique pour l'ensemble du Canada.

[Français]

Le gouvernement fédéral reconnaît qu'il y a des avantages éventuels pour les consommateurs d'avoir un seul bureau pour le règlement de toutes les plaintes relatives aux services financiers. Par conséquent, nous nous engageons à travailler en collaboration avec les membres du forum conjoint et d'autres membres du groupe de travail à cet effet.

[Traduction]

De plus, le gouvernement fédéral travaille avec l'industrie en vue de créer un poste d'ombudsman des services financiers canadiens, comme prévu dans le projet de loi C-8 qui est actuellement à l'étude dans l'autre endroit.

Comme le groupe de travail mentionné plus haut en est encore à ses débuts et que l'issue de ses travaux est encore inconnue, nous croyons qu'il est indispensable d'appuyer la création d'un poste d'ombudsman, pour que les Canadiens aient accès le plus tôt possible à un mécanisme impartial de règlement des plaintes.

Le poste d'ombudsman des services financiers canadiens comporte deux aspects qui se rapportent clairement à la motion dont nous sommes saisis.

Premièrement, le bureau de l'ombudsman des services financiers canadiens sera indépendant du gouvernement et de l'industrie des services financiers, et sera doté d'un conseil d'administration constitué majoritairement de représentants d'institutions non financières. Le nouvel ombudsman remplacera l'actuel ombudsman des institutions bancaires canadiennes.

Deuxièmement, les fonctions du nouvel ombudsman correspondront aux préférences des consommateurs et des groupes de petites entreprises pour un ombudsman multisectoriel.

Afin de faciliter la création d'un ombudsman unique pour les consommateurs de toutes les institutions financières, celles-ci pourront toutes être admises comme membres du bureau de l'ombudsman des services financiers canadiens.

[Français]

Les banques devront adhérer au Bureau. Les autres institutions financières sous réglementation fédérale devront adhérer à un système de règlement des différends par tierce partie. Ces institutions, de même que les institutions sous réglementation provinciale, pourront se joindre au bureau de l'OSFC si elles le désirent.

[Traduction]

L'ombudsman des services financiers canadiens aura le pouvoir de recommander des dédommagements à l'intention des consommateurs lésés, et même si ses décisions ne seront pas exécutoires, il pourra aussi publier les noms des institutions qui ne se seront pas conformées à ses recommandations.

• (1545)

De plus, l'ombudsman des services financiers canadiens présentera au ministre des Finances un rapport annuel concernant le nombre de plaintes reçues et les résultats obtenus à la suite des plaintes portées par des consommateurs et de petites entreprises.

Le gouvernement espère que le poste d'ombudsman des services financiers canadiens sera créé le plus tôt possible après l'entrée en vigueur du projet de loi C-8. De plus, le gouvernement examinera des façons de permettre à l'ombudsman des services financiers canadiens d'agir conjointement avec les mesures qui pourront être mises en oeuvre dans le cadre du programme provincial de règlement des différends dont j'ai parlé plus tôt.

Le député a présenté une proposition très valable. Compte tenu des autres initiatives et conflits de compétence dont j'ai parlé tout à l'heure, ces autres mesures rendent inutile la création d'un poste

Initiatives parlementaires

d'ombudsman qui aura expressément pour rôle de surveiller les activités des compagnies d'assurance-invalidité privées.

Pour ces raisons, je ne peux pas appuyer la motion présentée par le député de Kootenay—Columbia.

Mme Wendy Lill (Dartmouth, NPD): Madame la Présidente, je suis très heureuse d'intervenir aujourd'hui au sujet de la motion suivante:

Que, conformément à l'article 68(4)b) du Règlement, un comité législatif soit créé et chargé d'élaborer et de déposer un projet de loi tendant à créer le poste d'ombudsman, dont le titulaire aurait pour fonction de surveiller les régimes privés d'assurance-invalidité au Canada.

J'appuie toute initiative, y compris celle-ci, qui aidera les Canadiens atteint d'une invalidité. J'espère que la création d'un poste d'ombudsman dont le titulaire aura pour mandat d'examiner les pratiques complexes et parfois discriminatoires de certains assureurs privés ne sera pas perçue par mes collègues comme une solution à tous les problèmes auxquels doivent faire face tous les jours nos amis, nos familles et nos voisins aux prises avec une invalidité.

Le mandat doit être plus vaste. Un ombudsman ne doit pas être seulement un intermédiaire qui aide des personnes à remplir des formulaires. Il doit prendre la défense des personnes dont les demandes de prestations sont refusées par les compagnies d'assurance. Un ombudsman devrait aussi faire enquête au sujet des employeurs qui cherchent à réduire les coûts des avantages sociaux en licenciant les employés ayant une invalidité.

Nous avons des raisons de croire que les compagnies d'assurance encouragent cette pratique. L'exemple le plus scandaleux est la façon dont le gouvernement canadien, par le truchement du Conseil du Trésor et de son assureur, la Sun Life du Canada, a réglé les cas d'invalidité de longue durée. La plainte la plus courante portée à mon attention a trait aux difficultés avec lesquelles sont aux prises les fonctionnaires ayant une invalidité lorsqu'ils présentent une demande de prestations d'assurance-invalidité de courte durée ou de longue durée aux termes des régimes offerts par l'employeur.

Je vais résumer comment est censé fonctionner le système pour les centaines de milliers de fonctionnaires fédéraux. Tout employé ayant une invalidité qui l'empêche de travailler doit en premier lieu épuiser ses congés de maladie. Le gouvernement continue pendant cette période à lui verser son salaire intégral.

Toutefois, bon nombre d'employés qui tombent malades n'ont plus beaucoup de jours de congé de maladie au moment où ils doivent demander un congé pour invalidité. Ils sont alors placés en congé sans solde et l'assureur prend la relève. La personne malade doit ensuite présenter une demande de prestations de maladie dans le cadre de l'assurance-emploi, et cette demande doit être acceptée pour qu'elle puisse toucher 55 p. 100 de sa rémunération pendant une période maximale de 15 semaines. Avec un écart de revenu maximum en vigueur, le régime fiscal pourrait réduire le revenu de cette personne sous le niveau des 55 p. 100 si elle était bien rémunérée.

L'employé s'adresse ensuite à son assureur, la Sun Life ou la Nationale du Canada, en vue d'obtenir sa prestation d'invalidité correspondant à 70 p. 100 de son salaire. Pendant les deux premières années où il touche une prestation d'invalidité, ce qu'il est convenu d'appeler le court terme, l'employé doit fournir la preuve

médicale qu'il est incapable de s'acquitter de l'ensemble des fonctions de son poste.

Au bout de deux ans, l'employé entre alors dans la catégorie de l'invalidité de longue durée et touche 66 p. 100 de son salaire. Il doit alors prouver à l'assureur qu'il est incapable d'accomplir quelque tâche que ce soit. C'est la façon dont le système est censé fonctionner.

Je n'aime pas du tout ce modèle. Ce modèle impute au malade la responsabilité de prouver qu'il est incapable de travailler. Il oblige les médecins à remplir des formulaires complexes, processus qui ne fait souvent pas partie du régime d'assurance-maladie. Ce modèle fait coïncider la plus importante baisse de revenus avec l'avènement de l'invalidité, ce qui correspond habituellement aussi à la période où les coûts liés à une invalidité sont les plus élevés.

• (1550)

C'est un système mal conçu, mais le plus gros problème est lié au fait qu'il ne fonctionne même pas de la façon dont il est supposé. Je vais puiser dans des renseignements que j'ai reçus en mai 2000 des fonctionnaires représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada et que, selon moi, ont aussi reçu d'autres députés.

Ces fonctionnaires ont fait parvenir aux membres de mon parti un mémoire intitulé *Victimising Disabled Employees in a deal to Save Insurance Companies Money*. J'ai le document devant moi, si cela intéresse quelqu'un. Il y est fait état d'une série de difficultés posées par le système en vigueur, des difficultés attribuées aux politiques pratiquées par le Conseil du Trésor en vue de réduire au minimum les réclamations présentées par les employés frappés d'incapacité à leurs assureurs. Certaines des difficultés sont simples. Le formulaire de réclamation de l'assurance-invalidité ne laisse pas suffisamment de place pour la preuve médicale. Le problème est très simple, mais il est à l'origine du rejet d'un très grand nombre de demandes en raison de l'insuffisance des renseignements médicaux fournis.

Les demandeurs attendent ensuite très longtemps avant de toucher l'assurance-invalidité, parfois jusqu'à deux ans. C'est horrible, à bien y penser. Quand on est malade ou frappé d'incapacité et que l'on doit assumer le choc de cette incapacité, les factures s'amoncellent. Elles s'amoncellent alors que l'on cesse de toucher son salaire, pour attendre jusqu'à deux ans avant de savoir si la demande de prestations sera acceptée ou rejetée.

Si la demande est approuvée pour invalidité de courte durée après deux ans, avant que la personne ne touche le moindre sou de l'assureur, elle se retrouve dans une situation sans issue qui est le fait des politiques relatives à l'invalidité prolongée, pratiquées par la compagnie d'assurance et le gouvernement.

Voici comment cela se passe. Après une attente de 24 mois, l'assureur demande à l'employé de faire la preuve qu'il est dans l'impossibilité d'exécuter tout autre travail susceptible de lui rapporter jusqu'aux deux tiers de la rémunération qu'il touchait auparavant. En règle générale, le fardeau de la preuve incombant à la personne frappée d'incapacité, le versement des prestations est interrompu au bout de 24 mois. La personne est obligée de faire appel devant les tribunaux. L'assureur a pour politique de ne pas traiter avec les personnes qui lui intentent des poursuites.

Ce n'est là qu'un des problèmes auxquels est confrontée la personne frappée d'incapacité. Le gouvernement adopte une attitude encore plus odieuse. Il licencie l'employé après deux ans, en dépit du fait que cette personne est en congé sans solde, de telle

Initiatives parlementaires

manière que la compagnie d'assurance n'a plus à lui verser de prestations.

D'après le mémoire dont j'ai parlé, après 24 mois de congé de maladie sans rémunération, les employés malades reçoivent une lettre leur donnant quatre options: premièrement, retourner au travail; deuxièmement, prendre leur retraite pour raison médicale, ce qui signifie qu'ils ne sont plus représentés par un syndicat, qu'ils perdent leur statut d'employé et qu'ils sont à la merci de la compagnie d'assurance, qui peut cesser le versement des prestations et obliger l'employé à la poursuivre en justice; troisièmement, donner sa démission et ne plus recevoir de prestations; quatrièmement, être congédié pour des motifs valables.

Le gouvernement est censé être un modèle pour la société et traiter correctement les personnes handicapées. Au lieu de cela, il fait pression sur les malades pour qu'ils retournent au travail sous peine d'être licenciés, et ce, pour s'économiser quelques dollars à lui et à son assureur. En plus, d'après le syndicat, le nom des employés en congé de maladie depuis 24 mois est communiqué aux compagnies d'assurance. Il est difficile de s'imaginer pourquoi, à moins que ce ne soit pour que les compagnies revoient leurs dossiers afin d'éliminer ces personnes.

Je me demande pourquoi on les appelle des compagnies d'assurance. Assurance contre quoi? L'assurance qu'on ne sera pas malmené par un employeur, le gouvernement en l'occurrence, parce qu'on est invalide? Assurance pour ceux qui risquent d'être victimes de discrimination de la part de ceux-là même qui ont le devoir de les protéger?

Il nous faut une assurance solide contre ce genre d'agissements de la part du gouvernement. C'est un autre exemple des bonnes relations publiques que le gouvernement sait entretenir alors même qu'il est incapable d'agir pour protéger les personnes handicapées. Cela doit cesser immédiatement.

Le gouvernement fédéral devrait être un modèle de bon traitement des personnes handicapées. Le gouvernement fédéral devrait exiger comme condition d'attribution des contrats que les employés handicapés soient bien traités. Le gouvernement fédéral devrait songer à offrir un véritable soutien du revenu de sorte que la pauvreté ne soit plus le problème majeur auquel sont confrontés les Canadiens handicapés.

• (1555)

Je félicite le député de la Colombie-Britannique pour avoir mis de l'avant cette importante idée de créer un poste d'ombudsman des personnes handicapées. C'est une mesure qu'il convient de prendre pour s'attaquer à l'énorme problème systémique qui commence ici même, au niveau fédéral, au Conseil du Trésor.

[Français]

M. André Bachand (Richmond—Arthabaska, PC): Madame la Présidente, il me fait plaisir d'intervenir sur la motion d'initiative parlementaire M-244. Comme la journée va se terminer plus tôt, comme les gens sont en forme, et moi un peu plus, je vais tenter de faire ma présentation dans l'autre langue officielle du pays, celle de Shakespeare.

[Traduction]

Ce projet de loi propose d'installer un ombudsman qui serait chargé de surveiller les fournisseurs privés d'assurance-invalidité au Canada. Il vise certes à protéger les consommateurs de ce type d'assurance, mais je ne pense pas qu'il s'agisse de la meilleure façon de le faire.

Je signale que certaines provinces ont leur propre ombudsman qui veille au grain. L'Ontario, par exemple, a son ombudsman des services d'assurance. Celui-ci a pour rôle d'offrir aux consommateurs une tribune de dernier recours pour la résolution des plaintes relatives aux pratiques des sociétés d'assurance en Ontario.

J'aborde ce point au moment où nous discutons de la motion du député, car j'estime important que nous évitions de créer une agence gouvernementale qui ferait double emploi avec un service offert dans l'industrie, voire dans les provinces.

Plutôt que d'imposer une structure gouvernementale par-ci, une autre par-là, nous devrions laisser l'initiative au secteur privé dans ce domaine. Le rôle du Parlement serait alors d'assurer que le secteur privé respecte la loi et un code de déontologie dans le meilleur intérêt des consommateurs.

Je reviens à la motion du député. Comme je l'ai dit, elle a un but louable: la protection des consommateurs. Le problème est que l'industrie est déjà aux prises avec des tas de chevauchements provinciaux et fédéraux. Il ne manquerait plus que des chevauchements entre le secteur public et le secteur privé.

Le projet de loi vise un type très précis d'assurance et prévoit l'installation d'un ombudsman qui aurait un rôle très limité dans l'ensemble de l'industrie. Si nous créons cette agence à portée restreinte, nous devrions installer aussi un ombudsman pour chaque secteur de l'industrie de l'assurance. En voulons-nous un pour l'assurance-automobile, un pour l'assurance-habitation et ainsi de suite? Voilà, c'est le point que je voulais faire.

Pendant que nous parlons, les responsables provinciaux et fédéraux discutent de la création d'une organisation nationale qui serait chargée de s'occuper des plaintes du public. Le bureau de l'ombudsman serait différent d'un bureau fédéral en ce sens qu'il serait créé par les provinces et s'occuperait donc des questions de compétence qui se posent souvent lorsqu'on impose un organisme fédéral aux provinces. L'ombudsman aurait un mandat de portée nationale, mais ne serait pas limité par les restrictions constitutionnelles qui entrent en jeu lorsqu'un organisme procède d'une initiative fédérale. Cela surprendra peut-être les députés, mais c'est un autre exemple qui montre qu'Ottawa n'a pas toujours besoin d'imposer ses idées au secteur privé ou, dans ce cas-ci, aux provinces.

Le secteur des services financiers évolue et change rapidement. Le secteur privé s'est adapté à cette évolution et continuera de le faire. Le secteur privé a les compétences, les connaissances et la volonté nécessaires pour veiller à la satisfaction des consommateurs et il reconnaît les avantages que cela procure.

Les provinces prennent avec le gouvernement fédéral une mesure en vue de protéger le consommateur. Le gouvernement fédéral

Ajournement

devrait permettre que cela se fasse, ne plus troubler les eaux et n'intervenir qu'en cas de nécessité.

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, Alliance canadienne): Madame la Présidente, j'ai écouté avec intérêt les commentaires du secrétaire parlementaire du ministre des Finances. Je comprends qu'on se penche actuellement sur la question.

• (1600)

J'aimerais dire, au nom de mes électeurs, que je trouve la situation très pénible. Il y a des gens qui perdent leur maison. Je suis persuadé que la situation n'est pas différente dans ma circonscription de ce qu'elle est dans celle de tout autre député. Il y a des gens qui perdent leur maison après avoir, en toute bonne foi, signé un contrat avec une institution financière. Dans bien des cas, ils ont emprunté une somme importante pour l'achat d'une maison, ce qui constitue l'achat le plus important qu'ils feront tout probablement au cours de leur vie.

Ils concluent un marché avec une institution qui, en passant, est également propriétaire de la majorité des actions ou même propriétaire unique de la société d'assurances avec laquelle ils ont aussi fait affaire. Puis survient une tragédie dans leur vie qui les rend incapables de faire les paiements sur leur maison parce qu'ils sont handicapés. L'une de ces deux sociétés jumelles vient alors leur dire qu'ils n'ont pas signé les bons papiers et que leur bureau n'est pas en mesure de leur venir en aide. C'est à la suite de ce sentiment de frustration que j'ai déposé cette motion.

Le secrétaire parlementaire sait que j'ai beaucoup de respect pour lui en tant que personne. Il ne s'agit pas du tout d'un dossier partisan. Je reconnais qu'il y a des chevauchements et des doubles emplois et qu'il y a un ombudsman en Ontario. Je reconnais que certains services financiers sont offerts aux citoyens de ma province, la Colombie-Britannique. Toutefois, lorsque nous parlons de marché, de convergence et de groupes de travail, nous ne parlons pas des citoyens qui sont présentement chassés de leur maison sans être fautifs. Je trouve cela frustrant au plus haut point. C'est une tragédie humaine qui se produit trop souvent dans notre pays.

J'ai énormément de difficulté à accepter le commentaire de mon collègue du Parti progressiste-conservateur d'après qui le secteur privé s'occuperait de cette question. Le secrétaire parlementaire peut trouver cela amusant, non risible mais amusant. Il peut également taxer de minimaliste un député qui réclame fermement que le gouvernement cesse de tout réglementer et défend l'idée de désigner un ombudsman. C'est ce que je fais sans honte, parce qu'il y a des citoyens au Canada qui présentement ne sont pas traités équitablement. C'est précisément cette frustration qui m'a amené à présenter cette motion à la Chambre.

Le comité qui choisit les motions et les projets de loi d'initiative parlementaire ait établi que ce projet de loi ne peut être mis aux voix. Je respecte sa décision et je ne vais pas tenter d'obtenir le consentement unanime pour le soumettre au vote, mais j'espère que le gouvernement comprendra le sentiment d'urgence que j'ai essayé d'exprimer. Je souhaite que le gouvernement encourage et soutienne le groupe de travail.

Le président suppléant (Mme Bakopanos): La période prévue pour l'étude des initiatives parlementaires est maintenant écoulée.

Puisque la motion n'a pas été choisie pour faire l'objet d'un vote, l'article est rayé du *Feuilleton*.

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 38 du Règlement.

LES TRANSPORTS

M. Jim Abbott (Kootenay—Columbia, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui à la suite d'une question que j'ai posée au ministre des Transports il y a plusieurs semaines relativement à la route transcanadienne. Je me préoccupe principalement du tronçon qui traverse ma circonscription, de Revelstoke à Field. En grande partie, il ne s'agit pas d'une route à chaussées séparées.

• (1605)

Je sais qu'il s'agit d'un enjeu à l'échelle nationale, mais j'ai une préoccupation locale immédiate. Quinze millions de véhicules ont emprunté la route transcanadienne dans la région dont je parle et il y a eu 150 décès. En comparaison, sur la route Coquihalla, qui a été construite en 1986, pour 25 millions de véhicules, il y a eu malheureusement 66 décès. Même un décès est toujours de trop, mais ce qui importe, c'est que sur une route à deux voies il y a eu 150 décès pour 15 millions de véhicules, alors que sur une route à chaussées séparées, il y a eu seulement 66 décès pour 25 millions de véhicules.

Le gouvernement fédéral a une responsabilité en la matière car il a appliqué avec le temps une politique qui a eu des effets directs sur le nombre de véhicules sur les routes. Lorsque ce tronçon de la Transcanadienne a été construite dans les années 60, il n'était emprunté que par 1 500 véhicules par jour. À l'heure actuelle, en moyenne, chaque jour, il y a plus de 10 000 véhicules qui l'empruntent.

Sous le gouvernement actuel, la plupart des marchandises qui étaient transportées auparavant par voie ferrée sont maintenant transportées par camions. Ainsi, le nombre de semi-remorques qui utilisent cette route est dix fois plus important. Cela a grandement accru les recettes du gouvernement. Il perçoit à l'heure actuelle 700 millions de dollars par année en taxes d'accise fédérales en Colombie-Britannique.

Le gouvernement dit qu'il ne croit pas dans des dépenses affectées à des fins particulières, mais il me semble que le ministre des Finances croit dans une perception destinée à des fins particulières.

Ajournement

Lorsqu'il a accru la taxe d'accise fédérale de 1,5¢, il a déclaré qu'il avait besoin de plus d'argent pour éponger le déficit. On constate une certaine dichotomie, car le ministre dit croire en la perception de revenus destinés à des fins particulières, mais pas en des dépenses affectées à des fins particulières. Je m'interroge sur la sincérité de cette déclaration, car maintenant que le déficit a été éliminé, pourquoi n'a-t-on pas éliminé également la taxe supplémentaire de 1,5 cents sur le litre d'essence?

Évidemment, la taxe d'accise est une véritable vache à lait. Elle touche les entreprises de camionnage, les compagnies d'automobiles et, ironiquement, les sociétés ferroviaires, pour le fret qui circule en Colombie-Britannique.

J'aimerais confronter les députés avec la réalité dans ma circonscription. Dans le canyon de Kicking Horse, juste à l'est de la localité de Golden, il en coûterait 5 millions de dollars pour redresser un segment de route de 200 mètres de longueur. Il faudrait poser un million de boulons d'ancrage dans Heather Hill, à l'ouest de Golden, parce que cette montagne est instable. Il y a des glissements de terrain continus sur cette montagne. Pourtant, même si ces glissements ont commencé cette année, on ne dispose pas de plan à moyen ou à long terme.

La responsabilité du gouvernement fédéral en la matière a été reconnue dans les années 60, au moment de la construction de la route transcanadienne. Le coût moyen de construction de cette autoroute au Canada était de 100 000 \$ en 1960. En Colombie-Britannique, ce coût s'élevait à 1 million de dollars, soit dix fois plus que la moyenne. Il a donc fallu prendre à l'époque des arrangements financiers.

Les habitants de Revelstoke, les gens de ma circonscription et les Canadiens en général exigent du gouvernement fédéral qu'il vienne discuter de cette question avec un portefeuille bien garni.

M. Brent St. Denis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux de participer au débat d'ajournement. J'apprécie les observations qu'a faites le député de Kootenay—Columbia. Sa circonscription, en Colombie-Britannique, est très éloignée de ma circonscription du nord de l'Ontario, mais elle ressemble à la mienne à beaucoup d'égards.

C'est probablement dans ma circonscription que l'on trouve le plus long tronçon de la route Transcanadienne; comme il faut rouler entre huit et neuf heures, à 100 km/h, pour le parcourir en voiture, j'apprécie l'importance de la route Transcanadienne. Le terrain rocheux au nord de Sault-Sainte-Marie en direction de Wawa peut rappeler les petites collines d'une partie de sa circonscription.

• (1610)

Je rappelle au député que les routes relèvent de la compétence des gouvernements provinciaux et territoriaux. Néanmoins, le gouvernement fédéral se préoccupe de l'état des routes du Canada. Voilà pourquoi Transports Canada a fourni du financement pour les routes provinciales au fil des années dans le cadre d'une série d'ententes de contribution à frais partagés. Par exemple, le programme stratégique d'amélioration des routes, en vigueur de 1993-1994 à 1999-2000, a fourni 30 millions de dollars pour des projets de travaux routiers seulement en Colombie-Britannique.

Je voudrais maintenant préciser les fonds accordés pour l'infrastructure routière. Sur les 2,65 milliards de dollars annoncés dans le budget 2000, plus de 2 milliards de dollars étaient destinés à l'infrastructure municipale et 600 millions de dollars, à l'infrastructure des routes stratégiques. Des ententes concernant la composante municipale, appelée Infrastructure Canada, ont été signées avec toutes les provinces. Ces fonds, échelonnés sur six ans, ont commencé à être accordés l'année dernière.

Bien que le programme Infrastructure Canada soit principalement axé sur ce qu'on appelle l'infrastructure verte, des fonds seraient également consacrés au transport local. Les fonds affectés à la composante routière seraient disponibles au début de l'exercice 2001-2002.

Le mois dernier, Transports Canada a engagé des négociations avec ses pendants provinciaux et territoriaux, pour cerner les segments du réseau routier national où l'infrastructure a le plus besoin d'être améliorée. Étant donné leur compétence sur le réseau routier, les provinces et les territoires peuvent proposer des projets de financement de routes. J'espère que le député encouragera le gouvernement de la Colombie-Britannique à accorder la priorité au tronçon de la route qui passe par sa circonscription.

Le ministre est bien conscient que la Colombie-Britannique accorde la priorité à l'amélioration de la transcanadienne, et je suis sûr qu'il fera valoir cet argument auprès de la province. Tous les efforts seront déployés pour accélérer l'établissement d'une liste de projets admissibles et la signature d'un accord fédéral-provincial de partage des coûts. La première séance de négociation sur l'établissement d'une liste a eu lieu le 3 mai 2001.

[Français]

Le président suppléant (Mme Bakopanos): La motion portant que la Chambre s'ajourne est maintenant réputée adoptée. En conséquence, la Chambre s'ajourne jusqu'à demain, à 14 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 16 h 12.)

Les travaux de la Chambre	
M. Marceau	4081
Motion	4081
Adoption de la motion	4081
Loi sur les déchets de combustible nucléaire	
Projet de loi C-27. Deuxième lecture	4081
M. Saada	4081

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Les régimes privés d'assurance-invalidité	
M. Abbott	4081

Motion	4081
M. Cullen	4083
Mme Lill	4085
M. Bachand (Richmond—Arthabaska)	4086
M. Abbott	4087

MOTION D'AJOURNEMENT

Les transports	
M. Abbott	4087
M. St. Denis	4088



*En cas de non – livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Les Éditions du gouvernement du Canada,
45 boulevard Sacré – Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing,
45 Sacré – Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

**Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :
Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies may be obtained from Canadian Government Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9

**The English version of this publication may be obtained from Canadian Government Publishing,
Ottawa, Canada K1A 0S9.**