



CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 136 • NUMÉRO 069 • 2<sup>e</sup> SESSION • 36<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le mercredi 22 mars 2000**

Présidence de l'honorable Gilbert Parent

## **TABLE DES MATIÈRES**

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

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

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

## CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 22 mars 2000

La séance est ouverte à 14 heures.

---

*Prière*

---

• (1400)

**Le Président:** Comme le veut l'usage le mercredi, nous chantons Ô Canada sous la conduite de la députée de Burlington.

[*Note de la rédaction: Les députés se lèvent et chantent Ô Canada.*]

---

### DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[*Traduction*]

#### LA JOURNÉE MONDIALE DE L'EAU

**Mme Jean Augustine (Etobicoke—Lakeshore, Lib.):** Monsieur le Président, c'est aujourd'hui la Journée mondiale de l'eau.

En 1993, les Nations Unies ont désigné le 22 mars comme une journée spéciale pour l'eau, dans le but de sensibiliser les gens à la baisse de la qualité et de la quantité des approvisionnements en eau du monde.

L'eau constitue l'un des besoins fondamentaux de l'être humain. Pourtant, dans beaucoup de régions du monde, surtout en Asie, les gens n'ont pas accès à des approvisionnements en eau potable et sûre. De nos jours, plus d'un milliard de personnes n'ont pas accès à de l'eau potable et plus de trois milliards de personnes vivent sans installations sanitaires.

Même si 9 p. 100 de toute l'eau douce renouvelable du monde se retrouve au Canada, nos approvisionnements en eau sont vulnérables à la pollution mondiale et aux changements climatiques.

La rareté et la mauvaise qualité de l'eau entraînent des pénuries alimentaires et de graves problèmes de santé comme la diarrhée, les maladies de peau et les hépatites.

Je félicite le gouvernement du Canada pour ses efforts en vue d'améliorer l'accès à des approvisionnements en eau sûre dans les collectivités de tout le pays et à l'étranger dans le cadre de projets de l'ACDI et d'un programme d'infrastructure écologique mis en oeuvre sur une période de six ans dans tout le Canada.

#### LE PROJET DE LOI C-23

**M. Leon E. Benoit (Lakeland, Réf.):** Monsieur le Président, le projet de loi C-23, le projet de loi libéral dont la Chambre est maintenant saisie, va accorder aux couples homosexuels les prestations aux conjoints auxquelles ont droit les couples mariés.

Mon bureau est inondé de lettres, de courriels et de coups de téléphone de gens qui s'opposent fortement à cette mesure législative. Ce sont des gens qui comprennent l'importance de bâtir et de maintenir des familles fortes.

Les deux aspects auxquels on s'oppose le plus vivement sont tout d'abord le fait que la définition de mariage, qui a été réitérée par la Chambre lorsqu'on a adopté il y a quelques mois une motion réformiste précisant que le mariage est l'union d'un homme et d'une femme à l'exclusion de toute autre union, ne figure pas dans le projet de loi. C'est toute une surprise, étant donné que le Parti libéral a rejeté une motion reconnaissant les mariages entre personnes de même sexe à son congrès de la fin de semaine dernière.

De plus, mes électeurs et beaucoup d'autres s'opposent à ce qu'on base l'admissibilité à des prestations sur le fait que des couples aient des relations sexuelles ou non.

Le fait que le gouvernement ait déposé et veuille adopter un projet de loi qui défend si peu la famille ne laisse aucun doute quant à la valeur que le gouvernement accorde au mariage et à la famille.

\* \* \*

#### L'HONORABLE MICHAEL STARR

**M. Alex Shepherd (Durham, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai été attristé la semaine dernière d'apprendre le décès de l'honorable Michael Starr, l'un des grands parlementaires du Canada.

M. Starr a représenté une partie de ma circonscription et je l'ai rencontré à diverses reprises.

Cet Ukrainien qui avait la joie de vivre a été élu pour la première fois à la Chambre le 26 mai 1952.

La compassion que manifestait M. Starr à l'endroit des opprimés lui a valu de s'élever jusqu'au rang de ministre du Travail, poste qu'il a occupé de 1957 à 1963. Il a ultérieurement été chef intérimaire de l'opposition durant les années Diefenbaker.

La nomination de M. Starr à la fonction de ministre du Travail en a fait le premier Canadien d'origine ukrainienne à être nommé au Cabinet fédéral.

*Article 31 du Règlement*

Je puis affirmer à la Chambre que j'ai rencontré un grand nombre de ses partisans lors de mes tournées et qu'ils ont tous une anecdote à son sujet. La plus intéressante raconte qu'un jour, M. Starr est allé à la Commission de l'assurance-chômage et a fait la queue avec un grand nombre de travailleurs de la GM, histoire de voir un peu comment cela se passait. Peu de temps après son arrivée, du bout de la file d'attente, il a hurlé que si ça n'avancait pas plus vite, quelqu'un risquait de perdre son emploi.

\* \* \*

[Français]

**LA JOURNÉE DE L'INDÉPENDANCE DE LA GRÈCE**

**Mme Eleni Bakopanos (Ahuntsic, Lib.):** Monsieur le Président, le 25 mars marque la Journée de l'indépendance de la Grèce. Pour tous les Canadiens et Canadiennes d'origine hellénique et pour tous les Hellènes du monde entier, cette fête nationale commémore la journée la plus significative de notre histoire.

[Traduction]

Le 25 mars rassemble tous les Hellènes du monde, y compris les 300 000 qui vivent au Canada, nous rappelant que nous avons lieu de nous enorgueillir de notre patrimoine culturel et de nos origines.

Nos ancêtres helléniques ont lutté pour la justice, la liberté, la démocratie et la liberté du peuple, les mêmes droits garantis par la Charte canadienne des droits et libertés. Ils ont rassemblé le courage et la force de dire que cela suffisait, qu'il fallait libérer les esprits, les enfants et la mémoire de tous leurs frères et soeurs qui n'ont pas survécu pour voir la Grèce accéder à son indépendance.

• (1405)

J'invite les parlementaires et les Canadiens à célébrer le 25 mars avec les Canadiens d'origine hellénique.

[Note de la rédaction: Le député s'exprime en grec.]

\* \* \*

[Traduction]

**LE PAKISTAN**

**M. Paul Bonwick (Simcoe—Grey, Lib.):** Monsieur le Président, je suis extrêmement fier d'annoncer que le 23 mars est la Journée de la République du Pakistan. À cette occasion, il y aura des célébrations partout au Canada et au Pakistan pour commémorer le fait que, ce même jour en 1940, les musulmans du sous-continent dominé par les Britanniques ont adopté une résolution réclamant l'indépendance d'un pays connu aujourd'hui sous le nom de Pakistan.

Au cours de la lutte pour la liberté, l'idée d'un Pakistan indépendant a été défendue par le célèbre intellectuel et poète sir Mohammad Iqbal. Son oeuvre et sa pensée sous-jacente ont motivé les masses.

Le leadership politique du mouvement a été confié à Mohammad Ali Jinnah, ou Qaid-e-Azam, qui veut dire le grand leader. Son engagement ferme, son sens politique, sa sincérité et la foi qu'il avait dans sa cause lui ont valu l'appui unanime des musulmans au Pakistan.

C'est pourquoi je demande aux parlementaires canadiens de se joindre à moi pour saluer et féliciter les Pakistanais, aussi bien au

Canada que dans leur pays d'origine, en cette journée très spéciale du 23 mars qui marque la naissance d'un grand pays.

Chers collègues, Pakistan Zinda Bad—longue vie au Pakistan!

\* \* \*

**LE SERVICE CORRECTIONNEL DU CANADA**

**M. Myron Thompson (Wild Rose, Réf.):** Monsieur le Président, malgré des déficits de plusieurs millions de dollars et les compressions imposées à ses agents de correction, qui oeuvrent aux premières lignes, le Service correctionnel du Canada a eu la brillante idée de faire imprimer des calendriers du millénaire sur papier glacé à l'intention des détenus et des libérés conditionnels.

Si le Service correctionnel du Canada n'hésite pas à gaspiller 78 000 \$ pour des calendriers à l'intention des détenus, à quoi d'autre faut-il s'attendre?

Je suis très inquiet de voir que le commissaire s'est converti au nouvel âge, de sorte qu'il y aura bientôt des bains de boue, des enveloppements d'herbes et des séances de lévitation au pénitencier de Kingston.

Honnêtement, je doute que le solliciteur général soit au courant des dépenses engagées. D'après les documents que j'ai obtenus, je sais que, le 12 octobre 1999, son ministère avait besoin de 75 000 \$, mais qu'il lui manquait 30 000 \$. Ce montant a alors été détourné d'autres fins vers ce projet. Pour ajouter l'injure à l'insulte, personne ne veut de ces calendriers. J'ai une boîte de calendriers qui m'ont été retournés et que je pourrais remettre au solliciteur général.

J'ai aussi un petit conseil pour le solliciteur général: il doit contrôler le commissaire ou faire face à ma prochaine leçon sur la gestion élémentaire de l'État, celle qui dit que les ministres du Cabinet sont supérieurs aux gestionnaires ministériels.

\* \* \*

[Français]

**LE SPORT AMATEUR**

**Mme Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement canadien vient d'annoncer que le système de brevets servant à octroyer l'aide financière aux athlètes amateurs sera simplifié.

Les athlètes seniors obtiendront une bourse de 13 200 \$ par année par rapport à un montant qui variait autrefois entre 6 720 \$ et 9 720 \$. Pour leur part, les athlètes en développement auront droit à 6 000 \$ annuellement.

Le gouvernement a aussi fait connaître son intention de créer un Centre national d'entraînement à Québec. Enfin, dès le mois de juin, le ministre responsable du Sport amateur entamera une série de consultations régionales qui mèneront à un sommet national sur le sport en février 2001 et, par la suite, à une politique nationale du sport.

Ça bouge dans le monde du sport amateur. Notre gouvernement démontre, avec ces bonnes nouvelles, qu'il croit en nos athlètes au Canada.

## LES JEUNES CONTREVENANTS

**M. Michel Bellehumeur (Berthier—Montcalm, BQ):** Monsieur le Président, la Coalition pour la justice des mineurs, un regroupement d'organismes importants du Québec oeuvrant auprès des jeunes contrevenants, s'interroge en ces termes, et je cite:

En quoi les 197 articles du projet de loi C-3, cet étalement de principes et d'objectifs sur des dizaines et des dizaines de paragraphes, alinéas et sous-alinéas, ces innombrables références au Code criminel, ces 70 pages «guidant» le juge dans la détermination de la peine et les conditions de mise sous garde, ces calculs complexes entourant la mise en liberté, bref, cette lourdeur sémantique et juridique contribuera-t-elle à établir un processus judiciaire plus clair?

Quelle est la réponse des libéraux fédéraux du Québec à cette question posée par les membres de la Coalition? Les députés libéraux fédéraux cautionneront-ils les yeux fermés un projet de loi aussi complexe que dangereux? Quand les députés libéraux fédéraux du Québec donneront-ils raison aux intervenants et intervenantes qui s'évertuent au Québec depuis 30 ans à faire de nos collectivités des endroits plus sécuritaires?

Il est encore temps qu'ils se réveillent.

\* \* \*

[Traduction]

## RICHMOND HILL

**M. Bryon Wilfert (Oak Ridges, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais aujourd'hui féliciter l'équipe du budget de la ville de Richmond Hill. Dernièrement, cette ville a reçu le prestigieux prix de l'exposé budgétaire de l'Association des agents financiers gouvernementaux des États-Unis et du Canada.

Pour mériter cet honneur, la ville a satisfait les lignes directrices reconnues à l'échelle nationale à suivre pour un bon exposé budgétaire. Ces lignes directrices ont permis de déterminer dans quelle mesure le budget de la ville a pu servir de document de politique, de plan financier, de guide opérationnel et d'outil de communication.

• (1410)

Pour avoir travaillé avec ces professionnels des finances avant de venir ici, je sais qu'ils méritent vraiment ce prix. Je voudrais offrir au personnel municipal mes sincères félicitations pour l'excellent travail qu'il a accompli.

\* \* \*

## LE CACHEMIRE

**M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Réf.):** Monsieur le Président, les Canadiens déplorent le massacre de 35 innocents villageois sikh au Cachemire.

La souveraineté sur le Cachemire, territoire situé entre l'Inde et le Pakistan, est à l'origine du plus vieux différend frontalier au monde et cette région, selon le président Clinton, est la plus dangereuse de la planète.

Le Canada a perdu l'influence qu'il avait dans la région quand, réagissant sans réfléchir, il s'est empressé d'imposer des sanctions à l'Inde et au Pakistan après leurs tests nucléaires en 1998. Le faible

## Article 31 du Règlement

gouvernement libéral que voici ne fait rien pour contribuer à l'initiative américaine.

Les Canadiens s'inquiètent de la situation, car le conflit entre ces deux puissances nucléaires devrait être non seulement contenu mais encore réglé.

L'Inde et le Pakistan devraient s'en tenir à la ligne de contrôle qu'ils avaient convenu de respecter en 1972.

Le Canada a dépensé des milliards de dollars dans l'espoir de mettre fin à des conflits survenus un peu partout, mais les libéraux n'ont pas la volonté politique nécessaire pour empêcher les conflits avant qu'ils n'éclatent. Les Canadiens veulent que le gouvernement prenne conscience de la gravité de la situation et intervienne avant qu'il ne soit trop tard.

\* \* \*

## LES CANADIENS DE L'ATLANTIQUE

**M. Lawrence D. O'Brien (Labrador, Lib.):** Monsieur le Président, les délégués de l'Atlantique sont venus au congrès biennal des libéraux qui s'est déroulé la fin de semaine dernière afin d'exprimer les idées des Canadiens de l'Atlantique sur la scène nationale. Ils ont uni leurs efforts pour exprimer leurs priorités pour l'avenir de notre magnifique région avec une grande détermination.

Leur succès a été démontré par le fait que de nombreuses grandes priorités des Canadiens de l'Atlantique ont été adoptées, telles que le port d'Halifax, les frais d'inspection des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard et l'assurance-emploi.

De plus, le congrès a adopté à l'unanimité une résolution demandant l'adoption des stratégies économiques présentées dans le document «Catching Tomorrow's Wave».

J'aimerais remercier Geoff Regan, John O'Brien, Jack Graham, Sandra Kromm, Lisa Lacenaire, Melissa MacInnis et Scott Andrews qui ont offert leur candidature à de nombreux postes bénévoles au sein du Parti libéral du Canada.

Enfin, il faut également féliciter les jeunes libéraux de Dalhousie qui . . .

**Le Président:** La députée de Bras d'Or—Cape Breton a la parole.

\* \* \*

## LES SOINS À DOMICILE

**Mme Michelle Dockrill (Bras d'Or—Cape Breton, NPD):** Monsieur le Président, le mois dernier, le gouvernement a publié un rapport accablant concernant l'absence de politique globale sur les soins à domicile. Le rapport publié par Condition féminine affirme qu'il existe un considérable déséquilibre entre les sexes dans tous les aspects des soins à domicile. L'étude condamne l'inaction du gouvernement en affirmant que les politiques et pratiques de ce dernier ont un impact financier négatif sur les femmes en tant que bénéficiaires et fournisseurs de soins de santé à domicile, qu'elles soient rémunérées ou non.

### Questions orales

Le rapport indique que la pauvreté est commune chez les femmes qui fournissent ou reçoivent des soins de santé à domicile et chez leurs familles.

En réduisant le financement des soins de santé, le gouvernement crée d'énormes difficultés pour les gens qui dépendent des soins à domicile.

Il est incroyable que le gouvernement puisse maintenir des politiques qui ont si manifestement causé d'énormes problèmes économiques, sociaux et médicaux à tant de femmes. Il faut mettre en place des normes générales pour les soins à domicile et pour les fournisseurs de soins à domicile. Au début de ce nouveau millénaire, il est incroyable que le gouvernement puisse permettre que des conditions de déséquilibre considérable entre les sexes. . .

**Le Président:** Le député de Beauharnois—Salaberry a la parole.

\* \* \*

[Français]

### LE PROJET DE LOI C-20

**M. Daniel Turp (Beauharnois—Salaberry, BQ):** Monsieur le Président, c'est sous le thème «Avec C-20, il n'y a plus rien qui tient» qu'a été lancée, hier, la campagne de sensibilisation et d'information du groupe Pro-Démocratie contre le projet de loi C-20.

Cette action de la société civile s'inscrit dans la foulée de celles entreprises par les partis politiques du Québec, ici, dans ce Parlement, ou à l'Assemblée nationale du Québec. Cette campagne vise à faire entendre raison au gouvernement fédéral pour qu'il abandonne ce projet de loi méprisant. Mais au lieu d'abandonner le projet de loi C-20, le Parti libéral semble être en train d'abandonner son chef.

Le porte-parole de Pro-démocratie voit dans le projet de loi C-20 une atteinte aux institutions démocratiques du Canada. Gérald Larose et André Tremblay affirment qu'«aujourd'hui, la cible, c'est le Québec, mais quand le gouvernement fédéral joue avec les règles démocratiques, c'est la liberté de tous les Canadiens qui est en péril.»

Quand les prétendants à la succession s'engageront-ils à retirer le projet de loi C-20 et à restaurer la démocratie canadienne?

\* \* \*

[Traduction]

### TAÏWAN

**M. Ted McWhinney (Vancouver Quadra, Lib.):** Monsieur le Président, les élections présidentielles à Taïwan sont la preuve concrète du succès des amendements constitutionnels adoptés à Taïwan en 1994, introduisant les élections présidentielles au suffrage direct.

• (1415)

Après un demi-siècle au pouvoir, le parti politique fondateur original sera remplacé à la présidence par le principal parti de l'opposition. Le verdict des suffrages exprimés a été accepté. La succession se fera dans le plein respect des règles constitutionnelles et dans un climat de paix et de bonne volonté.

Les règles constitutionnelles, dont le respect est crucial pour une société démocratique libre, seront suivies dans l'esprit et à la lettre.

\* \* \*

### LES X-MEN DE ST. FRANCIS XAVIER

**M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC):** Monsieur le Président, je suis fier aujourd'hui de féliciter les X-Men de St. Francis Xavier d'avoir remporté le titre d'équipe masculine de basketball de l'Union sportive universitaire canadienne.

Avec la victoire de 61 par 60 arrachée dimanche après un match serré qui les opposait aux Bobcats de l'Université de Brandon, les X-Men remportent pour la deuxième fois en moins d'une décennie le championnat national.

Le joueur avant tout-étoiles de St. Francis Xavier, Fred Perry, a été nommé le joueur le plus utile du match alors que Randy Nohr, dont l'avant-dernier tir a permis à St. Francis Xavier de remporter la victoire, a été nommé le joueur le plus utile du tournoi.

J'invite tous les supporters des X-Men à se joindre aux milliers d'étudiants et d'anciens de St. Francis Xavier à la manifestation qui se tient aujourd'hui à Antigonish pour souligner le retour des champions.

À de multiples reprises, les jeunes qui portent le chandail des X-Men se sont comportés avec classe sur le terrain, dans la salle de classe et dans la communauté d'Antigonish, tout cela grâce à leur entraîneur en chef, Steve Konchalski.

Les X-Men sont numéro un, de même que l'université St. Francis Xavier, qui continue d'exceller et d'être sur les plans académique, athlétique et spirituel un établissement d'enseignement supérieur de calibre mondial.

Salut aux champions nationaux pour leurs efforts extraordinaires.

## QUESTIONS ORALES

[Traduction]

### LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

**M. Preston Manning (chef de l'opposition, Réf.):** Monsieur le Président, des millions de dollars de deniers publics ont été distribués dans la circonscription de la ministre du Développement des ressources humaines même si Brantford n'est pas admissible aux subventions du Fonds transitoire pour la création d'emplois.

La ministre dit depuis des mois que ces subventions étaient justifiées par l'existence de poches de chômage. Hier, Mel Cappe, son ancien sous-ministre, a dit à un comité de la Chambre qu'il n'y avait pas de lignes directrices explicites sur l'octroi de subventions aux régions où il existait des poches de chômage. La question est très simple. Qui est en train de nous induire en erreur?

*Questions orales*

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, encore une fois, il n'y a aucune contradiction entre ce que le greffier a dit et ce que nous disons à la Chambre depuis des semaines. Il y a quatre critères précis dont on devait tenir compte pour accorder des subventions du Fonds transitoire pour la création d'emplois. Nous avons aussi donné une certaine souplesse à ce programme afin de pouvoir faire des investissements partout au pays.

**M. Preston Manning (chef de l'opposition, Réf.):** Monsieur le Président, pourquoi la ministre a-t-elle tant de difficulté à répondre à une question aussi simple? Ou bien il y avait des lignes directrices sur l'octroi de subventions aux régions où il existait des poches de chômage, ou bien il n'y en avait pas. L'ancien sous-ministre dit qu'il n'y en avait pas. La ministre a laissé entendre à maintes reprises qu'il y en avait. Qui a tort?

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, c'est le député qui a tort.

Comme nous l'avons dit maintes et maintes fois, c'est cette souplesse du programme qui nous a permis d'investir dans des régions où le taux de chômage était inférieur à 12 p. 100, y compris dans les circonscriptions réformistes de Kootenay—Columbia, Nanaïmo—Alberni, Nanaïmo—Cowichan, Okanagan—Coquihalla et bien d'autres encore. Le député voudrait peut-être demander à ses propres collègues pourquoi nous avons fait ces investissements dans leurs circonscriptions.

**M. Preston Manning (chef de l'opposition, Réf.):** Monsieur le Président, il y a une explication plus plausible, mais la ministre ne veut pas la donner. Cette explication, c'est qu'il n'existe pas de critères fixes pour l'octroi de ces subventions parce que le gouvernement aime faire les choses de cette façon.

En se servant de la souplesse comme prétexte, le gouvernement peut accorder des subventions non seulement à ceux qui y ont légitimement droit, mais aussi à ses amis et à ses donateurs, qu'ils y soient admissibles ou non.

Quand la ministre dit que la souplesse est son principal critère, ne se trouve-t-elle pas à dire en réalité qu'elle ouvre tout grand la porte à un système d'octroi de subventions fondé sur l'ingérence politique et le favoritisme?

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, absolument pas.

Je répète encore une fois que le Parti réformiste ne cesse de s'en prendre aux collectivités qui ont connu des difficultés, celles où le taux de chômage était si élevé. Il ne cesse de s'en prendre aux personnes qui ont bénéficié de cet argent. Je crois que les Canadiens commencent à se demander quels intérêts ce parti défend.

• (1420)

**Mme Deborah Grey (Edmonton-Nord, Réf.):** Monsieur le Président, à mon avis, on s'en prend à des programmes tout à fait illégitimes et fondés sur des motivations politiques.

Le premier ministre a dit hier «Je devrais probablement offrir des excuses aux Albertains, car si nous n'avions pas de souplesse dans

le programme, pas un sou de ce programme ne serait allé à cette province.» Le programme était si souple, semble-t-il, qu'un montant de 2,5 millions de dollars a abouti dans la circonscription de la ministre de la Justice. Les 24 circonscriptions réformistes réunies ont obtenu un million de dollars.

Pourquoi la souplesse du premier ministre se limite-t-elle à distribuer aveuglément de l'argent dans des circonscriptions libérales remportées par une très faible majorité?

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, permettez-moi de souligner qu'un des très importants projets financés dans la province d'Alberta est parrainé par l'Association canadienne des paraplégiques. Cette association a déclaré publiquement qu'elle appuie ces investissements et qui a souligné que, sans cet argent, des paraplégiques de la province d'Alberta et de la propre circonscription de la députée ne travailleraient pas.

**Mme Deborah Grey (Edmonton-Nord, Réf.):** Monsieur le Président, à mon avis, tout paraplégique canadien est tout aussi préoccupé que quiconque de la mauvaise gestion des fonds par le gouvernement.

Les libéraux jouent certes sur la corde de la souplesse. Ils disent «Il y a des règles, mais nous pourrions faire preuve de souplesse,» ou «Le Conseil du Trésor dit que nous devons agir de la sorte, mais nous pourrions faire preuve de souplesse,» ou encore «Ne vous en faites pas avec la Loi sur la gestion des finances publiques, car elle est malléable.»

Comment se fait-il que, dans la bouche du premier ministre, le mot souplesse veuille en réalité dire accorder de l'argent aux circonscriptions libérales?

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, comment se fait-il que ce parti ne prend pas le temps de parler à ses propres députés qui ont profités des investissements du gouvernement du Canada. Il y a dans leurs circonscriptions des électeurs qui travaillent alors qu'autrement ça n'aurait pas été le cas. Pourquoi la députée ne prend-elle pas le temps de parler au député d'Okanagan—Shuswap qui, la semaine dernière, m'a remis une lettre du maire d'une de ses collectivités qui m'encourageait à approuver un projet dans sa circonscription dans le cadre du Fonds du Canada pour la création d'emplois?

[Français]

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, la ministre a déclaré, pour justifier le versement de 1,2 million de dollars à Placeteco, qu'elle avait reçu des factures qui lui permettaient d'affirmer que des emplois avaient été créés ou maintenus.

Je demande à la ministre de quelle sorte de factures parle-t-elle et pour combien son ministère en a-t-il payées sur le montant de 1,2 million de dollars?

[Traduction]

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais préci-

*Questions orales*

ser encore une fois que les factures que nous avons reçues suffisaient à justifier les sommes engagées par le gouvernement du Canada dans ce projet. Je répète que nous avons choisi de continuer à nous assurer qu'il y ait des possibilités pour ces hommes et ces femmes de travailler à la Placeteco ou à la Techni-Paint parce qu'à notre avis, nous devons voir à ce qu'ils continuent à travailler.

[Français]

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, la ministre nous dit donc qu'elle a reçu des factures pour 1,2 million de dollars. On sait qu'il y a un million de dollars qui a servi à payer un emprunt à la Banque nationale. Il reste donc 200 000 \$. On ne sait pas où ils sont passés.

J'aimerais lui demander précisément quelles factures, quelle sorte de factures, pour quels objectifs, et est-elle prête à les déposer ici, à la Chambre, afin qu'on voit où sont passés les 200 000 \$? Parce qu'on sait où est passé le premier million de dollars: pas en jobs créées ou maintenues, mais en remboursement à la Banque nationale.

[Traduction]

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, je répète que nous avons travaillé avec les promoteurs dans le cas de ce projet. Nous avons analysé les dossiers se rapportant à Placeteco et à Techni-Paint. J'aimerais rappeler à la Chambre que ce projet avait reçu l'aval du gouvernement du Québec parce qu'il semblait constituer un investissement légitime et indiqué dans cette région où le chômage était élevé.

[Français]

**M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ):** Monsieur le Président, comme la ministre refuse toujours de déclencher une enquête dans l'affaire Placeteco, on n'a pas d'autres choix que de poser des questions pour que les contribuables sachent à quoi a servi une subvention de 1,2 million de dollars.

Ce qu'on demande n'est pas déraisonnable. Tout ce qu'on veut savoir, c'est quel type de factures ont été fournies à la ministre pour justifier le versement de la subvention à Placeteco.

• (1425)

[Traduction]

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, dans le cas qui nous occupe, l'argent a servi à payer les salaires, les fournitures ainsi qu'à financer un projet dans la ville de Shawinigan et un autre à Trois-Rivières. Quelque 170 personnes ont obtenu un emploi. C'était là l'objectif de ce programme et cela fonctionne.

[Français]

**M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ):** Monsieur le Président, c'est pourtant simple.

La ministre dit avoir reçu des factures qui justifiaient le versement de la subvention. Peut-elle nous dire si cette subvention a servi à payer une créance de un million de dollars à la Banque Nationale?

[Traduction]

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, je répète que les factures couvraient les salaires et les frais généraux. L'argent n'a pas servi à payer la banque.

\* \* \*

## LES SOINS DE SANTÉ

**Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD):** Monsieur le Président, l'Alberta admet que le projet de loi 11 est fondé sur une entente secrète avec les libéraux. Je cite la note d'information qui le confirme:

Sans l'accord de Santé Canada sur le principe voulant qu'il est acceptable pour les médecins de travailler à la fois dans le secteur public et dans le secteur privé, il n'aurait pas été possible de mettre en oeuvre la politique actuelle concernant les cliniques privées.

Pourquoi le premier ministre n'admet-il pas l'évidence, à savoir que Ottawa a consenti à la privatisation consacrée dans les principes adoptés par l'Alberta et que le gouvernement fédéral doit maintenant annuler cette entente si l'on veut arrêter la propagation de la médecine privée à deux vitesses?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, le ministre et moi-même avons dit très clairement que les cinq conditions du régime d'assurance-maladie seront respectées en toutes circonstances. Je crois comprendre qu'il y a eu en 1997 un échange de lettres entre hauts fonctionnaires concernant ce problème, mais il n'y a eu aucune entente de la part du gouvernement fédéral. Le document auquel la députée fait allusion a trait à des directives du gouvernement de l'Alberta.

**Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD):** Monsieur le Président, la conception étroite que le gouvernement se fait de la défense de la Loi canadienne sur la santé ne comporte apparemment pas le devoir de prendre des mesures pour arrêter la propagation de la médecine privée à deux vitesses.

Il faut agir dès maintenant. Le premier ministre se rend en Alberta cette semaine. Fera-t-il davantage que prononcer des discours creux? Va-t-il annuler son entente secrète qui ouvre la voie à l'établissement d'un système de santé parallèle et à but lucratif d'un bout à l'autre du pays?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, il n'existe absolument aucune entente secrète. Lorsque je rencontrerai demain le premier ministre de la province, je lui dirai très clairement que le gouvernement de l'Alberta, comme celui de n'importe quelle autre province, est obligé de respecter les cinq conditions du régime d'assurance-maladie. S'il ne le fait pas, nous ferons ce que nous avons déjà fait auparavant contre le gouvernement albertain, à savoir retenir l'argent parce que ce gouvernement ne fait pas ce qu'il devrait faire.

\* \* \*

## L'ÉCONOMIE

**M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC):** Monsieur le Président, le prix des carburants a atteint des niveaux

*Questions orales*

sans précédents dans l'ensemble du pays, faisant peser sur l'économie la menace de l'augmentation du prix des biens et des services. Aujourd'hui, la Banque du Canada a haussé son taux d'intérêt de base d'un quart de point, déclenchant une hausse des taux d'intérêt et des versements que les entreprises devront payer sur leurs emprunts et leurs hypothèques.

Le ministre des Finances peut-il nous dire ce qu'il a l'intention de faire pour éviter une flambée de l'inflation qui serait dévastatrice pour le Canada?

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, la plupart des économistes nous diront que, bien qu'il n'y ait aucun doute que l'augmentation du prix des carburants constitue un fardeau indu pour les foyers et pour les automobilistes, la situation actuelle n'est en fait pas inflationniste. L'écart de production au Canada est tel que, bien que nous devions toujours rester vigilants au sujet de l'inflation, elle demeure dans des limites tout à fait acceptables.

**M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC):** Monsieur le Président, cela révèle que le ministre des Finances semble totalement inconscient des signes de difficultés économiques. Ce sont les Canadiens ordinaires qui payeront le prix de son indifférence quand les prix à la consommation et les taux d'intérêts commenceront à grimper.

Que fait le ministre pour prévenir la débâcle économique que nous avons connue pendant les années Trudeau? Qu'il n'oublie pas qu'il est là depuis sept ans.

**L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, pour commencer, le député se trompe d'époque. C'était beaucoup plus récemment que ça.

Ce qu'il devrait comprendre, et peut-être est-ce la question qu'il devrait se poser, c'est que le plan fiscal que les conservateurs ont présenté il y a environ un mois et demi ne mentionne pas même une seule fois l'augmentation du prix des carburants. Il ne mentionne pas une seule fois la situation difficile des Canadiens ordinaires.

Ce sont les députés de ce côté-ci de la Chambre qui mènent le combat pour s'assurer qu'on s'occupe d'eux.

\* \* \*

● (1430)

## LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

**Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Réf.):** Monsieur le Président, le ministère du Développement des ressources humaines a fait preuve d'une grande flexibilité, à tel point que les gens n'avaient même pas à faire de demande pour obtenir du gouvernement l'argent des contribuables.

Mon intervention ne porte pas sur la question de la flexibilité, mais sur l'existence d'un document là où il n'aurait pas dû y en avoir. La personne qui était sous-ministre à l'époque a déclaré hier qu'il n'existait pas de directives précises au sujet des poches de chômage. Or, la ministre a récemment distribué un document pour appuyer ses propos selon lesquels il existait des directives précises.

Pourquoi la ministre a-t-elle rédigé une politique qu'elle était apparemment seule à connaître?

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, la raison d'être du Fonds transitoire pour la création d'emplois était d'aider les communautés où le chômage est élevé à créer des possibilités d'emplois qui, autrement, n'auraient pas existé.

Je l'ai déjà dit à de nombreuses reprises. À l'origine, 75 p. 100 des fonds étaient destinés aux régions ayant un taux de chômage supérieur à 12 p. 100 et le reste, soit 25 p. 100, aux régions ayant un taux de chômage inférieur à 12 p. 100.

Dans plus de la moitié des cas où le taux de chômage était inférieur à 12 p. 100, les fonds ont été affectés dans des circonscriptions représentées par l'opposition.

**Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Réf.):** Monsieur le Président, cette réponse n'a rien à voir avec ma question. Je veux savoir pourquoi le sous-ministre a déclaré qu'il n'y avait pas de directives écrites alors que la ministre a produit un document. Ils ne peuvent avoir raison tous les deux. De deux choses l'une, ou bien ces directives existaient ou elles n'existaient pas. Qui dit la vérité? Nous voulons une réponse.

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, le document dont parle la députée explique de façon précise comment les fonds ont été dépensés dans chaque région du pays où le chômage était inférieur à 12 p. 100.

Je rappelle à la Chambre que nous avons fréquemment procédé à des investissements dans des circonscriptions représentées par le Parti réformiste, parce que nous estimions que c'était la bonne chose à faire et parce que nous étions conscients que les gens qui vivent dans le nord de la Colombie-Britannique, par exemple, avaient besoin de l'aide du gouvernement canadien pour pouvoir diversifier leur économie.

Nous savons que les députés d'en face croient qu'un système fondé sur les retombées économiques permettra de résoudre les problèmes du monde et ceux du Canada. Nous savons bien qu'il n'en est rien.

[Français]

**M. Michel Gauthier (Roberval, BQ):** Monsieur le Président, la ministre vient de déclarer à la Chambre que, en aucun temps, la subvention de 1,2 million de dollars n'a servi à rembourser la Banque Nationale.

J'ai ici, par devers moi, le protocole d'accord entre les trois parties, soit Claude Gauthier, René Giguère et la Banque Nationale où, à l'article 3.2.2, on dit que: «le crédit-relais de 1 060 000 \$ sera remboursé au fur et à mesure de l'encaissement de la subvention de Développement des ressources humaines Canada, jusqu'à concurrence de 1 060 000 \$». Il est précisé que tout montant additionnel perçu par Placeteco eu égard à la subvention pourrait être affecté à son fonds de roulement.

### Questions orales

Comment la ministre du Développement des ressources humaines peut-elle dire ce qu'elle vient. . .

**Le Président:** L'honorable ministre du Développement des ressources humaines a la parole.

[Traduction]

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, il ne m'appartient pas de commenter la transaction effectuée par une certaine entreprise en dehors du cadre du Fonds transitoire pour la création d'emplois.

Ce que je peux dire, comme je l'ai répété à plusieurs occasions, c'est que les factures pour salaires et approvisionnements que nous avons reçues de la société répondaient aux critères du Fonds transitoire pour la création d'emplois. Elles se chiffraient à un montant équivalant aux fonds autorisés.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Je prie les députés de cesser de s'interpeller lorsqu'on pose une question ou qu'on y répond. Le député de Roberval a la parole.

[Français]

**M. Michel Gauthier (Roberval, BQ):** Monsieur le Président, les réponses de la ministre sur les deux dossiers précédents sont déconcertantes. Il y a beaucoup de gens qui nous écoutent. On a la preuve devant nous que sur le 1,2 million de dollars, il y a 1 060 000 \$ qui ont servi à payer la Banque Nationale. La ministre nous dit que cela a servi à payer des factures.

Ce que je lui demande, c'est de nous dire la vérité. Quelles factures a-t-on payé avec cet argent-là? Est-ce que l'argent est allé à la banque, oui ou non, comme le mentionne l'entente que je viens de dévoiler? C'est ce qu'on veut savoir. On veut savoir la vérité. Où est allé l'argent du monde? C'est cela qu'on veut savoir.

• (1435)

**Le Président:** Quand un député de n'importe quel parti intervient à la Chambre, nous allons avoir la vérité. Il ne faut jamais questionner cela.

[Traduction]

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, le député a beau s'égosiller, la réponse demeure la même. Après avoir examiné la situation avec le promoteur, nous avons reçu des factures pour salaires et frais administratifs qui équivalaient aux montants investis par l'entremise du Fonds transitoire pour la création d'emplois.

\* \* \*

### LA SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS

**M. Monte Solberg (Medicine Hat, Réf.):** Monsieur le Président, hier, comme c'est typique des libéraux, le ministre du Commerce international ne nous a dit que la moitié de l'histoire au sujet des prêts de la SEE.

Au cours des six dernières années, les contribuables ont dû puiser 640 millions de dollars dans leurs poches pour garder à flot une composante de la SEE. C'est la somme que la SEE a perdue en prêts irrécouvrables consentis à des pays étrangers pour qu'ils achètent des produits chez quelques-unes des entreprises canadiennes les plus grosses et les plus rentables.

Pourquoi le gouvernement estime-t-il que les simples canadiens doivent voler au secours de Bay Street?

**L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, je sais que le Parti réformiste n'aime pas les bonnes nouvelles, mais je dirai tout de même que Statistique Canada a rapporté hier que nos exportations en janvier ont dépassé 33 milliards de dollars et augmenté de 2 p. 100 le mois dernier. C'est là une preuve de plus que le Canada est un pays qui dépend en grande partie du commerce et que la SEE est un outil essentiel pour les exportateurs canadiens.

**M. Monte Solberg (Medicine Hat, Réf.):** Monsieur le Président, ces exportations dépendent davantage du peso canadien que de n'importe quoi d'autre.

Lorsque nous accordons un prêt sans intérêt qui ne doit pas nécessairement être remboursé, peut-on vraiment parler de prêt? Ne serait-il pas plus juste de parler de dons consentis aux frais des contribuables? La SEE a radié pour 640 millions de dollars de prêts irrécouvrables. Qui a payé pour cela? Les travailleurs canadiens.

Ne pourrait-on pas dire que n'importe qui pourrait réaliser des profits s'il pouvait tout simplement faire payer ses pertes par les contribuables, comme le fait la SEE?

**L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, la SEE a réalisé plus de 500 millions de dollars de profits au cours des cinq dernières années. Cette société aide les entreprises canadiennes à s'imposer sur les marchés internationaux. La SEE fonctionne avec deux comptes. Elle a un compte de société, où passent 98 p. 100 des transactions des entreprises.

Le député parle constamment du compte canadien, qui représente moins de 2 p. 100 de l'argent, et qui sert à aider les exportateurs canadiens sur les marchés déformés. La SEE respecte toutes les règles de l'OCDE, et tous les pays de cet organisme ont une société semblable à la SEE.

\* \* \*

[Français]

### LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

**Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ):** Monsieur le Président, hier, au Comité permanent des ressources humaines, Mel Cappe, celui-là même que le premier ministre a nommé au plus haut rang de l'administration publique au Canada, a répondu, suite aux questions de l'opposition, que les rapports de vérification interne de 1991, 1994 et 1997 ne pouvaient pas être rendus publics parce que pas encore traduits.

Doit-on comprendre que pour le plus haut fonctionnaire de l'État, la Loi sur les langues officielles sert de paravent pour cacher le fouillis administratif dont il est responsable?

[Traduction]

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Non, monsieur le Président. Je crois savoir que la traduction sera terminée sous peu et que les documents seront disponibles bientôt.

[Français]

**Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ):** Monsieur le Président, est-ce que la ministre croit normal que des rapports vieux de neuf, six et trois ans ne soient pas encore traduits?

[Traduction]

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, la traduction est en cours, et les documents seront disponibles le plus tôt possible.

\* \* \*

## LA SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS

**M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Réf.):** Monsieur le Président, de 1977 à 1984, la SEE a donné des renseignements précis sur ses transactions, indiquant la banque qui consent le prêt, le produit, l'exportateur canadien et le montant en cause. Dans ces années-là, les Canadiens pouvaient voir le lien entre les prêts de la SEE et les divers projets. Aujourd'hui, aucun de ces renseignements n'est à la disposition du Parlement ni des Canadiens. Pourquoi ces cachotteries?

• (1440)

**L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, pour toute transaction de la SEE, toutes les parties en cause doivent consentir à la divulgation de l'information. C'est une question de secret commercial.

Le député serait-il ravi que son banquier révèle ce qu'il y a dans son compte en banque ou que Revenu Canada communique des renseignements? Il faut donc, pour rendre publique cette information, avoir la permission des parties, tant le vendeur que l'acheteur.

**M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Réf.):** Monsieur le Président, permettez-moi de donner au ministre un exemple des renseignements qu'on trouvait dans une revue statistique de la SEE, en 1983: Pays: Égypte; Emprunteur: Emac International; Produits financés: formes d'aluminium et matériel d'étayage; Principal exportateur: Aluma Systems Incorporated; Montant: 458 000 \$.

Si ces renseignements étaient publiés en 1983, pourquoi faire des secrets maintenant?

**L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, en ce qui concerne les deux comptes que nous avons décrits—et, bien entendu, le parti d'en face ne veut pas comprendre, puisque ce sont de bonnes nouvelles—la SEE essaie d'établir des règles du jeu égales pour les exportateurs

## Questions orales

canadiens, sur des marchés qui sont faussés. Tous les autres pays agissent de cette façon. De ce côté-ci de la Chambre, nous tenons à promouvoir les intérêts nationaux et commerciaux des Canadiens, à créer des emplois et à exporter des technologies canadiennes dans le monde entier. Nous continuerons dans la même voie.

\* \* \*

[Français]

## CINAR

**M. Stéphane Bergeron (Verchères—Les-Patriotes, BQ):** Monsieur le Président, on connaît les allégations sérieuses qui pèsent sur Micheline Charest dans le dossier CINAR.

On sait également qu'elle a présidé dans le passé un souper de financement pour le compte du Parti libéral du Canada.

Ma question s'adresse au premier ministre. Devant ces faits, est-ce que la décence la plus élémentaire ne dicte pas au premier ministre qu'il fasse fi de ses petits amis et qu'il exige de Micheline Charest qu'elle se retire du conseil d'administration de la Fondation des bourses du millénaire?

**L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai déjà dit à maintes reprises que le député fait des allégations qui pèsent très lourdement sur toute l'industrie.

S'il a des allégations à faire, qu'il les fasse à la GRC, comme nous le lui avons déjà demandé au moins dix fois.

\* \* \*

## LA DÉFENSE NATIONALE

**Mme Sue Barnes (London-Ouest, Lib.):** Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre de la Défense nationale.

[Traduction]

Sur le plan de la sécurité, un des problèmes les plus bouleversants auxquels le monde fait face actuellement, c'est le triste sort des enfants victimes de la guerre. Selon l'ONU, plus de 300 000 filles et garçons participent à des conflits armés à titre de soldats.

Comment le Canada renforcera-t-il sa position afin d'aider à résoudre ce problème international des enfants victimes de conflits armés?

**L'hon. Arthur C. Eggleton (ministre de la Défense nationale, Lib.):** Monsieur le Président, hier, un projet de loi a été présenté au Sénat; il propose d'apporter à la Loi sur la Défense nationale une modification qui inclut dans la loi une pratique que nous avons adoptée il y a un certain nombre d'années, à savoir qu'aucune personne de moins de 18 ans ne peut être déployée dans une zone d'hostilité au nom des Forces canadiennes.

C'est là un bon exemple du leadership dont le Canada fait preuve en participant, avec d'autres pays membres de l'ONU, à la recherche d'une solution au problème des enfants victimes de la guerre. Je suis heureux de travailler avec mes collègues, les ministres des Affaires étrangères et de la Coopération internationale, afin d'améliorer le sort des enfants victimes de la guerre.

*Questions orales***LA SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS**

**M. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Réf.):** Monsieur le Président, la société américaine Amtrak perd des milliards de dollars depuis de nombreuses années. Qu'arrive-t-il? Le gouvernement prend un milliard de dollars de l'argent des contribuables et il le prête secrètement à l'entreprise.

Ma question est fort simple. Pourquoi le gouvernement prête-t-il des milliards de dollars de l'argent des contribuables canadiens à une entreprise américaine déficitaire?

[Français]

**L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, je devrais peut-être répéter cette réponse en français, car on dirait que les députés du Parti réformiste ne comprennent pas leur propre langue.

La Société pour l'expansion des exportations ne donne pas de subvention. La Société pour l'expansion des exportations ne se sert pas de l'argent des contribuables. Elle finance ses subventions à même ses propres fonds, dans ses propres coffres, et fait des transactions qui sont strictement commerciales.

• (1445)

[Traduction]

**M. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Réf.):** Monsieur le Président, ce dont il est question, en l'occurrence, c'est de l'utilisation judicieuse de l'argent des contribuables. Il y a des Canadiens qui ont le cancer et qui doivent attendre plus de 14 semaines avant de recevoir les traitements dont ils ont besoin parce que nous n'avons pas les fonds nécessaires.

Ma question est simple. Pourquoi le gouvernement prête-t-il l'argent des contribuables à une entreprise américaine déficitaire, une entreprise dont le gouvernement des États-Unis préfère se distancer, au lieu de dépenser ces fonds au Canada, dans l'intérêt des Canadiens?

**L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, le compte de la Société pour l'expansion des exportations n'utilise pas l'argent des contribuables canadiens pour consentir ces prêts. Puis-je être plus clair que cela?

En 56 ans, la société a reçu un milliard de dollars, cette somme constituant son avoir propre. Les 40 milliards de dollars qu'elle utilise pour venir en aide aux exportateurs canadiens proviennent de ses propres coffres, des bénéfices qu'elle a réalisés. . .

**Des voix:** Bravo!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre du Commerce international n'a peut-être pas fini.

**L'hon. Pierre S. Pettigrew:** Monsieur le Président, je pense qu'il est important de comprendre que, depuis sa création, cette société a aidé à aller chercher plus de 300 milliards de dollars en exportations sur les marchés internationaux. C'est une contribution extraordinaire. Les députés réformistes devraient demander aux gens du milieu des affaires ce qu'ils pensent de cette contribution remarquable. . .

**LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES**

**Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD):** Monsieur le Président, au lieu de s'acharner contre les rumeurs concernant l'identité de son propre successeur, le premier ministre devrait consacrer son énergie à trouver un successeur à sa ministre des Ressources humaines.

Le témoignage qu'a livré hier l'ancien sous-ministre vient clairement contredire ce que la ministre a affirmé au sujet des règles souples du Fonds transitoire pour la création d'emplois concernant ce qu'on appelle les poches de pauvreté. Il est très évident que la ministre ne peut même pas gérer le camouflage que son gouvernement a tramé. . .

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Veuillez poser votre question.

**Mme Libby Davies:** Monsieur le Président, le premier ministre admettra-t-il que les échappatoires qui ont été prévues dans le programme ne visaient pas à aider les chômeurs, mais à accroître les chances des libéraux?

**Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je suis désolé, mais nous devons en effet disposer d'une certaine souplesse. Grâce à cette souplesse, vingt-cinq pour cent des fonds sont allés dans les circonscriptions d'Esquimalt—Juan de Fuca, de Kelowna, de Kootenay—Columbia, de Nanaïmo—Alberni, de Nanaïmo—Cowichan, d'Okanagan—Shuswap, d'Île de Vancouver-Nord, de Kootenay—Boundary—Okanagan et d'autres.

Ce sont toutes des circonscriptions réformistes ou néo-démocrates, mais il y a de bonnes chances qu'elles seront des circonscriptions libérales après les prochaines élections.

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD):** Monsieur le Président, ça peut devenir frustrant lorsque, juste au moment où vous connaissez enfin un jeu, on en change les règles.

On a affirmé catégoriquement à la circonscription de Winnipeg-Centre qu'elle n'était pas admissible aux subventions du FTCE. Maintenant que le programme a pris fin, nous apprenons qu'il y avait une certaine souplesse, d'autres règles pour les îlots de chômage, etc.

La ministre peut-elle expliquer aux gens de Winnipeg-Centre pourquoi les îlots de chômage dans sa circonscription ont droit à des millions et des millions de dollars alors que les îlots de chômage dans ma circonscription, trop réels malheureusement, ne peuvent recevoir un seul cent du Fonds transitoire pour la création d'emplois?

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, je veux bien expliquer ce que nous avons fait, dans la circonscription du député, d'énormes investissements visant à aider les gens. . .

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons entendu la question. Écoutons maintenant la réponse.

**L'hon. Jane Stewart:** Des investissements considérables ont été faits, sous forme de subventions et contributions du ministère du

*Questions orales*

Développement des ressources humaines. Si le député veut nous les retourner, il est libre de le faire.

[*Français*]

**M. Jean Dubé (Madawaska—Restigouche, PC):** Monsieur le Président, cette semaine, le plus haut fonctionnaire du pays a carrément contredit la ministre du Développement des ressources humaines sur la question des poches de chômage.

• (1450)

La ministre peut-elle nous expliquer ce qu'est une poche de chômage. Est-ce trois libéraux dans un appartement se trouvant sur la rue Principale de sa circonscription?

**Le Président:** La première partie de la question est recevable, mais la première partie seulement. L'honorable ministre du Développement des ressources humaines a la parole.

[*Traduction*]

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Le député se trompe encore, monsieur le Président. Les greffiers et moi-même ne sommes pas en désaccord sur la façon dont l'argent du Fonds transitoire pour la création d'emplois a été investi.

Je rappelle à nouveau à la Chambre que, pour ce qui concerne les secteurs à taux de chômage inférieur à 12 p. 100, la majorité de l'argent et des projets sont allés à des circonscriptions de l'opposition.

**M. Jean Dubé (Madawaska—Restigouche, PC):** Monsieur le Président, lorsque le gouvernement a lancé le FTCE, après la réforme de l'assurance-emploi, pourquoi n'a-t-il pas prévu de lignes directrices spécifiques pour protéger les précieux dollars des contribuables? Pourquoi n'a-t-il pas prévu des lignes directrices spéciales pour les protéger contre la piètre gestion dont nous sommes saisis ici aujourd'hui?

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, je répète que le Fonds transitoire pour la création d'emplois comptait 40 critères qui ont été appliqués dans tout le Canada.

Le programme nous laissait heureusement aussi une certaine latitude afin que nous puissions investir dans des régions de tout le pays qui avaient besoin d'aide. Il y avait notamment des possibilités en Colombie-Britannique, en Alberta, au Manitoba et en Saskatchewan.

Nous estimons avoir eu absolument raison de soutenir les collectivités autochtones, les Canadiens handicapés et des secteurs du nord de la Colombie-Britannique, je le répète, dont l'économie avait besoin d'être diversifiée.

\*\*\*

#### L'ENVIRONNEMENT

**M. Joe Jordan (Leeds—Grenville, Lib.):** Monsieur le Président, c'est aujourd'hui la Journée mondiale de l'eau, qui sert à attirer l'attention de la communauté internationale sur le besoin urgent de l'utilisation durable des ressources en eau.

La secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement peut-elle dire à la Chambre ce que fait le Canada pour protéger ses propres ressources en eau douce?

**Mme Paddy Torsney (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement joue un rôle de chef de file avec des initiatives visant à rétablir, à préserver et à protéger les grands écosystèmes et les bassins hydrographiques canadiens, à purifier notre eau et à protéger cette ressource des plus précieuses.

Le ministre de l'Environnement travaille de concert avec ses homologues provinciaux et territoriaux et montre la voie en adoptant, à l'échelle du pays, une stratégie et un accord interdisant les exportations d'eau. En outre. . .

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. La secrétaire parlementaire a la parole.

**Mme Paddy Torsney:** Monsieur le Président, nos vis-à-vis ne l'ont peut-être pas remarqué, mais le tout récent budget prévoit un montant supplémentaire de 133 millions de dollars qui nous permettra d'atteindre notre objectif d'assurer à tous les Canadiens un environnement plus propre.

\*\*\*

#### LA SOCIÉTÉ POUR L'EXPANSION DES EXPORTATIONS

**M. Charlie Penson (Peace River, Réf.):** Monsieur le Président, le ministre du Commerce international a dit que la SEE n'accorde pas de subventions. Nous savons toutefois qu'elle consent des prêts sans intérêt d'une durée maximale de 55 ans. Ces prêts n'ont pas à être remboursés pendant cette période.

Les comptes publics montrent que la Société pour l'expansion des exportations a consenti un prêt de 24 millions de dollars au Venezuela. Ce pays compte parmi les membres initiaux de l'OPEP, le cartel international du pétrole qui est responsable du niveau élevé des prix de l'essence que doivent payer les Canadiens à la pompe.

Pourquoi la SEE estime-t-elle nécessaire de prêter de l'argent à un pays dont les politiques causent des distorsions des prix internationaux du pétrole et touchent directement les Canadiens sur le plan pécuniaire toutes les fois. . .

**Le Président:** Le ministre du Commerce international a la parole.

**L'hon. Pierre S. Pettigrew (ministre du Commerce international, Lib.):** Monsieur le Président, j'estime qu'il est fort important de comprendre le rôle du compte canadien. Celui-ci peut prendre la forme de polices d'assurance, de garanties ou de services de financement. Il n'y a rien de nouveau là-dedans. Le Canada utilise ce compte depuis plus de 30 ans.

Presque tous les pays de l'OCDE font la même chose pour aider leurs exportateurs sur les marchés où se manifestent des distorsions.

### Questions orales

Par exemple, les États-Unis ont un fonds de 500 millions de dollars dont ils se servent pour aider leurs entreprises à fournir un financement équivalent. Tous les autres pays font exactement la même chose.

\* \* \*

• (1455)

[Français]

### LE PRIX DE L'ESSENCE

**M. Pierre Brien (Témiscamingue, BQ):** Monsieur le Président, le ministre de l'Industrie a annoncé en grande pompe qu'il confierait, pour la somme de 600 000 \$, l'étude de la hausse du prix de l'essence au Conference Board, alors que 47 députés de son parti, dans un rapport publié en juin 1998, trouvaient troublante, et je cite: «la tendance récente du gouvernement fédéral à se tourner vers des instances extérieures pour obtenir des données et des renseignements sur l'industrie pétrolière».

Comment le ministre peut-il justifier une telle dépense, alors que les contribuables paient déjà 25 millions de dollars par année pour que le Bureau de la concurrence, un organisme indépendant, effectue ce genre d'enquête?

**L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.):** Monsieur le Président, les questions qui seront étudiées par le Conference Board sont plus étendues que celles portant uniquement sur la concurrence. On essaie de déterminer des informations ou divers sujets, y compris la relation entre le prix de l'essence et les autres facteurs du marché.

Le rôle du Bureau de la concurrence est limité aux questions portant uniquement sur la concurrence et fondées sur la preuve qui peut être présentée au Bureau.

[Traduction]

**M. John Solomon (Regina—Lumsden—Lake Centre, NP):** Monsieur le Président, l'enquête sur le prix de l'essence effectuée par le gouvernement au coût de trois quarts de million de dollars n'aide en rien les personnes confrontées aux prix élevés de l'énergie. Je n'ai vu jamais le gouvernement se défilier de manière aussi flagrante. Il se contente de donner à des consultants l'argent durement gagné par les contribuables.

Avant que le Conference Board ne dépose son rapport, la flambée des coûts de l'énergie aura grugé jusqu'au moindre cent l'aide accordée aux agriculteurs et l'ensemble des futures réductions d'impôts, et un nombre beaucoup plus important de camionneurs aura déclaré faillite.

Le prix du brut est à la baisse, mais les consommateurs n'ont pas observé de réductions à la pompe. Le premier ministre peut-il nous dire si c'est là tout ce que compte faire le gouvernement? Où est son plan d'action pour protéger les consommateurs canadiens de la flambée des coûts de l'énergie?

**L'hon. Ralph E. Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé,**

**Lib.):** Monsieur le Président, dans le *Leader Post* de Regina d'hier, on peut lire ce qui suit:

L'un des porte-parole de l'opposition les plus virulents pour le portefeuille de l'industrie—le député de Regina qui vient de céder la parole—s'est félicité de l'annonce faite par son homologue libéral. Il a déclaré: «Le projet d'enquête est intéressant. Je pense que l'idée a du bon.»

Le député a nous a invité à aller de l'avant dans les meilleurs délais. Il se contredit du même souffle.

\* \* \*

### LES PARCS NATIONAUX

**M. Mark Muise (Ouest Nova, PC):** Monsieur le Président, demain, Jacques Gérin publiera un rapport cinglant sur l'état de nos parcs nationaux. La date de la publication a-t-elle été choisie de façon à justifier les restrictions en matière de développement économique prévues dans le projet de loi C-27?

**L'hon. Sheila Copps (ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, je présume que le député parle du rapport que doit rendre public demain M. Jacques Gérin. Ce rapport devrait contenir, je crois, des informations très pertinentes pour le gouvernement sur le plan des efforts visant à assurer l'intégrité écologique du système de parcs.

Je sais, en raison de l'importance accordée dans le budget au grand dossier l'environnement, qu'il est très important que l'intégrité écologique figure en tête de liste parmi les questions relatives aux parcs. J'espère qu'il en sera question dans le rapport de M. Gérin, rapport que tous les députés appuieront, j'en suis sûre.

\* \* \*

[Français]

### LES JEUX DE LA FRANCOPHONIE

**M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, c'est avec une immense fierté que la région de Ottawa-Hull recevra les Jeux de la Francophonie en juillet 2001.

Le ministre qui préside le Comité d'orientation des Jeux peut-il nous dire où en est rendu le dossier concernant l'usage des deux langues officielles durant ces Jeux?

**L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de rappeler à cette Chambre que le dossier linguistique aux Jeux de la Francophonie est bel et bien réglé.

D'ailleurs, à une conférence tenue à Beyrouth récemment, tous les participants, incluant le Québec, ont accepté la proposition canadienne suivante: «Premièrement, les Jeux de la Francophonie vont se dérouler essentiellement en français; les Jeux auront un visage francophone et il n'est nullement question d'angliciser les Jeux.»

Ces Jeux seront un succès. Le gouvernement du Canada s'est engagé dans ce dossier. Ce seront les plus beaux Jeux jusqu'à maintenant.

*Affaires courantes***AFFAIRES COURANTES**

• (1500)

[Traduction]

**L'ASSURANCE-EMPLOI**

**L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.):** Monsieur le Président, conformément au paragraphe 3(3) de la Loi sur l'assurance-emploi, je suis heureuse de déposer, dans les deux langues officielles, deux exemplaires du rapport de contrôle et d'évaluation du régime d'assurance-emploi pour l'année 1999.

\* \* \*

**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 du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à six pétitions.

\* \* \*

**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 21<sup>e</sup> rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre concernant la composition du Comité permanent de l'industrie; M. Schmidt remplace M. Lowther. Si la Chambre donne son consentement unanime, j'ai l'intention de proposer l'adoption du 21<sup>e</sup> rapport plus tard aujourd'hui ou à prochaine séance.

\* \* \*

**LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION**

**M. Joe Fontana (London-Centre-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, la copie authentique du deuxième rapport du Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration intitulé «Protection des réfugiés et sécurité des frontières: trouver un juste milieu».

Je profite de l'occasion pour remercier les membres du comité pour leur travail acharné et bien fait. Je remercie aussi les témoins qui se sont présentés devant le comité de nous avoir éclairé de leur sagesse et de leurs réflexions, et la ministre et les fonctionnaires qui nous ont aussi donné de judicieux conseils. Le rapport contient quelque 46 recommandations.

Nous voulons assurer aux Canadiens que notre frontière est sécuritaire, mais aussi que nous voulons un système de détermination du statut de réfugié qui soit juste et équitable. Je crois que nous avons réussi.

• (1505)

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

[Français]

## COMPTES PUBLICS

**M. John Richardson (Perth—Middlesex, Lib.):** Monsieur le Président, conformément à l'article 108 du Règlement, le Comité permanent des comptes publics a l'honneur de présenter son sixième rapport.

Après avoir examiné le rapport sur le rendement du Bureau du vérificateur général du Canada pour l'exercice se terminant le 31 mars 1999, le Comité permanent des comptes publics a convenu d'en faire rapport.

[Traduction]

Monsieur le Président, conformément à l'alinéa 108(3)e du Règlement, le Comité permanent des comptes publics a l'honneur de présenter son septième rapport. Après avoir examiné le chapitre 21 du rapport de novembre 1999 du vérificateur général du Canada intitulé «La Stratégie d'information financière—L'état de préparation des ministères», le comité a accepté le rapport.

\* \* \*

**LOI SUR LE SERMENT D'ALLÉGEANCE AU DRAPEAU DU CANADA**

**Mme Brenda Chamberlain (Guelph—Wellington, Lib.)** demande à présenter le projet de loi C-451, Loi instituant un serment d'allégeance au drapeau du Canada.

—Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre la parole aujourd'hui pour déposer un projet de loi d'initiative parlementaire qui vise à instituer un serment d'allégeance au drapeau du Canada. Bon nombre de mes collègues et de mes électeurs se rappelleront que j'avais déjà déposé ce projet de loi il y a quelques années. Il est cependant mort au *Feuilleton* et je suis donc très heureuse d'avoir la possibilité de le présenter à nouveau aujourd'hui.

Ce projet de loi propose qu'un comité parlementaire travaille en collaboration avec les Canadiens à la rédaction d'un serment d'allégeance à notre drapeau. Le serment ne serait pas obligatoire, mais il donnerait à tous les Canadiens la possibilité d'exprimer leur amour pour notre drapeau et tout ce qu'il représente.

Je serai heureuse de travailler avec mes collègues des deux côtés de la Chambre pour que ce projet de loi devienne une réalité.

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

\* \* \*

**LA LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE**

**Mme Brenda Chamberlain (Guelph—Wellington, Lib.)** demande à présenter le projet de loi C-452, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile (commutateurs d'allumage antivol).

*Affaires courantes*

—Monsieur le Président, je suis heureuse de déposer cet après-midi un projet de loi d'initiative parlementaire intitulé Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile (commutateurs d'allumage antivol).

Le vol de véhicules pose un problème au pays, non seulement au chapitre de la perte de propriété, mais également parce que les voitures volées sont souvent impliquées dans des poursuites à haute vitesse. Ce projet de loi propose de modifier la Loi sur la sécurité automobile pour assujettir l'apposition de portant la marque nationale de sécurité sur les véhicules un coupe-circuit, un dispositif qui empêche le démarrage du véhicule sans la clé de contact. En rendant impossible le court-circuitage de l'allumage, on réduira du même coup le nombre de vols de véhicules et de poursuites à haute vitesse, rendant les routes moins dangereuses pour les Canadiens.

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

\* \* \*

**LE CODE CRIMINEL**

**M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC)** demande à présenter le projet de loi C-453, Loi modifiant le Code criminel (tentative de désarmer un agent de la paix).

—Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je dépose, dans les deux langues officielles, un projet de loi qui, comme son titre l'indique, a pour objet de modifier le Code criminel du Canada en ce qui a trait aux tentatives de désarmer un agent de la paix.

Ce projet de loi qualifierait d'acte criminel le fait de désarmer ou de tenter de désarmer un agent de la paix ou de déranger tout matériel de protection mis à sa disposition. L'infraction est passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans et elle est ajoutée à la liste des infractions à l'égard desquelles un juge de la cour provinciale a compétence absolue.

Un projet de loi similaire à celui-ci a déjà été présenté à la Chambre, mais je dirai très respectueusement que cette modification du Code criminel serait très utile. Elle a reçu l'appui de l'ensemble de la communauté policière et de l'Association canadienne des policiers.

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

\* \* \*

● (1510)

**LA LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES**

**M. Bill Gilmour (Nanaïmo—Alberni, Réf.)** demande à présenter le projet de loi C-454, Loi modifiant la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (trafic de certaines drogues et autres substances à moins d'un demi-kilomètre d'une école primaire ou secondaire).

—Monsieur le Président, je vous remercie de cette occasion de déposer mon projet de loi d'initiative parlementaire intitulé Loi modifiant la Loi réglementant certaines drogues et autres substances. Il offrirait une plus grande protection à nos jeunes contre le commerce illégal qui mine notre société.

Mon projet de loi propose de modifier la Loi réglementant certaines drogues et autres substances afin d'imposer une peine d'emprisonnement minimal d'un an à toute personne reconnue coupable pour la première fois d'avoir fait le trafic d'une drogue contrôlée ou d'une drogue à usage restreint ou d'un stupéfiant à moins d'un demi-kilomètre d'une école primaire ou secondaire, et une peine d'emprisonnement minimal de deux ans pour un même crime en cas de récidive.

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

\* \* \*

[Français]

**LA LOI SUR LA RÉVISION DES LIMITES DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES**

**M. Richard Marceau (Charlesbourg, BQ)** demande à présenter le projet de loi C-455, Loi visant à changer le nom de la circonscription électorale de Charlesbourg.

—Monsieur le Président, il me fait plaisir de déposer aujourd'hui à la Chambre un projet de loi visant à changer le nom de la circonscription de Charlesbourg pour Charlesbourg—Jacques-Cartier, à la suite d'une consultation de tous les concitoyens de Charlesbourg, de même que des principales organisations de Charlesbourg, incluant les municipalités.

Le nom choisi par les citoyens de Charlesbourg est Charlesbourg—Jacques-Cartier.

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

\* \* \*

**LA LOI SUR LA RÉVISION DES LIMITES DES CIRCONSCRIPTIONS ÉLECTORALES**

**M. Odina Desrochers (Lotbinière, BQ)** demande à présenter le projet de loi C-456, Loi visant à changer le nom de la circonscription électorale de Lotbinière.

—Monsieur le Président, il me fait plaisir de déposer aujourd'hui un projet de loi visant à changer le nom de la circonscription électorale de Lotbinière pour celui de Lotbinière—L'Érable qui, selon moi, sera plus représentatif de l'ensemble du comté.

Ce changement a pour but de permettre une visibilité à la MRC de L'Érable qui, tout comme la MRC de Lotbinière, est intégrée en entier à la nouvelle circonscription électorale fédérale de Lotbinière. Les autres MRC faisant partie de la circonscription de Lotbinière sont déjà identifiées parmi les noms des circonscriptions électorales fédérales voisines. De plus, l'érable est l'arbre dominant du comté et l'une des richesses naturelles qui caractérise l'ensemble des municipalités de la circonscription électorale.

En terminant, il est bon de préciser que la capitale mondiale de l'érable est située à Plessisville dans la MRC de L'Érable.

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

[Traduction]

## LA LOI SUR L'IMMIGRATION

**Mme Sophia Leung (Vancouver Kingsway, Lib.)** demande à présenter le projet de loi C-457, Loi modifiant la Loi sur l'immigration.

—Monsieur le Président, je suis heureuse de présenter mon projet de loi d'initiative parlementaire, Loi modifiant la Loi sur l'immigration. Le projet de loi accroît en particulier les amendes et les peines d'emprisonnement imposées aux passeurs d'immigrants illégaux et à d'autres qui violent notre législation en matière d'immigration.

J'espère que tous les députés vont appuyer ce projet de loi afin de renforcer les sanctions imposées à ceux qui se livrent au trafic d'êtres humains.

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

\* \* \*

• (1515)

## LA LOI SUR LA CONCURRENCE

**M. Gilles Bernier (Tobique—Mactaquac, PC)** demande à présenter le projet de loi C-458, Loi modifiant la Loi sur la concurrence (concours, loterie et jeu de hasard).

—Monsieur le Président, je suis heureux de présenter aujourd'hui un projet de loi d'initiative parlementaire tendant à modifier la Loi sur la concurrence. L'objet de ce projet de loi est d'interdire la production et la distribution de documents imprimés qui renferment un jeu de hasard ou qui forcent les intéressés à verser de l'argent avant de pouvoir recevoir un prix. Le projet de loi est conçu pour protéger les consommateurs canadiens contre un type précis de fraude postale et j'espère que tous les députés vont souscrire à ce projet de loi.

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

\* \* \*

## PÉTITIONS

### LA MAMMOGRAPHIE

**M. Ovid L. Jackson (Bruce—Grey, Lib.)**: Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter quatre pétitions. Les trois premières viennent de Hanover, Walkerton, Meaford, Owen Sound et Elmwood, dans la circonscription de Bruce—Grey.

Elles portent sur la mammographie. Les pétitionnaires demandent l'établissement d'un organisme de réglementation indépendant pour aider à mettre en oeuvre des normes de contrôle et d'assurance de la qualité des mammographies effectuées au Canada.

### POSTES CANADA

**M. Ovid L. Jackson (Bruce—Grey, Lib.)**: La quatrième pétition, monsieur le Président, est présentée au nom des facteurs ruraux. Ils demandent que le Parlement du Canada et Postes Canada s'assurent d'une part que les facteurs ruraux reçoivent les avantages

## Affaires courantes

ou la rémunération qui leur sont dus et veillent d'autre part à ce qu'ils soient couverts contre les problèmes comme l'augmentation des prix de l'essence et le reste. Je voudrais déposer cette pétition.

### L'IMMIGRATION

**M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Réf.)**: Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition portant environ 75 signatures de Canadiens inquiets, habitant surtout dans la circonscription de Surrey-Centre.

Les pétitionnaires estiment que les immigrants illégaux qui sont arrivés sur les côtes de Vancouver engendrent des difficultés pour les véritables réfugiés de bonne foi. Ils soutiennent que nos lois en matière d'immigration incitent les passeurs internationaux à cibler le Canada.

Ils demandent au Parlement de modifier immédiatement les lois canadiennes en matière d'immigration concernant les réfugiés. Ils veulent qu'on puisse expulser les gens qui abusent du système de façon évidente et flagrante.

### LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

**M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Réf.)**: Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter deux pétitions portant 135 signatures de Canadiens inquiets, habitant surtout en Ontario. Ils attirent l'attention de la Chambre sur la discrimination causée à leur avis par le régime canadien de sécurité de la vieillesse.

La loi exercerait une discrimination à l'égard de personnes âgées de certains pays. Les pétitionnaires demandent donc au Parlement d'accorder les prestations de sécurité de la vieillesse à toutes les personnes âgées de plus de 65 ans, sans égard à leur pays d'origine.

Par ailleurs, nous savons que le gouvernement libéral faible continue de pratiquer une discrimination à l'endroit des immigrants venant de certaines parties du monde, comme le fait la taxe d'entrée. Il s'ensuit naturellement que le gouvernement libéral exerce une discrimination contre les immigrants en . . .

**Le vice-président**: Le député sait qu'il doit se contenter de résumer brièvement la pétition sans faire de discours, et je l'invite à respecter la règle à cet égard. S'il a d'autres pétitions, je vais l'entendre, sinon nous passerons à un autre intervenant.

### LA PORNOGRAPHIE JUVÉNILE

**M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Réf.)**: Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter six pétitions comprenant tout juste au-delà de 500 signatures apposées par des Canadiens préoccupés venant encore une fois principalement de ma circonscription de Surrey-Centre.

Les pétitionnaires demandent pourquoi le Parlement n'a pas été rappelé immédiatement afin qu'il puisse invoquer l'article 33 de la Charte canadienne des droits et libertés, ou disposition de dérogation, en vue de passer outre à la décision du tribunal de la Colombie-Britannique et de veiller à ce qu'il soit illégal de posséder de la pornographie juvénile en Colombie-Britannique.

Nous savons que le gouvernement ne . . .

*Affaires courantes*

**Le vice-président:** Nous allons poursuivre.

• (1520)

## POSTES CANADA

**M. Peter Adams (Peterborough, Lib.):** Monsieur le Président, je présente une pétition au nom des facteurs ruraux. Ces derniers touchent souvent moins que le salaire minimum, et leurs conditions de travail sont déplorable. Ils n'ont pas été autorisés à recourir à la négociation collective et, pourtant, les travailleurs du secteur privé qui livrent du courrier dans les zones rurales ont évidemment droit au même traitement que les employés de Postes Canada qui livrent du courrier dans les zones urbaines.

Par conséquent, ces pétitionnaires prient instamment le Parlement d'abroger le paragraphe 13(5) de la Loi sur les corporations canadiennes.

## LE SÉNAT

**L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD):** Monsieur le Président, j'ai ici une pétition signée par des citoyens de St. Catharines, de Thorold et d'autres régions de l'Ontario, de la ville de Saskatoon en Saskatchewan, et j'en passe.

Les pétitionnaires disent que le Sénat du Canada est une institution non démocratique. Selon eux, il est composé de personnes non élues qui n'ont pas à rendre de comptes à la population canadienne et il coûte aux contribuables du pays quelque 50 millions de dollars par année. En raison de cela, monsieur le Président, vous serez surpris de constater qu'ils veulent être sûrs que nous adopterons immédiatement des mesures en vue d'abolir le Sénat.

## LA MAMMOGRAPHIE

**M. Clifford Lincoln (Lac-Saint-Louis, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai deux pétitions. La première est signée par 124 membres de la succursale de London et de la région de la Société du cancer du sein du Canada.

Les pétitionnaires prient instamment le Parlement d'adopter une mesure législative visant à établir une régie indépendante pour élaborer et mettre en oeuvre des normes d'application obligatoire en matière d'assurance et de contrôle de la qualité des mammographies au Canada.

[Français]

## LE FALUN GONG

**M. Clifford Lincoln (Lac-Saint-Louis, Lib.):** Monsieur le Président, je désire présenter une deuxième pétition de plusieurs signataires de ma région du Québec qui demandent au Parlement du Canada de faire pression auprès des autorités chinoises afin de libérer immédiatement tous les pratiquants de Falun Gong détenus en Chine, lever l'interdiction de la pratique de Falun Gong, retirer le mandat d'arrêt international contre M. Li Hongzhi et parvenir à une entente pacifique par le dialogue.

[Traduction]

## LE MARIAGE

**M. Gilles Bernier (Tobique—Mactaquac, PC):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition.

Les pétitionnaires attirent l'attention sur le fait que pour la majorité des Canadiens, le mariage est l'union d'un homme célibataire et d'une femme célibataire et qu'il appartient au Parlement de veiller à ce que le mariage, tel qu'on l'a toujours connu et compris au Canada, soit préservé et protégé. Ils demandent donc au Parlement d'adopter le projet de loi C-225, de façon à ce qu'il soit bien précisé dans la loi qu'un mariage peut seulement être contracté entre un homme célibataire et une femme célibataire.

## LA PORNOGRAPHIE JUVÉNILE

**M. Janko Perić (Cambridge, Lib.):** Monsieur le Président, il était temps. En conformité de l'article 36 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre une pétition présentée par 167 électeurs de ma circonscription, Cambridge.

Les pétitionnaires sont horrifiés par l'existence de la pornographie juvénile et sont choqués de voir des tribunaux statuer que la possession de matériel pornographique juvénile n'est pas illégale.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au Parlement du Canada de prendre toutes les dispositions nécessaires pour protéger les éléments les plus vulnérables de notre société contre la violence sexuelle. Ils demandent en outre au Parlement de prendre des dispositions pour que la possession de matériel pornographique juvénile demeure un crime grave et que les corps policiers reçoivent pour consigne d'appliquer la loi de manière à protéger nos enfants.

Monsieur le Président, je sais que vous ne serez pas d'accord, mais j'appuie mes électeurs.

**Le vice-président:** Le député sait qu'il ne doit pas indiquer son appui ou son opposition. S'il persiste à agir de la sorte, il risque de devoir attendre encore beaucoup plus longtemps la prochaine fois. C'est la deuxième journée de suite que cela se produit.

## LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES

**M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NPD):** Monsieur le Président, j'ai 27 pétitions à présenter, mais je n'en présenterai que trois pour aujourd'hui.

La première compte près de 45 000 signatures. Les pétitionnaires sont surtout préoccupés par l'abominable TPS et demandent au gouvernement canadien d'éliminer graduellement cette taxe, ce qui constituerait un geste très progressiste.

## LA CONSTITUTION

**M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NPD):** Monsieur le Président, la deuxième pétition provient des habitants de Kamloops qui tiennent beaucoup à garder le mention de Dieu dans notre Constitution. Je vous donnerai plus tard le texte de la motion, monsieur le Président, si vous voulez en prendre connaissance. Les pétitionnaires demandent essentiellement qu'on conserve la mention de Dieu dans la Constitution.

## LE CODE CRIMINEL

**M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NPD):** Monsieur le Président, la dernière pétition en ma possession provient de gens qui s'inquiètent beaucoup des modifications qui

sont apportées au Code criminel du Canada et ils souhaitent que ce code soit modifié de manière à empêcher que les personnes condamnées pour des crimes graves soient remises en liberté en attendant l'audition de leur appel, sauf dans des circonstances très exceptionnelles.

• (1525)

#### LES PESTICIDES CHIMIQUES

**M. Irwin Cotler (Mount Royal, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition au nom des électeurs de Mount Royal. Ils réclament immédiatement un moratoire sur l'utilisation de pesticides chimiques à des fins esthétiques, puisque des études sérieuses permettent de démontrer le risque que posent ces pesticides pour la santé des Canadiens de tous les coins du pays.

Ce moratoire ne doit prendre fin que lorsqu'il aura été scientifiquement prouvé que l'utilisation de ces pesticides est sans danger et que les conséquences à long terme de leur utilisation seront connues.

#### LE PORNOGRAPHIE JUVÉNILE

**Mme Beth Phinney (Hamilton Mountain, Lib.):** Monsieur le Président, dans ma première pétition, les pétitionnaires demandent au Parlement de faire en sorte que la possession de pornographie juvénile demeure une grave infraction pénale et que les forces policières accordent la priorité à la mise en application de la loi afin de protéger les enfants.

#### LA MAMMOGRAPHIE

**Mme Beth Phinney (Hamilton Mountain, Lib.):** Monsieur le Président, dans ma deuxième pétition, les pétitionnaires demandent au Parlement de promulguer une loi visant à établir un organisme indépendant chargé d'élaborer, de mettre en application et de faire respecter des normes uniformes et obligatoires d'assurance et de contrôle de la qualité pour les mammographies au Canada.

#### LES ENFANTS VICTIMES DE LA PAUVRETÉ

**M. Jake E. Hooppner (Portage—Lisgar, Réf. Ind.):** Monsieur le Président, j'ai trois pétitions à présenter.

Dans les deux premières, les pétitionnaires exhortent le Parlement à respecter la promesse faite dans la résolution que la Chambre des communes a adoptée en 1989, soit de mettre fin à la pauvreté des enfants d'ici l'an 2000.

#### LA CONSTITUTION

**M. Jake E. Hooppner (Portage—Lisgar, Réf. Ind.):** Monsieur le Président, dans la dernière, les pétitionnaires prient le Parlement de ne pas promulguer une loi visant à supprimer les références à Dieu ou à la suprématie de Dieu de la Constitution canadienne ou de la Charte canadienne des droits et libertés.

#### POSTES CANADA

**Mme Karen Redman (Kitchener-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai deux pétitions à déposer aujourd'hui au nom des électeurs de Kitchener-Centre.

La première vient de courriers des routes rurales qui croient être victimes de discrimination. Ils demandent au Parlement d'abroger l'alinéa 13(5) de la Loi sur la Société canadienne des postes.

#### Affaires courantes

##### LA PORNOGRAPHIE JUVÉNILE

**Mme Karen Redman (Kitchener-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, la deuxième pétition demande que le Parlement prenne toutes les mesures nécessaires pour que la possession de pornographie juvénile reste une infraction pénale et que les forces policières reçoivent l'instruction de donner la priorité à l'application de cette loi de façon à protéger nos enfants.

##### LE MARIAGE

**M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD):** Monsieur le Président, vous avez gardé le meilleur pour la fin.

Tout d'abord, je présente une pétition qui vient de Lower Sackville, dans ma circonscription. Les pétitionnaires demandent au Parlement de retirer le projet de loi C-23, de confirmer la définition législative de mariage comme une union hétérosexuelle et de veiller à ce que le mariage soit reconnu comme une institution unique.

##### LES PÊCHES

**M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD):** Monsieur le Président, j'ai trois autres pétitions à présenter, et elles viennent des fabuleuses provinces que sont la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard

Les pétitionnaires demandent au Parlement de faire enquête sur les pouvoirs et les mesures non démocratiques d'organismes non élus, l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers et l'Office national de l'énergie, et de refuser que la parcelle 1, visée par l'appel d'offres NS98-2, sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, soit exposée à des conditions qui présentent de graves dangers pour nos sites vulnérables de pêche au homard et à d'autres espèces.

##### LA PAUVRETÉ CHEZ LES ENFANTS

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition sur la pauvreté.

Les pétitionnaires, qui sont d'un peu partout au Canada et notamment de ma circonscription, Mississauga-Sud, désirent attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'un enfant sur cinq vit dans la pauvreté au Canada.

Les pétitionnaires nous rappellent qu'en 1989, la Chambre a adopté une résolution qui avait pour objectif l'élimination de la pauvreté pour l'an 2000. Par conséquent, les pétitionnaires demandent au Parlement d'utiliser le budget 2000 pour créer un programme pluriannuel visant à améliorer le bien-être des enfants au Canada. Nous savons que le dernier budget contient des mesures importantes en ce sens.

\* \* \*

#### QUESTIONS AU FEUILLETON

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

*Les crédits*

**Le vice-président:** Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

**DEMANDES DE DOCUMENTS**

**M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, l'avis de motion n° P-4 portant production de documents, inscrit au nom du député de Brandon—Souris, est jugé recevable par le gouvernement, sous réserve des conditions indiquées dans la réponse, et les documents sont déposés immédiatement.

Qu'une humble adresse soit présentée à son Excellence la priant de faire déposer à la Chambre copie de tous les documents, rapports, procès-verbaux de réunions, notes, messages électroniques, notes de service et lettres échangés entre le ministre de l'Agriculture, le ministre du Commerce international, le Bureau du Représentant au commerce des États-Unis et le Secrétaire à l'agriculture des États-Unis au sujet des causes de friction dans le commerce agricole et des plaintes de l'Organisation mondiale du commerce en ce qui concerne précisément les entreprises commerciales d'État et la régulation de l'offre.

**Le vice-président:** Sous réserve des conditions mentionnées par le secrétaire parlementaire, plaît-il à la Chambre d'adopter la motion n° P-4 portant production de documents?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

**M. Derek Lee:** Monsieur le Président, je demande que les autres avis de motion portant production de documents soient réservés.

**Le vice-président:** Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

[Français]

**LE FEUILLETON DES AVIS**

**Le vice-président:** Je désire informer la Chambre qu'il y a des erreurs dans le *Feuilleton des Avis* d'aujourd'hui, sous la rubrique «Travaux des subsides».

[Traduction]

À la page IV, la motion n° 2, inscrite au nom de M. John McKay (Scarborough—Est) sous la rubrique Budget supplémentaire des dépenses (B), Crédits qui font l'objet d'opposition, devrait être inscrite au nom de M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough).

• (1530)

[Français]

Aux pages XII et XIII, les motions n°s 36, 37, 38 et 41 inscrites au nom de M. Lebel (Chambly) dans le texte anglais, sous la rubrique Budget supplémentaire des dépenses (B), crédits qui font l'objet d'opposition, devraient aussi être inscrites sous ce nom dans le texte français et non au nom de M. Brien (Témiscamingue).

[Traduction]

Un rectificatif est disponible sur la table. Je regrette les inconvénients ou embarras que cela a pu causer aux députés.

Puisque nous en sommes au dernier jour désigné pour la période des crédits se terminant le 31 mars 2000, la Chambre suivra la procédure habituelle pour étudier et régler les projets de loi de crédits. Compte tenu des pratiques récentes, les députés sont-ils d'accord pour que les projets de loi soient distribués maintenant?

**Des voix:** D'accord.

**INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Traduction]

**LES CRÉDITS****JOUR DÉSIGNÉ—LES TRANSPORTS**

**Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Réf.) propose:**

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait assurer la direction nécessaire à la mise sur pied d'un système de transport sûr, cohérent et intégré, en travaillant de concert avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé pour planifier, mettre en oeuvre et financer un tel système.

—Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je propose, pour le compte de l'opposition officielle, cette motion très importante à la Chambre pour qu'elle en débâte devant la population canadienne. Il est très évident pour la plupart d'entre nous qui ont entendu l'exposé budgétaire du ministre des Finances que le gouvernement accorde très peu d'importance au réseau canadien des transports.

Nous, de l'opposition officielle, croyons que les transports sont absolument cruciaux dans un pays aussi vaste que le Canada. Une bonne partie de l'histoire de notre pays est associée aux transports et s'est faite grâce aux transports, si l'on songe au chemin de fer transcanadien. Aujourd'hui, notre économie dépend d'un excellent réseau continu de transports.

Je ne parle pas seulement des camions et des routes, des trains et de la voie ferrée, des avions et des aéroports ni des navires et des ports. Je parle d'un réseau de transports intégré, continue et sûr dans lequel tous ces moyens de transport sont en interrelation.

Le Canada se débrouille extrêmement bien ces dernières années et le gouvernement ne rate pas une occasion de s'en attribuer le mérite. Toutefois, notre commerce international a cru à un rythme incroyable, surtout avec les États-Unis, grâce principalement à l'accord de libre-échange et à l'ALENA.

Je rappellerai aux libéraux, en face, qu'ils se sont prononcés contre ces deux accords auxquels nous devons la croissance économique de notre pays. Nos exportations vers les États-Unis ont augmenté de près de 70 p. 100 entre 1994 et 1999. Aujourd'hui, des marchandises d'une valeur d'au moins 1,5 milliard de dollars, en

*Les crédits*

moyenne, traversent chaque jour la frontière entre le Canada et les États-Unis. Cette hausse massive du trafic ne s'est pas reflétée dans une expansion équivalente de l'infrastructure des transports. En fait, le gouvernement fédéral consacre beaucoup moins d'argent à l'infrastructure des transports aujourd'hui qu'en 1994.

Je signale que je vais partager le temps mis à ma disposition avec le député de Calgary-Est. Les députés de l'opposition vont se partager leur temps de parole tout au long du débat.

• (1535)

Comme je le disais, le gouvernement n'a pas pris d'engagement en vue d'appuyer l'infrastructure de transport. Même si les autorités fédérales disposent de pouvoirs en matière de commerce, les libéraux ont complètement renoncé au rôle que le gouvernement fédéral peut jouer dans le transport interprovincial et international.

De plus en plus, on sent la nécessité d'adopter un plan de transport sûr, homogène et intégré, une stratégie qui ne soit pas simplement nationale, mais continentale. Voilà un domaine où le gouvernement fédéral devrait jouer un rôle de premier plan, mais il s'est complètement retiré des discussions et du débat à ce sujet.

Nous pourrions nous interroger sur la nécessité d'un plan central, d'une stratégie nationale continentale. Nous devons élaborer avec les provinces et les États-Unis des règlements cohérents en matière de transport. Je ne parle pas simplement d'une reréglementation de l'industrie, ce n'est pas ce que nous souhaitons. Nous ne voulons pas que le gouvernement fédéral recommence à réglementer le secteur des transports.

Il conviendrait toutefois d'envisager un minimum de réglementation afin d'assurer la sécurité, de tenir compte des préoccupations environnementales et de garantir la concurrence. Comprenez-moi bien: nous ne voulons pas que le gouvernement fédéral recommence à réglementer massivement les transports, mais nous reconnaissons qu'il y a des secteurs où une réglementation minimale de la part du gouvernement fédéral pourrait être nécessaire.

J'insiste sur l'importance pour le gouvernement fédéral d'agir à titre de coordonnateur, de médiateur et d'artisan d'un consensus. Il est important que le gouvernement fédéral amène les parties concernées à la table. C'est une responsabilité à laquelle le gouvernement libéral actuel s'est dérobé.

Tout en collaborant avec les autres niveaux de gouvernement et le secteur privé, le gouvernement fédéral doit être prêt à fournir sa part du financement. Il doit reconnaître qu'il joue un rôle essentiel dans l'établissement d'une infrastructure qui revêt une si grande importance pour notre économie. La prospérité économique et le bien-être du pays requièrent un système de transport très solide et sécuritaire. Le gouvernement fédéral doit contribuer à faire de cela une réalité.

Le gouvernement fédéral doit cesser d'utiliser les taxes sur le carburant comme d'une vache à lait. L'an dernier, le gouvernement fédéral a recueilli 4,5 milliards de dollars en taxes sur le carburant, mais il n'a réinjecté que 150 millions de dollars dans le réseau routier. J'entends la même plainte de la part de l'industrie aérienne selon laquelle le gouvernement fédéral empêche des centaines de

millions de dollars en contrats de location, mais réinjecte seulement dix millions de dollars dans l'infrastructure aéroportuaire.

Le gouvernement fédéral doit revoir ses politiques fiscales s'appliquant à l'industrie des transports. Dans l'économie d'aujourd'hui, nous estimons que les entreprises de transport du Canada ne sont pas concurrentielles sur le marché international largement à cause de la structure d'imposition canadienne. Il est important que le gouvernement rende nos entreprises plus concurrentielles en revoyant ses politiques fiscales.

Notre industrie des transports a connu et connaît encore de grands changements. Il est assez évident pour les députés de l'opposition et les Canadiens en général que le gouvernement n'est pas en mesure de gérer ces changements. Pensons à l'acquisition de Canadien international par Air Canada et aux retombées de cette transaction. Pensons aussi à la fusion CN-BNSF. Pensons à la crise qui frappe l'industrie canadienne du camionnage. Mes collègues parleront plus en détail des problèmes particuliers touchant chacune des industries des transports au Canada. Je n'aborderai donc pas cette question.

Il importe de plus en plus que le gouvernement fédéral joue un rôle de chef de file dans le développement stratégique du système de transport de demain.

• (1540)

Le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de chef de file. Il doit être prêt à préciser clairement au secteur des transports qu'il est un intervenant important dans les discussions qui doivent avoir lieu. Ce n'est pas que le gouvernement devrait dicter les politiques, mais il doit jouer un rôle de chef de file pour ce qui est d'amener les intéressés à la table des négociations et de parvenir à un consensus sur la façon de développer ce système de transport dont on a tant besoin. Cela doit se faire le plus tôt possible.

Étant donné la croissance de la demande dans le secteur des transports, avec une croissance de plus de 10 p. 100 des exportations et des importations d'un côté et de l'autre de la frontière canado-américaine chaque année, nous ne pouvons nous permettre de ne pas répondre au besoin de développer notre infrastructure en matière de transport. Nous devons avoir plus qu'un simple plan national. Ce doit être un plan continental. On doit reconnaître que le mouvement des marchandises et des gens se fait autant nord-sud qu'est-ouest. Nous devons avoir un plan continental pour transporter les marchandises et les passagers.

Ce qui est tout aussi important, c'est que cette stratégie et l'engagement financier à l'égard de cette dernière doivent être à long terme. Nous devons penser à long terme. Il s'agit de tenir compte non seulement de la croissance à l'heure actuelle et dans le passé, mais également de la croissance possible à l'avenir. Ceux qui suivent de près l'accroissement de nos échanges avec les États-Unis ne seront pas surpris d'apprendre qu'il est de plus en plus nécessaire de créer une infrastructure pour faire face à cela. Le Canada ne peut se permettre de ne pas assumer cette responsabilité, car la saturation de notre système de transport actuel ne va que s'aggraver à l'avenir.

*Travaux de la Chambre*

Si le gouvernement fédéral ne donne pas l'exemple et ne facilite pas la mise en place de ce système stratégique de transport continental, le Canada peut s'attendre à un certain chaos. Cela aura des répercussions sur notre bien-être économique. Le réseau de transport contribue grandement à la croissance économique du Canada, qui permet de financer nos soins de santé, notre système d'éducation, nos services sociaux et toutes les choses auxquelles les Canadiens tiennent.

Tous ces services dépendent au bien-être économique de notre pays, qui repose, à son tour, sur un bon système de transport permettant de transporter les marchandises et les passagers. Les accords commerciaux ne fonctionneront pas si nous ne pouvons acheminer ces marchandises vers les marchés. Je voudrais dire au gouvernement actuel qu'il est temps de préparer le réseau de transport du Canada pour le XXI<sup>e</sup> siècle.

**M. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai écouté très attentivement ma collègue d'en face. Certains des points qu'elle soulève présentent effectivement un intérêt considérable. Le Canada doit passer au XXI<sup>e</sup> siècle. Nos routes ont désespérément besoin de travaux de réparation. J'emprunte la 401 pour me rendre à Windsor. J'ai vu l'endroit où a eu lieu l'accident l'été dernier. Des travaux de construction y ont été effectués, et j'espère que l'on poursuivra sur cette lancée jusqu'à Toronto.

La députée peut-elle me dire comment elle s'y prendra pour financer les travaux d'infrastructure? Son parti appuiera-t-il un programme libéral visant à dégager de l'argent pour l'infrastructure au cours du prochain exercice financier comme nous l'avons fait en 1993-1994? La députée appuierait-elle une semblable initiative afin que de l'argent prévu pour les travaux d'infrastructure soit affecté aux routes et à des tâches spéciales qui pourraient contribuer à améliorer le réseau national de transport?

• (1545)

**Mme Val Meredith:** Monsieur le Président, la politique de l'opposition officielle est de consacrer expressément de l'argent aux routes et au transport, et les fonds viendraient des taxes sur l'essence. L'argent venant de ces taxes sur l'essence serait versé dans un fonds spécial visant à apporter des améliorations à l'infrastructure routière.

Nous entretenons beaucoup d'inquiétude concernant l'argent qui serait prévu dans le budget pour les programmes d'infrastructure. Ma grande préoccupation en qualité de membre de l'opposition porte sur l'établissement des priorités. À mon avis, tous les Canadiens estiment que la rénovation des routes constitue une question de sécurité. Ils craignent pour leur bien-être lorsqu'ils empruntent les routes en raison de leur piètre état. Les Canadiens accorderaient la priorité aux routes plutôt qu'aux pistes pour jeux de boules, centres de curling et autres travaux réalisés avec l'argent prévu pour les infrastructures.

Dans le budget de cette année, seulement 150 millions de dollars ont été prévus pour les routes. Il y avait effectivement d'autre argent pour des travaux d'infrastructure, mais il n'y avait que 150 millions

de dollars pour les routes. À mon avis, ce n'est pas une bonne priorité. D'autres Canadiens conviendraient avec moi que les priorités du gouvernement ne se situent pas à la bonne place.

[Français]

**M. René Canuel (Matapédia—Matane, BQ):** Monsieur le Président, j'ai une simple question à poser à ma collègue.

Il y a de petits aéroports—petits par les distances que les avions doivent parcourir—qui ont été remis aux municipalités. C'est le cas entre autres de l'aéroport de Matane. Aujourd'hui, même si le maire est plein de bonne volonté, il ne peut pas subvenir aux réparations qui doivent être faites dans cet aéroport.

Le gouvernement nous dit toujours que si les municipalités ont accepté ces aéroports, elles doivent s'en occuper. C'est grosso modo ce qu'on nous dit. Une ville n'a pas forcément les moyens de s'occuper d'un aéroport.

Est-ce que le gouvernement fédéral ne devrait pas faire un effort spécial pour les aéroports qui autrefois lui appartenaient, qui ont été remis aux municipalités et, même si elles les ont acceptés, de contribuer encore à leur entretien?

[Traduction]

**Mme Val Meredith:** Monsieur le Président, le député a tout à fait raison. Il y a le problème des petits aéroports régionaux, des aéroports éloignés, des routes. En 1972, sous le gouvernement du premier ministre Pierre Trudeau, le gouvernement avait promis la fameuse route du Mackenzie. Cette promesse ne s'est jamais concrétisée. Nous attendons toujours cette route. Les habitants de ces collectivités du nord cherchent encore un moyen de sortir de ces régions éloignées l'hiver autrement que par la route de glace.

C'est pourquoi je pense qu'il est extrêmement important que le gouvernement élabore une stratégie de transport englobant tous les modes de transport. Le gouvernement devrait s'entendre avec les intervenants sur un plan efficace.

Comment allons-nous nous assurer que les petits aéroports disposent de toutes les installations nécessaires? Comment allons-nous nous assurer que les collectivités ont les moyens de les appuyer? Comment allons-nous nous assurer que les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral assument leurs responsabilités? Le seul moyen de créer au Canada un système de transport qui soit concurrentiel au XXI<sup>e</sup> siècle, c'est de planifier et de nous attaquer à toutes ces questions à la fois car ces questions sont liées entre elles.

\* \* \*

## LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

**M. Derek Lee (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, il y a eu des consultations entre les leaders à la Chambre de tous les partis. Vous constaterez qu'il y a consentement pour adopter

*Les crédits*

la motion suivante au sujet de la prolongation de la séance ce soir. Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement, la Chambre n'ajourne pas aujourd'hui à 18 h 30, mais à 17 h 15. Que le débat sur la motion des crédits proposée par la députée de South Surrey—White Rock—Langley soit interrompu et que toutes les questions nécessaires pour disposer du budget des dépenses supplémentaires et des crédits provisoires et des projets de loi qui en découlent soient mises aux voix sur-le-champ sans débat ni amendement. Que, immédiatement après qu'on aura disposé du budget supplémentaire et des crédits provisoires, s'il est plus tard que 23 h 59, le 22 mars 2000, la Chambre s'ajourne ou, s'il n'est pas encore 23 h 59, le 22 mars 2000, qu'elle passe aux initiatives parlementaires prévues pour aujourd'hui et, immédiatement après, reprenne le débat interrompu à 17 h 15, étant entendu qu'aucune demande de vérification du quorum, motion dilatoire ou demande de consentement unanime ne sera acceptée par la présidence et que la Chambre s'ajournera au plus tard trois heures après la reprise du débat ou à 23 h 59, le 22 mars 2000, selon la première éventualité.

• (1550)

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

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** La Chambre a entendu le texte de la motion. Lui plaît-il de l'adopter?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

\* \* \*

## LES CRÉDITS

### JOUR DÉSIGNÉ—LES TRANSPORTS

La Chambre reprend l'étude de la motion.

**M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, Réf.):** Monsieur le Président, c'est un plaisir pour moi de prendre la parole aujourd'hui pour parler d'un sujet aussi important que la mise sur pied d'un système de transport cohérent et intégré, tel que proposé par notre collègue.

Notre pays est le deuxième plus grand pays au monde. Un pays aussi grand et relativement peu peuplé doit pouvoir compter sur un système de transport qui permet de réunir les collectivités éloignées, les petites localités et les plus grands centres.

Quarante pour cent de notre PIB est relié aux exportations. Notre marché d'exportation est très important et notre prospérité dépend donc de l'efficacité de notre système de transport.

Notre système de transport était très efficace autrefois, mais le manque de vision du gouvernement ainsi que les compressions qu'il a exercées dans les budgets des transports ont entraîné une réduction des services. Étant donné l'augmentation des exportations et l'existence de l'ALENA, le besoin d'un système de transport efficace est de plus en plus criant.

Je sais que, dans une ville comme Calgary, notre système de transport ne peut arriver à soutenir le rythme de la croissance. Il est urgent de consacrer plus de fonds au système de transport.

En se tournant vers les origines de notre pays, on se rend compte que le Canada a vu le jour grâce au chemin de fer. C'était le premier système de transport qui unissait les deux côtes de notre pays. Le chemin de fer a joué un rôle très important pour l'unité du Canada.

L'industrie du transport aérien a joué un grand rôle pour les communautés éloignées du Nord qui étaient desservies par les pilotes de brousse et les petits avions. Ces petits services ont donné le jour à une industrie aérienne très viable. Nous nous rappelons bien sûr des PWA, de Wardair et des autres compagnies aériennes qui ont joué un rôle très important pour l'unité canadienne.

Lorsque je parle de l'unité canadienne, il ne faut pas oublier que nous sommes voisins de la plus grande économie au monde. Il est important pour le Canada de pouvoir compter sur un système assurant le transport d'est en ouest, pour l'union et l'unité du pays.

On ne peut nier l'importance d'un bon système de transport cohérent. Je parle ici du chemin de fer, de l'industrie aérienne et de l'industrie maritime. Tous ces modes de transport ont joué un rôle important dans l'histoire canadienne.

• (1555)

La situation est devenue critique, l'année dernière, lorsque notre industrie du transport aérien a été confrontée à une crise importante. On peut accuser les compagnies et le gouvernement lui-même, qui tentait de contrôler et de réglementer l'industrie, de n'avoir pas su faire preuve de vision à long terme. C'était l'époque de la réglementation. Nous nous rappelons tous qu'Air Canada était un monopole de l'État et que des restrictions lui étaient imposées par le gouvernement dans ses efforts pour contrôler l'industrie du transport aérien.

On en constate encore les conséquences aujourd'hui, lorsqu'on voit les restrictions à la propriété d'Air Canada. En revanche, Canadien a été abandonnée aux forces du marché.

Comme nous le savons tous, cela s'est terminé par les grandes guerres aériennes qui ont eu lieu l'année dernière. Les guerres aériennes ont eu lieu dans la salle du conseil, mais les Canadiens ont commencé à s'inquiéter, car ils en étaient venus à compter sur le transport aérien, devenu l'un des principaux modes de déplacement dans notre pays. Les Canadiens ont commencé à s'inquiéter de ce qui se passait.

Une grave menace planait sur l'environnement concurrentiel de l'industrie du fait qu'un transporteur dominant détenait une part importante du marché au pays.

Nous savons tous qu'Air Canada a été créée par le gouvernement, puis a été privatisée et a reçu des fonds considérables du gouvernement, lesquels lui ont assuré un avantage sur les transporteurs du secteur privé. Néanmoins, la manière dont Air Canada a traité ses concurrents par le passé n'a pas été très correcte. La compagnie a été accusée de recourir à des pratiques déloyales, de tenter d'acculer

*Les crédits*

Canadien à la faillite et d'essayer de s'imposer comme une société dominante dans l'industrie du transport aérien au Canada.

Cela inquiète beaucoup de gens qui viennent de l'ouest du Canada.

Maintenant qu'Air Canada a pris le contrôle de Canadien, des craintes persistent. La société n'a présenté aucun plan et n'a pas fait connaître sa vision. Elle est simplement entrée en jeu et, probablement avec condescendance, a dit qu'elle prenait le contrôle de Canadien. Si on les interrogeait, ceux qui voyagent en avion diraient qu'ils voient déjà que la fusion a éliminé la concurrence. Ils voient déjà la différence quand ils essaient de modifier leurs plans et de faire des arrangements. Cela a des répercussions dans l'ouest du Canada, et c'est un motif d'inquiétude.

Personnellement, je crois qu'Air Canada n'a pas pris la peine de demander aux voyageurs ce qu'ils veulent. Les autorités se sont contentées d'essayer, compte tenu de la rentabilité, de créer une fusion des lignes aériennes pour faire disparaître la surcapacité qui existait, comme nous le savons tous. Cette surcapacité n'aurait jamais dû exister pour commencer, car elle suscite des tensions et des craintes.

Si la situation ne change pas, il y aura un problème de taille. Les Canadiens vont demander plus de concurrence. Nous savons que le gouvernement a dit qu'il avait donné deux ans à Air Canada pour s'intégrer et pour répondre aux besoins des Canadiens.

• (1600)

Il reste que la société ne sera pas concurrentielle. Sans concurrence, les voyageurs canadiens vont payer le gros prix. Ils peuvent déjà le prévoir. Des milliers de voyageurs ont dépensé des millions de dollars pour accumuler des milles aériens qui sont déjà incertains. En effet, Air Canada parle de négocier ces programmes.

Espérons que la société ne profitera de cette situation de monopole pour utiliser ces programmes contre les voyageurs canadiens. Elle sait qu'elle jouit d'un monopole et que les Canadiens n'ont pas d'autre choix que d'utiliser ses services. J'espère qu'elle n'en profitera pas. J'espère qu'elle aura une meilleure conscience de ses responsabilités sociales, qu'elle s'occupera des besoins des Canadiens et qu'elle cherchera d'autres solutions si la concurrence se resserre.

J'ai donné mon point de vue sur la situation de l'industrie des lignes aériennes au Canada. Dans son rapport minoritaire au Comité des transports, le Parti réformiste a proposé des solutions. J'espère que le gouvernement en tiendra compte et qu'il se penchera sur la situation de monopole qui existe dans l'industrie aérienne du Canada aujourd'hui.

**M. Stan Dromisky (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, c'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai écouté les arguments de l'opposition concernant notre système de transport.

Je voudrais revenir sur les observations du député concernant le transport aérien. Il sait bien qu'il existe une entente, que la direction

d'Air Canada s'est engagée à respecter, concernant la fixation des prix, la concurrence, l'emploi et les services à offrir aux collectivités desservies au moment de la signature de l'entente. Il a tenu des propos trompeurs au sujet du genre de services qu'Air Canada assure à l'heure actuelle.

Je pense que le député veut que l'on revienne au même niveau de service qu'à l'époque où Canadien et Air Canada se précipitaient mutuellement vers la faillite. Maintenant que des correctifs ont été apportés aux horaires d'Air Canada, entre autres, afin de sortir l'entreprise du gouffre, le député peut-il m'expliquer et expliquer à la Chambre ce qu'il propose?

La concurrence est là. Il est originaire de l'Ouest. WestJet et d'autres compagnies se positionnent sur le marché. Il faut du temps pour cela. Ça ne peut pas se faire en criant ciseaux. Ce n'est pas l'affaire d'une semaine. Des négociations et des études sont en cours et des organismes adoptent des mesures exploratrices, histoire de faire jouer un peu la concurrence dans divers secteurs de notre industrie aéronautique.

**M. Deepak Ohrai:** Monsieur le Président, les propos du député n'ont en rien contribué à atténuer mes craintes. Son gouvernement manque de vision alors qu'il a pourtant tous les dossiers en main. Et la question qu'il m'a posée, c'est précisément celle que les Canadiens se posent avec inquiétude, au sujet de l'absence de concurrence. Le gouvernement a eu deux ans. Il savait ce qui allait se produire. Il s'est croisé les bras en attendant. Il a beau faire valoir que des comités se penchent sur la question, cela ne donne pas grand-chose pour l'instant.

En effet, le gouvernement a accordé un délai de deux ans à Air Canada. Nous disons à Air Canada qu'il y a de l'inquiétude dans l'air et qu'il faut faire quelque chose pour l'atténuer. Et le gouvernement doit en faire autant.

[Français]

**M. Gérard Asselin (Charlevoix, BQ):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention le discours du député réformiste. Cela m'incite à lui poser la question suivante.

• (1605)

J'aimerais lui demander ce qu'il pense de la rentabilité des transporteurs aériens, que ce soit Air Canada ou les Lignes aériennes Canadien International. Je ne doute pas de la rentabilité du transporteur aérien entre Québec et Montréal; c'est sûrement rentable, les avions sont pleins et il faut faire des réservations. C'est la même chose entre Montréal et Toronto, Toronto et Vancouver. Ce n'est pas un problème, il y a une libre concurrence, une libre compétition et on se doit de faire des réservations, du moins quelques jours à l'avance.

Là où est le problème, c'est dans les régions. La question que je veux poser au député réformiste est celle-ci: selon lui, selon son parti, un aéroport non rentable en région, un transporteur qui accumule des déficits pour fournir un service de transport aérien entre

*Les crédits*

une région et un grand centre, est-ce que la position du Parti réformiste, c'est de fermer cet aéroport?

J'aimerais qu'il me confirme que, peu importe l'éloignement, peu importe le nombre de population et la communauté, la responsabilité du gouvernement fédéral est de conserver ces aéroports et de s'assurer que le transport aérien demeure en région. C'est ma version à moi et je pense que la version du Parti réformiste, c'est tout simplement que si ce n'est pas rentable, on les ferme. J'aimerais qu'il me le confirme.

[Traduction]

**M. Deepak Obhrai:** Monsieur le Président, le Canada est un pays vaste dont beaucoup de localités éloignées ne sont accessibles que par avion. Mais, au bout du compte, quand il s'agit de faire le bilan, si la demande fait défaut dans bon nombre de ces aéroports, ces derniers sont sous-utilisés. Si personne ne se sert de ces aéroports, il n'est pas raisonnable de continuer à les exploiter.

Les aéroports sont partie de l'infrastructure et si une compagnie aérienne ne s'en sert pas, d'autres le feront. Cela se résume à ceci: les compagnies aériennes ont deux ans pour offrir ces nouveaux services, pour mettre en place un réseau et des méthodes garantissant l'utilisation efficace des avions et des aéronefs de faible tonnage, afin de faire entrer le facteur coût en ligne de compte. Il ne sert à rien d'utiliser un gros avion si les passagers ne sont pas là. Des avions de faible tonnage peuvent être utilisés. La flotte peut être modifiée. Voilà autant de questions qu'il convient de ne pas négliger.

**M. Stan Dromisky (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je signale que le partagerai mon temps de parole avec le ministre du Revenu national.

Je me félicite d'avoir la possibilité de parler de la motion de l'opposition qui demande au gouvernement d'assurer la direction nécessaire à la mise sur pied d'un système de transport sûr, cohérent et intégré, en travaillant de concert avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé pour planifier, mettre en oeuvre et financer un tel système.

Je vais montrer que le gouvernement n'a pas attendu cette motion pour s'occuper de la question et j'utiliserai le transport durable comme exemple.

Le transport durable va plus loin que la motion présentée par le parti de l'opposition. Le transport durable vise à fournir aux Canadiens, d'un océan à l'autre, l'accès à des moyens de transport qui soient non seulement sécuritaires, continus et intégrés, mais aussi efficaces et respectueux de l'environnement.

Comme nous le savons tous, un secteur des transports vigoureux est la pierre angulaire d'une économie concurrentielle. Par sa nature, ce secteur a des répercussions sur l'environnement. Nous les voyons tous les jours, qu'il s'agisse de la pollution atmosphérique et sonore, des émissions de gaz à effet de serre ou de l'utilisation des sols et d'autres ressources naturelles. Par exemple, le secteur des transports est responsable de 40 à 50 p. 100 des émissions de certains polluants produisant le smog au Canada. Il est aussi la principale source d'émissions de gaz à effet de serre.

Le transport durable est un objectif à long terme et il n'existe aucune façon magique de l'atteindre, car le transport est vital pour notre économie. Il appuie le commerce et le tourisme au Canada et notre position concurrentielle. Le transport contribuera toujours de façon importante à unir les Canadiens et notre beau pays. Étant donné la croissance du secteur des transports, nous ne pouvons faire abstraction des problèmes de congestion, de qualité de l'air et de changement climatique si nous voulons améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens.

• (1610)

Rendre notre système de transport plus durable n'est pas une responsabilité qui incombe uniquement au gouvernement fédéral. C'est une responsabilité qui concerne tous les paliers de gouvernement et tous les secteurs de la société. L'approche du gouvernement fédéral est d'aborder de front la question du transport durable, mais de concert avec ceux qui peuvent offrir des solutions et ceux qui seront le plus touchés.

Un bon exemple qui illustre cette approche est le leadership dont fait preuve le gouvernement en relevant le défi que pose le changement climatique. Les transports constituent la source la plus importante d'émissions de gaz à effet de serre au Canada; ils comptent pour 25 p. 100 du total à cet égard, et cette proportion augmente rapidement. Si nous poursuivons dans la voie actuelle, les émissions dépasseront les niveaux de 1990 de 32 p. 100 en 2010, et de 50 p. 100 en 2020. Je ferai remarquer que nous ne sommes pas les seuls à affronter ce problème. Le changement climatique est un problème fondamental concernant les transports dans tous les pays industrialisés du monde.

Qu'est-ce qui cause cette augmentation? Elle est attribuable en grande partie aux véhicules routiers qui produisent 70 p. 100 de toutes les émissions causées par les transports. Cela veut dire aussi que les actions des simples conducteurs au Canada, dont nous tous à la Chambre, peuvent y changer quelque chose.

Malgré les améliorations qu'on apporte sans cesse à la technologie dans le but de réduire les émissions et de rendre les véhicules plus efficaces, le nombre des voitures et des camions sur les routes et les distances parcourues croissent rapidement. Dans le secteur du transport des marchandises, on prévoit que le volume des marchandises expédiées par avion et par camion doublera d'ici 20 ans, tandis que celui des marchandises expédiées par des modes de transport plus efficaces comme le ferroviaire et le maritime devrait augmenter très lentement.

Les problèmes et les solutions sont complexes. Dans le secteur du transport des marchandises, les expéditeurs doivent maintenir un équilibre entre les coûts, le temps et les besoins de service qui varient selon le produit transporté et la distance à parcourir. Pour les consommateurs, le choix du mode de déplacement dépend de facteurs comme le temps, l'accessibilité, le coût, la commodité et la préférence personnelle. Pour passer à un système de transports plus intégré et efficace, un système qui maintient la sécurité publique et la mobilité et qui soutient notre économie en pleine croissance, mais qui est aussi source de pollution, il faut leadership et partenariat, le genre de leadership dont le gouvernement a fait montre.

### *Les crédits*

En 1998, le ministre des Transports, de concert avec ses homologues provinciaux et territoriaux, a créé la Table des transports dans le cadre du Secrétariat national du changement climatique afin d'identifier et d'évaluer les options permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par les transports. La table de concertation réunissait 25 intervenants différents, dont les administrations municipales et les gouvernements fédéral et provinciaux, les fabricants nationaux et étrangers d'automobiles, les producteurs de pétrole et de carburants de remplacement, les transporteurs, y compris les camionneurs, les sociétés ferroviaires, les lignes aériennes et les sociétés de transport maritime, les écologistes et les consommateurs. Ce groupe, formé de gens aux intérêts très variés, s'est réuni car il a reconnu qu'il avait un rôle important à jouer pour trouver des solutions pratiques.

Cette initiative exceptionnelle a permis d'examiner exhaustivement et globalement notre réseau de transport. Rares sont les pays qui ont entrepris une telle démarche mettant à contribution des intérêts aussi hétérogènes. Ce groupe d'intervenants a récemment présenté son rapport final, qui cernait plus de 100 options qui pourraient permettre d'améliorer le réseau de transport. Son travail montre bien qu'il n'existe pas une seule solution.

Les centres urbains du Canada sont importants, car ils comptent pour plus de la moitié des émissions des véhicules de transport et doivent faire face à quelques-uns des plus graves problèmes de congestion. La table de concertation a étudié plus de 30 stratégies différentes pour améliorer l'efficacité du réseau de transport urbain.

Dans bien des villes, une stratégie importante consiste à accroître le rôle des véhicules de transport public. Il est important d'améliorer l'infrastructure et les services de transport public et d'élargir les installations pour lier le transport public à d'autres options, comme le transport par automobile, par chemin de fer et par voie aérienne.

Il convient de coordonner les stratégies dans toutes les municipalités d'une région et de les intégrer aux plans d'utilisation des terres au palier municipal. Un bon exemple de cette façon de procéder est le district régional du Grand Vancouver, qui coordonne la planification et les services de transport dans un certain nombre de municipalités. Son nouveau plan stratégique régional viable intègre l'utilisation des terres et la planification du transport sur les 20 prochaines années. La province utilise une partie des taxes provenant des ventes de carburant dans la ville pour financer les améliorations apportées au réseau de transport. Il s'agit là d'un exemple des mesures qui sont prises dans les centres urbains de tout le Canada.

La table de concertation a examiné des options permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre qui proviennent du transport des marchandises. Les nouvelles technologies et pratiques d'exploitation offrent des possibilités. Par exemple, les nouvelles technologies du camionnage, qui font appel aux satellites, aux contrôleurs électroniques de la vitesse et aux pneus de dernière génération, ajoutées à une meilleure formation des camionneurs, peuvent faire baisser la consommation de carburant de 15 ou 20 p. 100, réduisant ainsi les coûts et la pollution.

• (1615)

Les participants à la table de concertation ont analysé la possibilité d'améliorer le transport de marchandises sans discontinuité

dans tout le système. Par exemple, le transport routier et ferroviaire sont de moins en moins concurrents et de plus en plus partenaires; ainsi, ils offrent de meilleurs choix aux expéditeurs. Les services de ferroutage, comme le Iron Highway du CP et le Roadrailer du CN, intègrent le transport par camion et par rail, ce qui réduit les coûts et la pollution.

Le Canada est chef de file dans le développement de nombreuses nouvelles technologies qui réduisent les émissions provenant des véhicules routiers. De nouveaux carburants comme le gaz naturel, l'éthanol produit à partir de grains, la biomasse ligneuse et éventuellement les cellules électrochimiques, un secteur où le Canada est un leader mondial, sont très prometteurs. Les nouveaux véhicules conçus à partir de matériaux légers seront plus efficaces. Le défi sera d'inciter les consommateurs à acheter ces nouvelles technologies à mesure qu'elles deviendront accessibles au cours des dix prochaines années.

Vu que le marché nord-américain de l'automobile est à ce point intégré, il faudra travailler avec les fabricants d'automobiles, les fournisseurs de carburant et les États-Unis pour harmoniser nos normes. Par exemple, les participants ont étudié une cible de 25 p. 100 pour l'amélioration de l'économie d'essence d'ici 2010, grâce aux nouveaux véhicules automobiles et camions légers, en harmonie avec les États-Unis.

C'est là un simple instantané de certaines options étudiées. Il faudra poursuivre le travail; les gouvernements fédéral et provinciaux examinent ce qui a été fait à la table de concertation, dans le cadre du processus lancé par les premiers ministres en vue de mettre au point une stratégie nationale sur le changement climatique.

Le gouvernement fédéral a agi par rapport à ce que demande la motion du parti de l'opposition. Nous avons travaillé pour assurer aux Canadiens un leadership solide et trouver des solutions pratiques afin d'améliorer notre système de transport. Dans le récent budget, le gouvernement a annoncé des investissements pouvant atteindre 2,6 milliards de dollars dans un nouveau programme d'infrastructures réalisés en partenariat avec les provinces et les municipalités. Les secteurs possibles d'investissement seront les projets d'amélioration du réseau routier national et les projets d'infrastructures vertes comme le transport urbain.

En outre, il a aussi annoncé dans le budget un investissement de plus de 500 millions de dollars dans la recherche de solutions au problème du changement climatique, par exemple la mise au point de nouvelles technologies. La technologie canadienne, comme les réussites antérieures que nous avons appuyées, notamment la cellule électrochimique de Ballard et le nouveau processus de production d'éthanol d'Iogen, jouera un rôle clé et aidera non seulement le Canada, mais tous les pays à parvenir à un système de transport plus durable.

Tous les pays du monde sont aux prises avec ces questions complexes et importantes, mais le gouvernement est déterminé à exercer un leadership et à collaborer avec les provinces, les gouvernements locaux, l'industrie et tous les Canadiens pour trouver des solutions communes.

**Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Réf.):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt les observa-

*Les crédits*

tions du secrétaire parlementaire du ministre des Transports. Je dois avouer que je suis un peu perplexe quant à l'approche que le gouvernement adopte en considérant le transport strictement comme une question environnementale.

Je tiens à dire au représentant du parti ministériel que la question des transports ne se limite pas à des préoccupations environnementales. Oui, ces préoccupations sont importantes, mais un système de transport intégré et homogène déborde largement le cadre de ses répercussions sur l'environnement. Quelle partie des 2,6 milliards de dollars prévus sur quatre ans sera affectée à l'infrastructure routière?

**M. Stan Dromisky:** Monsieur le Président, dans mon discours, j'ai utilisé un élément de tout le système de transport global pour donner à la Chambre un exemple de ce que fait le gouvernement. Nous travaillons assidûment avec de nombreux partenaires de notre pays et de l'étranger à une foule de projets destinés à améliorer notre réseau pour le siècle à venir. Malheureusement, je n'ai pas en 10 minutes le temps d'expliquer chacun de ces projets.

Nous parlions de la somme de 2,6 milliards de dollars. La députée doit comprendre que différents partenaires sont visés. En ce qui concerne les programmes d'infrastructure, nous espérons que les gouvernements provinciaux et les municipalités visés aideront à la prise de décisions; dans bien des cas, ce sont les municipalités qui prendront la décision. Nous espérons que les autorités provinciales joueront aussi un rôle de premier plan.

• (1620)

Il y a trois partenaires visés, mais qui sait, dans certains domaines, le secteur privé pourrait peut-être faire sa part. Il y aurait alors quatre partenaires qui s'emploieraient à améliorer le système actuel. J'espère que c'est de cette façon que la majeure partie des fonds sera utilisée.

**M. Peter Mancini (Sydney—Victoria, NPD):** Monsieur le Président, c'est avec intérêt que j'ai écouté l'intervenant du gouvernement. Ma question, qui provient de la région canadienne de l'Atlantique, comporte deux volets.

Dans les années 80 et au début des années 90, le gouvernement conservateur a supprimé le service ferroviaire voyageurs dans de nombreux centres importants du Canada atlantique, dont Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et la ligne ferroviaire reliant Sydney, ma localité, à Halifax. Le premier ministre de l'époque nous avait mis au défi de prouver que ces services étaient rentables, et ils l'étaient effectivement. On les a quand même supprimés.

Aujourd'hui, de nombreuses personnes âgées de Sydney sont obligées de se rendre à Halifax pour des traitements médicaux. Elles ont peur de conduire sur les autoroutes à cause des gros camions qui les empruntent. Il ne leur reste donc qu'une option: le service monopolistique de l'autobus.

Ma question comporte deux volets. D'abord, le budget de 2,6 milliards de dollars prévoit-il un plan de rétablissement du service ferroviaire voyageurs dans ces localités, dont Transports 2000 a

reconnu l'importance? Des pétitions signées par des gens de ces localités reconnaissent l'importance de cela.

Deuxièmement, le service ferroviaire privé qui assure à l'heure actuelle le transport des marchandises de Sydney à Halifax est vraiment menacé maintenant que le gouvernement fédéral a décidé de fermer les mines de charbon du Cap-Breton. Il y a très peu de produits à transporter depuis qu'il n'y a plus de charbon. Et pourtant, cette infrastructure est importante pour le développement d'une nouvelle économie. Des subventions fédérales seront peut-être nécessaires jusqu'à ce que la nouvelle économie soit établie. Le gouvernement s'engagera-t-il à les verser?

**M. Stan Dromisky:** Monsieur le Président, le député de la côte est du Canada a soulevé une question qui me préoccupe. Je viens de Thunder Bay et je représente la circonscription de Thunder Bay—Atikokan. Une bonne partie des routes de notre région sont dans un état déplorable et ne sont pas très sûres. Nombre d'habitants de Thunder Bay font un détour de 200 milles en passant par les États-Unis pour se rendre dans l'est du Canada à cause de l'état des routes. Je tiens à souligner que cette question préoccupe le gouvernement.

**Une voix:** Qu'est-ce qui ne va pas avec la transcanadienne?

**M. Stan Dromisky:** La transcanadienne est en cause aussi. Le député parlait des chemins de fer. Il entendra sous peu une déclaration du ministre des Transports au sujet d'un plan du gouvernement du Canada visant à revitaliser le service ferroviaire voyageurs.

**L'hon. Martin Cauchon (ministre du Revenu national et secrétaire d'État (Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec), Lib.):** Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole aujourd'hui sur la motion présentée par l'opposition officielle, le Parti réformiste, sur la question de l'infrastructure routière du Canada.

Nous nous souvenons tous que, en 1993, nous étions en pleine campagne électorale. En tant que parti, nous avons parlé à ce moment-là de la question de l'économie mondiale. Nous avons également parlé de la question de l'industrie du savoir et de la transition opérée par le Canada afin de jeter les bases d'une toute nouvelle économie et de garantir que le Canada puisse soutenir la concurrence sur le marché mondial.

Déjà, en 1993, notre parti parlait des raisons pour lesquelles il était important qu'un pays industrialisé comme le Canada dispose d'une excellente infrastructure. Nous avons parlé d'un programme d'infrastructure et de l'importance de pareil programme, en gardant à l'esprit qu'en parlant d'infrastructure, on parlait avant tout de qualité de vie. Nous avons également parlé de la concurrence que livre notre industrie sur le marché national et sur le marché international. Nous avons aussi parlé de développement économique.

• (1625)

Nous nous souvenons tous que le Parti libéral parlait de cela en 1993. Nous parlions de mondialisation de l'économie et de nouvelle économie, mais nous reconnaissons tout de même qu'un bon réseau de transport canadien était essentiel à la croissance économique.

### Les crédits

Peu après notre arrivée au pouvoir, nous avons mis en oeuvre le programme canadien d'infrastructures. Je sais que nous avons fait beaucoup à l'époque pour améliorer les routes, mais aussi pour améliorer le reste de l'infrastructure. Il y a ensuite eu un examen des programmes dirigé par un de mes collègues au ministère des Transports. Après cet examen, nous avons élaboré une nouvelle politique canadienne, dont nous sommes très fiers, en vue de préparer le réseau des transports canadien à une nouvelle ère et d'aider nos entreprises à être plus concurrentielles sur les marchés internationaux.

Cette politique est la politique nationale des transports. Elle permet aux simples citoyens et aux collectivités de tout le Canada d'assumer la responsabilité de leurs infrastructures. Ainsi, tous peuvent savoir quels sont leurs besoins et quoi faire pour avoir des infrastructures efficaces pour le mieux-être des entreprises de leur collectivité.

[Français]

La question soulevée par l'opposition officielle est une question fondamentale. Elle est directement liée à la croissance économique, mais également à la question touristique.

Lorsque je dis qu'il s'agit d'un élément fondamental, regardons ce que représente le réseau routier canadien. On parle de 900 000 kilomètres de routes publiques. Le réseau routier national à lui seul représente 25 000 kilomètres. Ces 25 000 kilomètres—le réseau routier national—représentent en fait 3 p. 100 de l'ensemble du réseau routier, et sur ces 3 p. 100, on retrouve 30 p. 100 de tous les déplacements au Canada.

Comme on le sait, l'entretien de ces réseaux routiers, lorsqu'on parle des autoroutes, relève principalement des provinces et des territoires. Lorsqu'on regarde le réseau routier national, c'est 1 137 kilomètres qui relèvent exclusivement du gouvernement canadien.

Au cours des dernières années, il y a eu plusieurs discussions sur ce que nous devons faire afin de rendre le réseau routier plus carrossable, mais aussi plus compétitif. D'ailleurs, on se rappellera qu'en juin 1997, le Comité permanent des transports s'est vu confier un mandat. Les conclusions se sont avérées plutôt positives. On parlait d'un renouvellement du réseau routier dans le contexte de l'économie et du commerce et, fidèles à notre philosophie, dans le contexte touristique.

Le rapport final du comité de février 1998 recommandait au gouvernement canadien d'intervenir avec des crédits spécifiques dans ce domaine.

On se rappellera aussi que parallèlement à toutes ces activités qui démontraient, non seulement une forme de leadership, mais un leadership certain de la part du gouvernement canadien, les premiers ministres provinciaux et territoriaux ont demandé l'implication du gouvernement canadien dans le réseau routier national.

On se rappellera qu'à la suite de tout cela, il y a eu le discours du Trône d'octobre 1999 qui disait, et je cite:

Le gouvernement travaillera avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé pour convenir—d'ici la fin de l'an 2000—d'un plan quinquennal visant à améliorer les infrastructures matérielles dans les zones urbaines et dans les régions rurales du pays.

liorer les infrastructures matérielles dans les zones urbaines et dans les régions rurales du pays.

• (1630)

Donc déjà, dans le discours du Trône, qui est en fait la feuille de route du gouvernement canadien et sa vision pour les années à venir, il y avait là une volonté d'aller de l'avant et de faire en sorte qu'on puisse réparer et maintenir le caractère concurrentiel de ce qui s'avère être un élément important pour tout pays qui se respecte, particulièrement lorsqu'on parle d'un pays membre du G-7 et du G-8, soit d'un pays industrialisé.

Ce faisant, on sait ce qui est arrivé. Lorsqu'on parle de leadership de l'autre côté de la Chambre, je pense que de façon éloquente nous avons plus que démontré une forme de leadership, nous avons agi concrètement. D'abord, avec le Programme d'infrastructures de 1993 et également avec les différentes consultations qui ont eu lieu, le discours du Trône et, finalement, le budget 2000 de mon collègue, le ministre des Finances.

On sait que le budget 2000 a annoncé que nous allions de l'avant avec un Programme d'infrastructures. Évidemment, on parle d'un nouveau Programme d'infrastructures. Les paramètres de ce programme restent à être négociés et discutés avec l'ensemble des provinces par ma collègue du Conseil du Trésor qui, comme on le sait, est responsable de ce programme.

On sait d'ores et déjà qu'une partie intéressante et importante du Programme d'infrastructures sera utilisée pour la question des infrastructures matérielles, donc les infrastructures routières et également municipales.

Un autre élément important lorsqu'on parle de développer, de réparer et de rénover ces infrastructures dans le contexte actuel—j'ai mentionné l'importance de le faire pour les questions commerciales et touristiques—, c'est de cibler certains corridors. On sait qu'il y a des corridors spécifiques concernant le commerce et le transport.

Encore là, je suis fier d'annoncer aujourd'hui que le gouvernement canadien a joué un rôle de leader. Nous avons mis sur pied, comme on le sait, un groupe de travail interministériel. L'objectif était de faire en sorte que, effectivement, on puisse analyser de façon spécifique ces différents corridors pour qu'on puisse ensemble avec les différents partenaires, et non pas seul dans notre coin, développer un cadre stratégique qui nous permet d'avoir une meilleure relation avec notre partenaire principal que sont les États-Unis. De ce côté-là, le gouvernement canadien fait encore preuve d'une vision.

[Traduction]

Peu avant Noël, j'ai eu l'occasion de remplacer mon collègue des transports lors d'un congrès mondial qui a eu lieu à Kuala Lumpur. Les congressistes ont discuté de l'avenir et du financement de la construction et de l'entretien des routes parce que nous sommes tous confrontés aux mêmes défis. Nous voulons nous assurer d'avoir une bonne infrastructure pour mieux soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux. D'après ce que j'ai pu constater là-bas, le Canada fait indéniablement partie du peloton de tête.

*Les crédits*

**Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Réf.):** Monsieur le Président, je ferai suite à ce que disait le ministre du Revenu au sujet des corridors commerciaux, l'un de mes sujets favoris.

Le Canada a autorisé le prédédouanement pour faciliter la circulation des voyageurs du Canada, ou qui transitent par le Canada, vers les États-Unis. Quelles mesures le ministère est-il prêt à prendre pour obtenir l'application du système de prédédouanement aux voyageurs qui viennent des États-Unis au Canada, aussi bien par avion que par chemin de fer ou en automobile?

**L'hon. Martin Cauchon:** Monsieur le Président, la question est tellement intéressante que j'ai presque envie de vous demander de combien d'heures je dispose pour y répondre.

La question des douanes, puisque c'est de cela qu'il s'agit ici, fait intervenir la notion de gestion du risque. Le Canada et les États-Unis partagent la plus longue frontière du monde. Nous devons assurer une bonne gestion du risque mais, par ailleurs, comme le soulignait le député, nous devons autant que possible faciliter le passage de la frontière aux entreprises des deux pays qui font des échanges commerciaux. Par contre, l'administration douanière canadienne doit, pour sa part, veiller au respect de la législation douanière.

• (1635)

Je suis fier de dire que nous avons récemment lancé des projets pilotes dans ce domaine, notamment le programme CANPASS, que les députés connaissent probablement. Nous appliquons ce programme à Windsor, en Ontario et il donne de très bons résultats. Il s'agit en fait d'un projet pilote.

Je suis fier d'informer la Chambre que nous travaillons maintenant à l'application conjointe du programme CANPASS au trafic ferroviaire entre Sarnia, en Ontario, et les États-Unis. Nous appliquons le principe de la bonne gestion en nous appuyant sur l'expérience du personnel douanier. Je signale, en passant, que les employés des services douaniers font de l'excellent travail pour les Canadiens. Nous faisons appel aux ressources humaines du ministère mais également à la technologie. CANPASS est ce qu'on appelle une technologie douce et nous voulons poursuivre dans la même optique à court terme.

Je suis heureux d'annoncer à la Chambre que nous donnerons prochainement suite au projet de modernisation des services douaniers du Canada.

[Français]

**M. René Canuel (Matapédia—Matane, BQ):** Monsieur le Président, j'ai deux courtes questions à poser au ministre.

On a beau mettre énormément d'argent sur les routes, on s'aperçoit, à cause du climat et de toutes sortes de choses, que c'est tout le temps à refaire, parce que les camions passent tellement souvent qu'ils brisent les routes. Pourquoi ne miserait-on pas davantage sur les trains et le transport maritime?

Au Québec, on a le fleuve; on s'en sert très peu. On a le train, qui passe tout le temps, mais on s'en sert très peu. C'est bien qu'on investisse sur les routes, mais pourquoi ne pas songer à une autre philosophie de transport qui coûterait beaucoup moins cher et qui serait beaucoup plus pertinente?

J'en viens à ma deuxième question. Le ministre connaît très bien le comté de Matapédia—Matane. Il sait qu'il y a un aéroport, à Matane, qui a été remis à la municipalité. Les gens d'affaires disent de cet aéroport: «Cela n'a pas de bon sens. Il est fermé. Il n'y a plus rien à faire avec ça.»

Parce que la municipalité ne peut pas complètement assumer les réparations et les réfections de l'aéroport, est-ce que le gouvernement ne pourrait pas aider les aéroports régionaux?

**L'hon. Martin Cauchon:** Monsieur le Président, concernant la question de l'utilisation de la voie maritime, en fait, du fleuve Saint-Laurent, et l'utilisation également du système ferroviaire, je pense qu'on fait référence essentiellement au transport intermodal.

Je crois que, sur une base pancanadienne, la question du transport intermodal a été bien développée. Je suis fier de rapporter qu'il y a quelques années déjà, Développement économique Canada, dont je suis responsable au Québec, est intervenu dans un projet-pilote de transport intermodal qui visait à utiliser le système ferroviaire et également les camions-remorques au niveau routier. Les résultats ont été positifs.

Je voudrais souligner qu'on utilise déjà beaucoup les voies ferrées lorsqu'on parle de transport commercial, ainsi que le transport fluvial. Les gens du Port de Montréal ne seraient pas très heureux d'entendre les propos de mon collègue parce que, le port de Montréal actuellement, en ce qui a trait au trafic en matière de conteneurs, est l'un des plus gros de l'est du Canada, voire de tout le Canada. Il a un caractère concurrentiel absolument remarquable. Il va de soi que sa situation est très stratégique. Il a un volume énorme.

Pour ce qui est de la question des aéroports, à cause de mon rôle en matière de développement régional, j'ai été impliqué dans l'application de la politique nationale des aéroports. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure dans le cadre de mon intervention, le but de cette politique, but louable et appuyé par la population, est de faire en sorte que les gens des communautés puissent reprendre le contrôle et prendre possession de leurs infrastructures, parce qu'ils sont mieux placés que les gouvernements pour les gérer et les développer en fonction de leurs réalités et de leurs besoins.

Je suis heureux de rapporter aujourd'hui que la politique nationale des aéroports a été bien appliquée. Cela s'est bien passé et je pense qu'aujourd'hui, les régions sont fières de pouvoir travailler en partenariat avec le gouvernement canadien.

• (1640)

**M. Gérard Asselin (Charlevoix, BQ):** Monsieur le Président, d'entrée de jeu, vous me permettez de dire que même si aujourd'hui est une journée d'opposition du Parti réformiste, le Bloc québécois est contre cette motion.

### *Les crédits*

Cette motion dit en substance que le gouvernement fédéral devrait faire preuve du leadership nécessaire au développement d'un système de transport sécuritaire—sans «patchage»—et intégré, en oeuvrant de concert avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé, afin de planifier, implanter et financer un tel système.

Cette motion ne peut pas faire l'objet d'un vote, sinon nous voterions contre.

Le gouvernement fédéral n'a pas juridiction sur l'ensemble des infrastructures de transport, seulement sur le système interprovincial. Le gouvernement fédéral n'a pas à implanter un tel système partout et pour tout. Il ferait bien mieux de financer un programme d'infrastructures dont les provinces seraient les maîtres d'oeuvre. J'aurai l'occasion de revenir sur chacun de ces sujets tout au long de mon discours.

Dans les domaines des transports, le gouvernement fédéral a complètement délaissé les régions depuis son arrivée au pouvoir. L'inciter à être un leader dans ce domaine, c'est s'assurer que les régions seront laissées pour compte. C'est la position du Bloc québécois au sujet de cette motion du Parti réformiste.

Il y a plusieurs sortes de transport: le transport terrestre, maritime et aérien. Lorsqu'on parle du transport terrestre, on parle du réseau routier, du système ferroviaire, de VIA Rail. Pour le transport maritime, on est porté à penser à Pêches et Océans Canada, à la Garde côtière, au fleuve Saint-Laurent, à la Voie maritime. Pour le transport aérien, il s'agit de tout le système de l'aviation au Canada.

Dans les 20 minutes qui me sont allouées, je vais essayer de développer chacun de ces thèmes. Le transport terrestre relève de la responsabilité du gouvernement fédéral. C'est à lui d'intervenir directement dans l'entretien des routes interprovinciales.

Dans ma circonscription, celle de Charlevoix, il y a la route 389 reliant Baie-Comeau au Labrador. Elle a été construite lors de la construction des installations hydroélectriques et des barrages de Manic 2 et Manic 3, Outardes 3 et Outardes 4, et même Manic 5. Après Manic 5, cette route s'est développée en direction du Labrador.

Cela permet, dans la région de Fermont et de Farley, de rentrer du Labrador et d'arriver au carrefour, c'est-à-dire à Baie-Comeau. Entre le Labrador et la route 138, c'est une route interprovinciale reliant le Québec au Labrador.

J'ai fait plusieurs interventions en tant que député du comté de Charlevoix responsable de cette partie du réseau routier. Je suis intervenu auprès du ministre des Transports, auprès de la Commission des transports, avec l'appui des maires de la MRC de Manicouagan et de la Chambre de commerce de Baie-Comeau.

Le ministre a répondu que, malheureusement, il n'avait plus d'argent, il était en restructuration financière et que l'objectif était d'atteindre le déficit zéro. C'est ce qui fait qu'on a aboli le programme PSAR. Ce programme avait été mis sur pied par les conservateurs. Il visait à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier. Il a été aboli par les libéraux.

Je viens d'écouter le ministre. Il a fait toute une contorsion et une gymnastique épouvantable afin de vanter les mérites de ce gouvernement qui a mis la hache dans tous les programmes. Que ce soit dans VIA Rail, dans le réseau routier interprovincial ou dans le réseau maritime ou aérien, ce fut catastrophique dans les programmes en matière de transport.

• (1645)

La route 138 est la seule route reliant Québec à la Basse-Côte-Nord. La route 138 prend fin à l'intersection de la rivière Saguenay, et à partir de là, on doit utiliser les services du traversier, lequel appartient à la Société des traversiers du Québec.

Dernièrement, le ministre québécois des Transports, M. Jacques Baril, commandait une étude. Le résultat de cette étude est qu'on pouvait réaliser la construction d'un pont entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac pour la modique somme de 370 millions de dollars. Je dis bien la modique somme, parce que le gouvernement fédéral a investi deux milliards de dollars pour construire un pont entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a injecté deux milliards pour une région moins peuplée que celle de la Côte-Nord, et pour moins de développement, car sur la Côte-Nord, on retrouve toutes les ressources naturelles, forestière et minières. Bref, chez nous, tout passe, tout rentre et tout sort par camion.

Je pense que ce dossier doit être une priorité pour le gouvernement du Québec et celui d'Ottawa. Chaque fois que le gouvernement fédéral injecte un dollar—j'utilise encore le même exemple—si le gouvernement fédéral a mis deux milliards pour la construction du pont entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, pour chaque dollar investi, il y a 25¢ qui venaient du Québec.

Cela veut dire que le Québec a contribué, par ses impôts, une somme de 500 millions de dollars pour construire le pont de l'Île-du-Prince-Édouard. Puisqu'on a continué et qu'on continue toujours de payer nos impôts à Ottawa, tant qu'on ne deviendra pas un pays souverain, il serait donc de bon augure que le gouvernement fédéral aide la province de Québec à la réalisation du projet de construction du pont entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac. C'est un dossier qui fait l'unanimité dans la région de Charlevoix.

Le ministre du Revenu a parlé du Programme d'infrastructure routière. Bien sûr, c'est un programme souhaité, et il devrait toujours exister. Malheureusement, ce que le ministre a oublié de dire—on sait qu'une pièce de monnaie comporte toujours deux côtés, le côté pile et le côté face—c'est qu'il a mis dans ce budget 2,5 milliards de dollars répartis sur six ans. Cela représente donc 100 millions de dollars pour l'an 2000. Pourtant, cela fait trois ou quatre ans qu'on annonce un Programme d'infrastructures pour cette année, ce qui a créé des attentes auprès des premiers ministres provinciaux.

Ces derniers se sont réunis à Québec pour dire au gouvernement fédéral qu'il devrait mettre de l'argent dans le Programme d'infrastructure routière. Le gouvernement subventionne l'infrastructure routière et on laisse au premier ministre de chaque province la gestion, l'administration de ce programme. Les provinces devraient

*Les crédits*

être maîtres-d'oeuvre de ce Programme d'infrastructure. Là aussi, on peut imaginer quelles étaient les attentes des municipalités.

De Petite-Rivière-Saint-François à Baie-Comeau, il y a 52 municipalités et deux réserves autochtones dans le comté de Charlevoix. Si j'ajoute les attentes, les demandes des municipalités et des MRC, cela représente au-delà de 100 millions de dollars de demandes au gouvernement fédéral pour un Programme d'infrastructures qui leur viendrait en aide.

Les 100 millions de dollars qui ont été votés pour cette année, c'est pour l'ensemble du Canada. C'est une goutte d'eau dans l'océan. Cela va créer des attentes, des déceptions. Il y a des maires qui se sont vu accorder des responsabilités, autant du gouvernement fédéral que du gouvernement provincial, sans compter la participation financière qu'on a demandée à certaines villes pour aider à atteindre le déficit zéro.

Malheureusement, c'est toujours le citoyen, l'électeur, le contribuable qui, d'année en année, voit son compte de taxes augmenter sans que les services n'augmentent. C'est la même chose pour les commissions scolaires. Elles se sont vu couper des dépenses admissibles par le gouvernement provincial. Le gouvernement provincial a dû faire certaines coupures, parce que dans le paiement de transfert aux provinces, Québec a perdu plusieurs milliards de dollars.

• (1650)

Il a voulu transférer des responsabilités aux municipalités et aux commissions scolaires. Les commissions scolaires, avec des dépenses non admissibles, se sont vues obligées d'appliquer une taxe scolaire.

Quelqu'un qui me dit gagner 65 000 \$ par année et qu'il lui reste 30 000 \$ net, je lui dis que c'est faux. Quand je veux savoir combien il me reste net, quand je fais ma déclaration d'impôt, je regarde combien j'ai gagné, j'ouvre mon livre de la Caisse populaire et je regarde combien il me reste, parce que j'ai payé des taxes fédérales, provinciales, municipales, scolaires, de la TPS et de la TVQ.

Au-delà de 60 p. 100 de mon salaire est parti en taxes et en impôts. Je suis en droit de m'attendre à ce que le gouvernement fédéral m'en donne pour mon argent.

Pourquoi le Québec veut-il se séparer? Pourquoi le Québec veut-il devenir indépendant? Parce qu'il veut se prendre en mains, gérer son argent et se donner ses propres services.

Parlons de VIA Rail. Le Bloc québécois a une position relative à VIA Rail. Il exige que le rapport du Comité permanent des transports soit respecté. Le gouvernement ne doit pas procéder de façon précipitée. Un projet-pilote de franchisage doit d'abord être mis à l'essai.

Une fois cela fait, le Bloc québécois exige que les tronçons Montréal-Jonquière, Montréal-Senneterre et Montréal-Gaspé soient maintenus intégralement et que leur maintien soit garanti pour l'avenir. Pour ce faire, le Bloc québécois exige que des subventions gouvernementales de l'ordre de 170 millions de dollars soient

attribués de façon prioritaire aux franchisés qui s'engageront à exploiter les tronçons à faible taux de rentabilité.

Le Bloc québécois exige que l'attribution des tronçons soit faite de façon équilibrée afin que ceux qui ont un fort potentiel lucratif ne soient pas attribués seuls et exclusivement, laissant les autres tronçons sans aucun attrait. Le Bloc québécois verra à ce que le gouvernement ne se décharge pas de ses responsabilités sur le dos des municipalités en chevauchant l'opération sur la vocation du partenariat. Il ne doit pas tenter, par exemple, de leur céder des gares contre leur gré.

Le Bloc québécois est très préoccupé par le sort des 120 employés québécois de VIA Rail et exige, eu égard à leur expertise, qu'ils soient engagés de façon prioritaire par les nouveaux franchisés.

Le Bloc québécois exige que le siège social d'un nouveau VIA Rail demeure à Montréal et que le centre d'entretien de Montréal demeure ouvert et maintienne ses effectifs. Voilà la position du Bloc québécois à l'égard de VIA Rail.

Je veux aussi parler du réseau maritime. On a dit qu'il y avait du transport maritime. Une grande partie des projets du ministre des Pêches et des Océans, responsable de la Garde côtière, est complètement tombée à l'eau. Je fais référence à la politique du ministre des Transports sur la privatisation des ports. Je fais aussi référence au système de privatisation des ports de Baie-Comeau, Matane, Rimouski et Rivière-du-Loup.

Ces ports ne sont pas rentables pour le gouvernement fédéral. On veut transférer ces infrastructures aux municipalités et aux MRC. Les taxes d'une municipalité ou d'une MRC ne doivent pas servir à entretenir un aéroport et un port. Ce sont des bébés que le gouvernement fédéral a mis au monde. C'est à lui de les entretenir. On veut les céder aux municipalités et cela ne fait aucun sens.

Je serais d'accord pour que le gouvernement fédéral demeure propriétaire de ces infrastructures, c'est-à-dire les aéroports et les ports, et qu'il confie à la gestion locale l'administration et l'animation de telles infrastructures.

Lorsqu'on dit que le projet du gouvernement fédéral en matière maritime est tombé à l'eau, rappelons-nous le fameux projet du déglacage, lorsque le gouvernement fédéral a voulu imposer un montant de 68 400 \$ aux traversiers, aux armateurs, aux industries et à la Société des traversiers du Québec.

• (1655)

Dans un tel projet, on peut penser que le ministre est allé à la pêche. Devant l'opposition du Bloc québécois, devant l'opposition des armateurs, devant l'opposition de l'industrie, on a dû faire entendre raison au ministre.

Dans un comté comme le mien, il y a six traversiers. Il y a celui de l'île aux Coudres à Saint-Joseph-de-la-Rive; celui de Rivière-du-Loup à Saint-Siméon; celui de Tadoussac à Baie-Sainte-Catherine; celui des Escoumins à Trois-Pistoles; celui de Forestville à Rimous-

### *Les crédits*

ki et, enfin, celui de Baie-Comeau à Matane et Godbout. Tout dépend de ces traversiers et du développement touristique.

Je vais maintenant parler de l'organisation du trafic aérien, et j'en aurais pour plusieurs heures. Le service aérien au Canada est complètement démantibulé. Lorsque le ministre a décidé d'avoir une entente, l'été dernier, avec Gerald Schwartz, le président d'Onex—on sait qu'il cotise bien à la caisse du Parti libéral—cela a inquiété la population du Québec et du Canada. La déclaration du ministre était à l'effet de réorganiser le service aérien. Un trafic d'influence était en train de s'organiser avec Onex.

On a passé une grande période de turbulence. Le ministre est sorti de l'avion en chute libre, sans parachute. On ne savait même pas comment il allait atterrir. Le résultat de cette histoire est que le ministre a créé beaucoup de crainte et d'insécurité pour les employés d'Air Canada et ceux de Canadien. InterCanadien a fait faillite; cette compagnie ne vole plus. Devant l'insécurité des transporteurs aériens régionaux, InterCanadien a été cloué au sol, en raison du manque de clientèle bien sûr.

La privatisation des aéroports est un cadeau de Grec. C'est un éléphant blanc. Il n'appartient pas à une MRC de gérer une telle infrastructure. Je n'ai rien contre la gestion, mais je suis contre le fait d'en devenir propriétaire. Cela est vrai pour l'aéroport de Baie-Comeau, de Forestville ou de Saint-Irénée. Qu'on confie la gestion à l'entreprise locale, aux municipalités et aux MRC, même à d'autres instances, soit, mais c'est le gouvernement fédéral qui est responsable de ces infrastructures et qui a la responsabilité de la sécurité en matière de transport.

On se rappellera aussi que le gouvernement fédéral a confié à Nav Canada d'administrer et de régler le déficit dans les aéroports. L'aéroport de Baie-Comeau avait un déficit de 1,2 million de dollars par année. Nav Canada a dit qu'elle allait régler cela, que c'était un problème de déficit. Elle a fermé la tour de contrôle, aboli les postes de contrôleur aérien et le service de protection incendie. Ce service a été confié à des pompiers volontaires de la municipalité de Pointe-Label.

On s'aperçoit aujourd'hui que Nav Canada a coupé au détriment de la sécurité des passagers. L'année dernière, Nav Canada avait un surplus de 65 millions de dollars qui a été redonné à Air Canada et à Canadien, les grands transporteurs. Pourquoi ce montant de 65 millions de dollars de plus n'a-t-il pas été réinvesti dans la sécurité du transport aérien? Si, à Baie-Comeau, on ne veut pas ouvrir la tour de contrôle et nous donner des contrôleurs aériens, qu'on nous donne au moins un service d'information de vol, appelé SIV.

La sécurité dans les aéroports nous inquiète beaucoup, avec l'écrasement d'un avion de la compagnie Air Satellite à Baie-Comeau; à Sept-Îles, avec Nordair; à Gaspé également, il y a eu un écrasement. En huit mois, trois avions se sont écrasés dans l'est du Québec.

J'aurais eu encore beaucoup de choses à dire. J'aurais peut-être l'occasion d'y revenir lors de réponses aux questions qui me seront posées.

Je pense qu'on n'est jamais si bien servi que par soi-même. Le fédéral devrait donc rester propriétaire de ces infrastructures, soit des aéroports, des ports. Le gouvernement fédéral resterait responsable de l'ensemble de ces bâtiments, de ces infrastructures et la gestion locale prendrait en main l'administration des infrastructures.

• (1700)

[Traduction]

**M. Stan Keyes (Hamilton-Ouest, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention ce qu'a dit le député. Il a parlé de pièce de monnaie et dit qu'il y avait deux côtés à la pièce. Il a ensuite poursuivi ses remarques à ce sujet.

Ce qu'il n'a pas dit, c'est que la pièce en question appartient au contribuable canadien, que cette pièce est confiée en fiducie au gouvernement canadien et que ce n'est que lorsqu'il y a un nombre suffisant de pièces dans le pot que le gouvernement fédéral peut, comme il l'a fait dans plusieurs budgets, promettre au contribuable canadien de consacrer, pour chaque dollar, 50 cents aux programmes sociaux et 50 cents à la réduction des impôts et de la dette nationale.

Ma première question est celle-ci. Je me demande si le député serait prêt à reconnaître que cette pièce appartient au contribuable canadien et que la belle province du Québec, comme toutes les autres régions du Canada, a la chance de faire partie de notre pays et d'avoir accès aux pièces nécessaires, pour le bénéfice de tous les électeurs du députés et de tous les Québécois.

Ensuite, le député a parlé de la débâcle dans l'industrie aérienne. Je suis certain qu'il comprend et qu'il s'excusera. Le député est membre du Comité permanent des transports, que j'ai le privilège de présider. Il faisait partie de notre comité lors des six semaines d'audiences intensives—imaginez un peu, monsieur le Président—que nous avons tenues pour produire un rapport sur la restructuration de l'industrie aérienne qui a obtenu l'aval de tous les partis à la Chambre. Ce rapport, cette étude a connu un tel succès. . .

**Mme Michelle Dockrill:** Et le NPD?

**M. Stan Keyes:** Monsieur le Président, la députée a raison; le NPD avait émis des réserves. Je me suis trompé. Le NPD avait des réserves sur bien des choses.

Mais ce qui importe dans cette étude, c'est le fait que le comité et l'ensemble des députés ont produit un rapport qui a été applaudi pour avoir reconnu la nécessité d'assurer la protection du consommateur, de veiller à protéger ce consommateur, certes, mais aussi de veiller à ce que les services régionaux soient maintenus, de veiller à ce que le consommateur bénéficie du libre jeu de la concurrence dans le secteur du transport aérien, et enfin que les travailleurs de l'industrie, les pilotes, les personnes qui y travaillent jour après jour pour s'assurer que les avions sont en état de voler en toute sécurité, soient protégés contre toute forme de monopole dans le secteur.

*Les crédits*

Le député sait que nous nous sommes beaucoup investis dans ce dossier et que nous avons produit un bon rapport. Il a été accepté, applaudi, et adopté par un ministre qui, au grand dam du député d'en face qui le sait, a tiré une grande fierté du travail que nous avons effectué en comité. Le ministre a mis au point un texte de loi que nous espérons présenter la semaine prochaine à la Chambre à l'étape de la deuxième lecture, et ensuite le renvoyer au comité pour un examen complémentaire destiné à nous assurer que les prestations du secteur du transport aérien au Canada sont de bonne qualité.

• (1705)

Je me demande si le député peut prendre la parole pour affirmer que le député de Hamilton-Ouest et président du comité a parfaitement raison lorsqu'il soutient que cette étude était importante et a donné les résultats escomptés par l'électorat dans nos circonscriptions respectives.

[Français]

**M. Gérard Asselin:** Monsieur le Président, je veux d'abord féliciter le député de sa question, laquelle comporte deux éléments.

On a parlé de part et d'autre de médaille, des deux côtés d'une médaille, des deux côtés d'une pièce de monnaie. Je faisais allusion, bien sûr, au ministre du Revenu, «un p'tit gars de Charlevoix», «un p'tit gars de la Malbaie» qui a donné sa version, mais une version pancanadienne.

On en perd notre latin lorsqu'on arrive dans Charlevoix. Ce que les gens veulent savoir dans mon comté, c'est: qu'est-ce qui va arriver avec le quai de Pointe-au-Pic, l'aéroport de Saint-Irénée, qu'est-ce qui va arriver à Baie-Comeau? C'est ce que les gens veulent savoir, et non pas des grands discours internationaux, des grands mots long comme ça, où les gens en perdent leur latin et ne savent plus quoi dire. Ils veulent savoir ce qui se passe au gouvernement fédéral. On paie des impôts et ils ne nous donnent rien.

Les chômeurs paient des taxes et des cotisations à l'assurance-emploi et ils ne sont même pas couverts. On paie des impôts et qu'est-ce que le gouvernement fédéral nous donne pour notre argent? C'est cela que les gens veulent savoir. On paie des impôts au Québec, mais il y a un réseau routier, un réseau de la santé, un système d'éducation; ce sont des choses palpables.

Chez nous, il ne nous reste plus qu'un aéroport et un quai. Et maintenant, le gouvernement fédéral s'apprête à les privatiser. À quoi vont servir nos impôts? Voilà pour le premier volet.

Deuxièmement, je veux féliciter le député, parce qu'il est président du Comité permanent des transports, il fait un excellent travail et il écoute tous les partis politiques. Il a également écouté le Bloc québécois. Le Bloc québécois a amené son point de vue. Le député de Beauport—Montmorency—Côte-de-Beaupré—Île-d'Orléans, qui est notre porte-parole en matière de transport, a fait un excellent travail avec moi pour proposer des recommandations. Certaines de nos recommandations se retrouvent dans le rapport du comité, et le Bloc québécois a déposé un rapport minoritaire.

Bien sûr, le Comité permanent des transports est fait pour cela, pour entendre des témoins et améliorer le système de transport au

Canada. Mais il ne faut pas que cela se fasse juste à huis clos et en comité. Il faut maintenant que le ministre applique les recommandations du rapport pour que cela fonctionne.

**M. René Canuel (Matapédia—Matane, BQ):** Monsieur le Président, je félicite mon collègue de Charlevoix qui défend ses électeurs avec presque la rage au coeur, et je le comprends.

**M. Gérard Asselin:** Et avec amour.

**M. René Canuel:** Et avec amour aussi. Quand nous sommes dans des régions éloignées comme la sienne et la mienne, on dirait que ce gouvernement veut arrêter toute communication. Les communications, ce sont les aéroports, ce sont les quais.

La question que je vais poser à mon collègue est la suivante: est-ce qu'il s'aperçoit, a-t-il la même perception que moi quand je dis que les régions éloignées, on ne s'en occupe pas? On est capable de s'occuper des grands centres comme Toronto, Calgary et surtout Shawinigan. Mais il semble qu'on veuille étouffer les gens et la meilleure façon de les étouffer, c'est de couper les communications, les aéroports et les ports de mer.

**M. Gérard Asselin:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Matapédia—Matane de sa question, laquelle a été approuvée par le député de Chicoutimi.

Le député de Chicoutimi est quelqu'un qui connaît bien les gens des régions, ce n'est pas un gars de Montréal. Pour quelqu'un qui est en bonne forme physique, Montréal-Ottawa, cela se fait très bien à bicyclette. À Montréal, ils ont des moyens de transport, des autobus, des trains, des avions, des taxis, des autos.

En région, si je pars de chez nous et que je viens à Ottawa, c'est dix heures de voiture, soit 950 kilomètres. Il y a une infrastructure portuaire et aéroportuaire à Baie-Comeau, par exemple l'aéroport, qu'on se doit de garder. Partir de Baie-Comeau pour aller à Montréal, c'est très dispendieux. Et là, on s'inquiète à savoir s'il va y avoir un ou deux transporteurs régionaux.

Dernièrement, je parlais avec un représentant d'un transporteur régional et il me disait: «Ce n'est pas payant, parce qu'il n'y a pas de monde.» Mais il n'y a pas de monde, parce que ce n'est pas payant. C'est la poule ou l'oeuf. Lorsqu'on a à se déplacer de Baie-Comeau en direction de Québec pour des services professionnels ou pour des soins de santé, prendre un avion Baie-Comeau—Québec, cela coûte une beurrée. Mais on n'a pas d'autre choix que de le prendre, parce que c'est 450 kilomètres de route. Il y a beaucoup de voyageurs qui doivent prendre l'avion de Baie-Comeau en direction de Québec sans pouvoir obtenir le même service dans la même journée; on les appelle les voyageurs obligés.

• (1710)

On n'acceptera jamais que le gouvernement fédéral vienne fermer nos aéroports et on exige de lui les mêmes services dans les régions que ceux donnés dans les grands centres.

*Les crédits*

[Traduction]

**M. John Solomon (Regina—Lumsden—Lake Centre, NPD):** Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord demander le consentement unanime des députés pour retarder l'appel du timbre jusqu'à la fin de mes dix minutes.

**Le vice-président:** Y a-t-il consentement unanime?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**M. John Solomon:** Monsieur le Président, je vois que le président du Comité libéral des transports refuse de me laisser parler de la position du Nouveau Parti démocratique sur la motion. C'est malheureux, car nous avons toujours tenté de collaborer avec le Parti libéral, mais je crois que nous aurons l'occasion de lui rendre la monnaie de sa pièce à un moment donné.

La motion présentée est très importante. Je comprends pourquoi la motion rend les libéraux mécontents, car ils ont négligé, selon mon opinion et celle de millions de Canadiens, de mettre en place un système de transport national. Ils ont fait preuve de négligence aux yeux de tous, pas seulement sur le plan de la construction de routes et du transport ferroviaire, aérien et maritime, mais aussi à bien d'autres égards. Ils ont été négligents parce qu'ils ont laissé le système s'effondrer. Nous sommes le seul pays parmi les 28 États membres de l'OCDE qui ne possède pas de programme routier national.

Avant de poursuivre, je demande à nouveau le consentement unanime de la Chambre pour terminer mon intervention de dix minutes avant l'appel du timbre.

**Le vice-président:** Le député a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour prolonger son temps de parole au-delà de 17 h 15.

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Une voix:** Il n'est pas à son siège.

**Le vice-président:** Ça ne fait rien. J'ai entendu des non. Il n'y a pas consentement.

**M. Stan Keyes:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Pour clarifier les choses, je signale au député, qui le sait sans doute déjà, qu'après les votes, il peut poursuivre son discours.

**Le vice-président:** Je ne crois pas qu'il s'agisse là d'un rappel au Règlement, mais plutôt d'un point de discussion.

**M. John Solomon:** Monsieur le Président, notre système de transport a été mis à mal par les politiques des libéraux.

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Le député du Nouveau Parti démocratique est un parlementaire fort expérimenté. D'ordinaire, il y a au préalable des discussions entre les partis. Le débat se poursuivra après la tenue des votes. Ce n'est pas comme si le député ne pourrait pas prendre la parole. Je crois

comprendre que le débat se prolongera des heures durant après la tenue des votes.

**Le vice-président:** Je pense que les choses sont claires. Le problème, c'est que le député de Regina—Lumsden—Lake Centre, alors qu'il ne dispose que de cinq minutes, voit son temps s'écouler et que je ne veux pas en prendre encore.

**M. John Solomon:** Monsieur le Président, je voudrais savoir combien il me reste de temps.

**Le vice-président:** Deux minutes environ.

**M. John Solomon:** Sur combien?

**Le vice-président:** Sur 20 minutes.

**M. John Solomon:** Monsieur le Président, je n'ai pas pu placer un mot.

**Le vice-président:** Le député disposera encore de 15 minutes à la fin des votes, à condition que nous nous confirmions à l'ordre adopté aujourd'hui.

**M. John Solomon:** Je vous remercie beaucoup de votre générosité, monsieur le Président.

Le NPD appuie cette demande de collaboration entre tous les ordres de gouvernement et le secteur privé. Ces groupes doivent travailler ensemble pour s'assurer que notre infrastructure nationale de transport sert l'intérêt public et répond aux besoins du secteur privé aux fins de développement économique et de création d'emplois.

Le gouvernement fédéral doit, en collaboration avec les gouvernements provinciaux, investir dans le réseau routier pour faciliter le transport des gens et des marchandises. Si le gouvernement laisse notre réseau routier continuer de se détériorer, les coûts humains et économiques finiront par atteindre des niveaux records.

Les prix énergétiques s'élèvent à des niveaux records jour après jour. Les libéraux ont refusé de mettre en oeuvre un plan d'action pour défendre l'économie canadienne contre le cartel pétrolier qu'est l'OPEP. J'ai demandé à plusieurs reprises à la Chambre des communes que le premier ministre mette en oeuvre un plan d'action pour s'attaquer à cette question, afin de défendre notre économie. Le président des États-Unis, le président de la terre de la libre entreprise et du capitalisme, a établi un plan en 17 points pour défendre son pays alors que les tristes sires d'en face refusent de faire cela pour défendre l'économie canadienne.

● (1715)

Nous réclamons un plan de conservation. Nous souhaitons un plan de réglementation des prix énergétiques. Nous voulons un plan pour aider nos camionneurs, nos petites entreprises et nos gens à faible revenu qui doivent faire face à une augmentation marquée des coûts de l'huile de chauffage.

Nous constatons un manque d'action, un manque de courage et de volonté, parce que le Parti libéral compte sur l'appui des compagnies énergétiques qui lui versent des contributions politiques. Nos vis-à-vis lèchent les bottes des compagnies pétrolières et continuent de soutenir leurs politiques consistant à escroquer nos consommateurs et nos entreprises.

**Le vice-président:** Comme il est 17 h 15 et comme c'est la dernière journée de la période des crédits qui se termine le 31 mars 2000, je dois interrompre les délibérations et mettre immédiatement aux voix toutes les questions nécessaires pour terminer l'étude des crédits.

\* \* \*

### LE BUDGET SUPPLÉMENTAIRE DES DÉPENSES (B) DE 1999-2000

ADOPTION DU CRÉDIT 10B—DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES  
HUMAINES

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 1

Que le crédit 10b, au montant de 5 165 881 \$, sous la rubrique DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES—Investissement dans les ressources humaines et assurance, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

**Le vice-président:** 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.

• (1750)

(La motion n° 1, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1171)

#### POUR

Députés

Adams  
Augustine  
Baker  
Barnes  
Bélair

Assadourian  
Axworthy  
Bakopanos  
Beaumier  
Bélanger

Bennett  
Bevilacqua  
Bonin  
Boudria  
Brown  
Bulte  
Calder  
Caplan  
Cauchon  
Chan  
Chrétien (Saint-Maurice)  
Comuzzi  
Cotler  
DeVillers  
Dion  
Dromisky  
Duhamel  
Eggleton  
Fontana  
Gagliano  
Godfrey  
Graham  
Grose  
Harb  
Hubbard  
Jackson  
Jordan  
Karygiannis  
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)  
Knutson  
Lavigne  
Leung  
Lincoln  
MacAulay  
Malhi  
Manley  
Martin (LaSalle—Émard)  
McCormick  
McKay (Scarborough East)  
McTeague  
Mifflin  
Minna  
Murray  
Nault  
O'Brien (London—Fanshawe)  
Pagtakhan  
Parrish  
Peric  
Pettigrew  
Pickard (Chatham—Kent Essex)  
Proulx  
Redman  
Richardson  
Saada  
Serré  
Shepherd  
St. Denis  
Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Wappel  
Wilfert

#### Les crédits

Bertrand  
Blondin-Andrew  
Bonwick  
Bradshaw  
Bryden  
Byrne  
Cannis  
Catterall  
Chamberlain  
Charbonneau  
Clouthier  
Coppes  
Cullen  
Dhaliwal  
Discepolo  
Drouin  
Easter  
Finlay  
Fry  
Galloway  
Goodale  
Gray (Windsor West)  
Guarnieri  
Harvard  
Iftody  
Jennings  
Karetak-Lindell  
Keyes  
Kilgour (Edmonton Southeast)  
Lastewka  
Lee  
Limoges  
Longfield  
Mahoney  
Maloney  
Marleau  
Matthews  
McGuire  
McLellan (Edmonton West)  
McWhinney  
Mills (Broadview—Greenwood)  
Mitchell  
Myers  
O'Brien (Labrador)  
O'Reilly  
Paradis  
Patry  
Peterson  
Phinney  
Proud  
Provenzano  
Reed  
Robillard  
Sekora  
Sgro  
Speller  
St-Julien  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Volpe  
Whelan  
Wood—138

#### CONTRE

Députés

Abbott  
Anders  
Bachand (Richmond—Arthabaska)  
Benoit  
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)  
Bernier (Tobique—Mactaquac)  
Blaikie  
Breitkreuz (Yorkton—Melville)  
Cadman  
Cardin  
Chatters  
Davies  
Debien  
Dockrill  
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)  
Dumas  
Earle  
Forseth

Alarie  
Asselin  
Bellehumeur  
Bergeron  
Bigras  
Breitkreuz (Yellowhead)  
Brien  
Canuel  
Casson  
Dalphond-Guiral  
de Savoye  
Desrochers  
Doyle  
Dubé (Madawaska—Restigouche)  
Duncan  
Epp

*Les crédits*

Fournier	Gagnon
Gauthier	Gilmour
Girard-Bujold	Godin (Acadie—Bathurst)
Godin (Châteauguay)	Goldring
Gouk	Grewal
Grey (Edmonton North)	Gruending
Guay	Hanger
Harvy	Hart
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Hoepfner	Johnston
Keddy (South Shore)	Kenney (Calgary Southeast)
Konrad	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Marceau
Mark	Martin (Winnipeg Centre)
Mayfield	McDonough
McNally	Ménard
Meredith	Mills (Red Deer)
Morrison	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Penson
Perron	Picard (Drummond)
Plamondon	Price
Reynolds	Riis
Ritz	Robinson
Rocheleau	Sauvageau
Schmidt	Scott (Skeena)
Solberg	Solomon
St-Jacques	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Lac-Saint-Jean)
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Vautour	Vellacott
Venne—103	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 1 adoptée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 2.

## ADOPTION DU CRÉDIT 1B—JUSTICE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

Motion n° 2

Que le crédit 1b, au montant de 50 137 442 \$, sous la rubrique JUSTICE—Dépenses de fonctionnement, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

• (1755)

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

• (1800)

(La motion n° 2, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1172)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bennett
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Calder
Cannis	Caplan
Catterall	Cauchon
Chamberlain	Chan
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Drouin
Duhamel	Easter
Eggleton	Finlay
Fontana	Fry
Gagliano	Galloway
Godfrey	Goodale
Graham	Gray (Windsor West)
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Mathews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Peric	Peterson
Pettigrew	Phinney
Pickard (Chatham—Kent Essex)	Proud
Proulx	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Sekora
Serré	Sgro
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Volpe
Wappel	Whelan
Wilfert	Wood—134

## Les crédits

## CONTRE

## Députés

Abbott	Alarie
Anders	Asselin
Bachand (Richmond—Arthabaska)	Bellehumeur
Benoit	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Brien
Breitkreuz (Yorkton—Melville)	Canuel
Cadman	Casson
Cardin	Davies
Chatters	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Epp
Earle	Fournier
Forseth	Gauthier
Gagnon	Godin (Acadie—Bathurst)
Gilmour	Goldring
Godin (Châteauguay)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hanger
Guay	Hart
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Hoepfner	Johnston
Keddy (South Shore)	Kenney (Calgary Southeast)
Konrad	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Marceau
Mark	Martin (Winnipeg Centre)
Mayfield	McDonough
McNally	Ménard
Meredith	Mills (Red Deer)
Morrison	Muise
Nyström	Obhrai
Pankiw	Penson
Perron	Picard (Drummond)
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Scott (Skeena)	Solberg
Solomon	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Lac-Saint-Jean)
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Vautour	Vellacott
Venne—98	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 2 adoptée.

Le vote suivant porte sur la motion n° 3.

## ADOPTION DU CRÉDIT 1B—DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 3

Que le crédit 1b, au montant de 28 283 400 \$, sous la rubrique DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES—Services ministériels, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

• (1805)

(La motion n° 3, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1173)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bennett
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Calder
Cannis	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Chrétien (Saint-Maurice)
Clouthier	Comuzzi
Copps	Cotler
Cullen	DeVillers
Dhaliwal	Dion
Discepolo	Dromisky
Drouin	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fontana
Fry	Galloway
Godfrey	Goodale
Graham	Gray (Windsor West)
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McLellan (Edmonton West)	McTeague
McWhinney	Mifflin
Mills (Broadview—Greenwood)	Minna
Murray	Myers
Nault	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Pagtakhan	Paradis

*Les crédits*

Parrish	Peric
Peterson	Phinney
Pickard (Chatham—Kent Essex)	Proud
Provenzano	Redman
Reed	Richardson
Robillard	Saada
Sekora	Serré
Sgro	Shepherd
Speller	St. Denis
St-Julien	Steckle
Stewart (Brant)	Stewart (Northumberland)
Szabo	Telegdi
Thibeault	Torsney
Ur	Valeri
Volpe	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—129	

## CONTRE

## Députés

Abbott	Alarie
Anders	Asselin
Bachand (Richmond—Arthabaska)	Bellehumeur
Benoit	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Brien
Breitkreuz (Yorkton—Melville)	Canuel
Cadman	Casson
Cardin	Davies
Chatters	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Epp
Earle	Fournier
Forseth	Gauthier
Gagnon	Godin (Acadie—Bathurst)
Gilmour	Goldring
Godin (Châteauguay)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hanger
Guay	Hart
Hardy	Hill (MacLeod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Johnston
Hoeppner	Kenney (Calgary Southeast)
Keddy (South Shore)	Laurin
Konrad	Lowther
Lebel	Mancini
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mark
Marceau	Mayfield
Martin (Winnipeg Centre)	McNally
McDonough	Meredith
Ménard	Morrison
Mills (Red Deer)	Nystrom
Muise	Pankiw
Obhrai	Perron
Penson	Price
Picard (Drummond)	Riis
Reynolds	Robinson
Ritz	Sauvageau
Rocheleau	Scott (Skeena)
Schmidt	Solomon
Solberg	Stoffer
Stinson	Thompson (New Brunswick Southwest)
Strahl	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—99
Vellacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 3 adoptée.

Le vote suivant porte sur la motion n° 4.

## ADOPTION DU CRÉDIT 1B—CONSEIL PRIVÉ

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 4

Que le crédit 1b, au montant de 650 540 \$, sous la rubrique CONSEIL PRIVÉ—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

● (1810)

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

● (1815)

(La motion n° 4, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1174)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bennett
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Calder
Cannis	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Chrétien (Saint-Maurice)
Clouthier	Comuzzi
Copps	Cotler
Cullen	DeVillers
Dhaliwal	Dion
Discepola	Dromisky
Drouin	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fontana
Fry	Galloway
Godfrey	Goodale
Graham	Gray (Windsor West)
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody

Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Peric	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Sekora
Serré	Sgro
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Volpe
Wappel	Whelan
Wilfert	Wood—130

## CONTRE

## Députés

Abbott	Alarie
Anders	Asselin
Bachand (Richmond—Arthabaska)	Bellehumeur
Benoit	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitbart (Yellowhead)
Blaikie	Brien
Breitbart (Yorkton—Melville)	Canuel
Cadman	Casson
Cardin	Crête
Chatters	Debien
Davies	Dockrill
Desrochers	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Doyle	Dumas
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Earle
Duncan	Forseth
Epp	Gagnon
Fournier	Godin (Acadie—Bathurst)
Gauthier	Goldring
Godin (Châteauguay)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hanger
Guay	Hart
Hardy	Hill (MacLeod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Johnston
Hoeppner	Kenney (Calgary Southeast)
Keddy (South Shore)	Laurin
Konrad	Lowther
Lebel	Mancini
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mark
Marceau	McDonough
Mayfield	Ménard
McNally	Mills (Red Deer)
Meredith	Muise
Morrison	Obhrai
Nystrom	Penson
Pankiw	Picard (Drummond)
Perron	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	
Sauvageau	

## Les crédits

Schmidt	Scott (Skeena)
Solberg	Solomon
Stinson	Stoffer
Strahl	Thompson (New Brunswick Southwest)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vautour
Venne—97	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 4 adoptée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 5.

## ADOPTION DU CRÉDIT 10B—CONSEIL PRIVÉ

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 5

Que le crédit 10b, au montant de 200 000 \$, sous la rubrique CONSEIL PRIVÉ—Secrétariat des conférences intergouvernementales canadiennes—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

● (1820)

(La motion n° 5, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1175)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumont
Bélaïr	Bennett
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bulte	Byrne
Calder	Cannis
Caplan	Catterall

## Les crédits

Chamberlain	Chan
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Drouin
Duhamel	East
Eggleton	Finlay
Fontana	Galloway
Godfrey	Graham
Gray (Windsor West)	Grose
Guarnieri	Harb
Harvard	Hubbard
Iftody	Jackson
Jennings	Jordan
Karetak-Lindell	Karygiannis
Keys	Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)
Kilgour (Edmonton Southeast)	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Peric	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Sekora
Serré	Sgro
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Volpe
Wappel	Whelan
Wilfert	Wood—126

## CONTRE

Députés	
Abbott	Alarie
Anders	Asselin
Bachand (Richmond—Arthabaska)	Bellehumeur
Benoit	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Brien
Breitkreuz (Yorkton—Melville)	Canuel
Cadman	Casson
Cardin	Crête
Chatters	Debien
Davies	Dockrill
Desrochers	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Doyle	Dumas
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Earle
Duncan	Forseth
Epp	Gagnon
Fournier	Godin (Acadie—Bathurst)
Gauthier	Goldring
Godin (Châteauguay)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hanger
Guay	Hart
Hardy	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Laurin
Konrad	Lowther
Lebel	
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	

Mancini	Marceau
Mark	Mayfield
McDonough	McNally
Meredith	Mills (Red Deer)
Morrison	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Penson
Perron	Picard (Drummond)
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Scott (Skeena)	Solberg
Solomon	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Lac-Saint-Jean)
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Vautour	Venne—94

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 5 adoptée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 6.

## ADOPTION DU CRÉDIT 40B—CONSEIL PRIVÉ

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 6

Que le crédit 40b, au montant de 98 600 \$, sous la rubrique CONSEIL PRIVÉ—Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

• (1830)

(La motion n° 6, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1176)

## POUR

Députés	
Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy

Baker  
Barnes  
Bélaïr  
Bertrand  
Blondin-Andrew  
Bonwick  
Bradshaw  
Bulte  
Calder  
Caplan  
Chamberlain  
Chrétien (Saint-Maurice)  
Comuzzi  
Cotler  
DeVillers  
Dion  
Dromisky  
Easter  
Finlay  
Galloway  
Goodale  
Gray (Windsor West)  
Guarnieri  
Harvard  
Iftody  
Jennings  
Karetak-Lindell  
Keys  
Kilgour (Edmonton Southeast)  
Lastewka  
Lee  
Limoges  
Longfield  
Mahoney  
Maloney  
Marleau  
Matthews  
McGuire  
McLellan (Edmonton West)  
McWhinney  
Mills (Broadview—Greenwood)  
Murray  
Nault  
O'Brien (London—Fanshawe)  
Pagtakhan  
Parrish  
Peterson  
Proud  
Redman  
Richardson  
Saada  
Serré  
Shepherd  
St. Denis  
Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Wappel  
Wilfert

Bakopanos  
Beaumier  
Bennett  
Bevilacqua  
Bonin  
Boudria  
Brown  
Byrne  
Cannis  
Catterall  
Chan  
Clouthier  
Coppes  
Cullen  
Dhaliwal  
Discepolo  
Duhamel  
Eggleton  
Fontana  
Godfrey  
Graham  
Grose  
Harb  
Hubbard  
Jackson  
Jordan  
Karygiannis  
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottetown)  
Knutson  
Lavigne  
Leung  
Lincoln  
MacAulay  
Malhi  
Manley  
Martin (LaSalle—Émard)  
McCormick  
McKay (Scarborough East)  
McTeague  
Mifflin  
Minna  
Myers  
O'Brien (Labrador)  
O'Reilly  
Paradis  
Peric  
Phinney  
Provenzano  
Reed  
Robillard  
Sekora  
Sgro  
Speller  
St-Julien  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Volpe  
Whelan  
Wood—126

Gauthier  
Godin (Acadie—Bathurst)  
Goldring  
Grewal  
Gruending  
Hanger  
Hart  
Hill (Macleod)  
Hilstrom  
Keddy (South Shore)  
Laurin  
Lowther  
Mancini  
Mark  
McDonough  
Meredith  
Morrison  
Nystrom  
Pankiw  
Picard (Drummond)  
Reynolds  
Ritz  
Rocheleau  
Schmidt  
Solomon  
Stoffer  
Thompson (New Brunswick Southwest)  
Tremblay (Rimouski—Mitis)  
Vautour

### Les crédits

Gilmour  
Godin (Châteauguay)  
Gouk  
Grey (Edmonton North)  
Guay  
Hardy  
Harvey  
Hill (Prince George—Peace River)  
Johnston  
Konrad  
Lebel  
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)  
Marceau  
Mayfield  
McNally  
Mills (Red Deer)  
Muisse  
Obhrai  
Perron  
Price  
Riis  
Robinson  
Sauvageau  
Solberg  
Stinson  
Strahl  
Tremblay (Lac-Saint-Jean)  
Turp  
Venne—92

### DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette  
Normand

Lefebvre  
Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 6 adoptée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 7.

### ADOPTION DU CRÉDIT 50B—CONSEIL PRIVÉ

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

Motion n° 7

Que le crédit 50b, au montant de 500 800 \$, sous la rubrique CONSEIL PRIVÉ—Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

### CONTRE

Députés

Abbott	Alarie
Anders	Asselin
Bachand (Richmond—Arthabaska)	Bellehumeur
Benoit	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Davies
Crête	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Epp
Earle	Fournier
Forseth	
Gagnon	

*Les crédits*

**Le Président:** À mon avis, les oui l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

• (1835)

(La motion n° 7, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1177)

**POUR**

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Calder
Cannis	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Chrétien (Saint-Maurice)
Clouthier	Comuzzi
Copps	Cotler
Cullen	DeVillers
Dhaliwal	Dion
Discepola	Dromisky
Duhamel	Easter
Eggleton	Finlay
Fontana	Galloway
Godfrey	Goodale
Graham	Gray (Windsor West)
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Peric	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Sekora
Sgro	Shepherd
Speller	St. Denis
St-Julien	Steckle
Stewart (Brant)	Stewart (Northumberland)
Szabo	Telegdi
Thibeault	Torsney
Ur	Valeri
Volpe	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—125	

**CONTRE**

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Benoit
Bergeron	Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine)
ne—Pabok)	Bernier (Tobique—Mactaquac)
Bigras	Blaikie
Breitkreuz (Yellowhead)	Brien
Cadman	Canuel
Cardin	Casson
Chatters	Crête
Dalphondu-Guiral	Davies
de Savoye	Debien
Desrochers	Dockrill
Doyle	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Dumas
Duncan	Earle
Epp	Forseth
Fournier	Gagnon
Gauthier	Gilmour
Godin (Acadie—Bathurst)	Godin (Châteauguay)
Goldring	Grewal
Gruending	Guay
Hanger	Hardy
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Hillstrom
Johnston	Keddy (South Shore)
Konrad	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mancini
Marceau	Mark
Mayfield	McDonough
McNally	Meredith
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Price
Reynolds	Riis
Ritz	Robinson
Rocheleau	Sauvageau
Schmidt	Solberg
Solomon	St-Jacques
Stinson	Stoffer
Strahl	Thompson (New Brunswick Southwest)
Thompson (Wild Rose)	Tremblay (Lac-Saint-Jean)
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Vautour	Venne—91

**DÉPUTÉS «PAIRÉS»**

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 7 adoptée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 8.

[*Français*]

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, à l'exception du député de Thunder Bay—Atikokan et de celui de Don Valley-Ouest, vous constaterez qu'il y a unanimité pour appliquer le résultat du dernier vote aux motions n°s 8, 9, 10, 11, 12 et 13 inclusivement.

[*Traduction*]

**Le Président:** Est-ce d'accord pour procéder de cette façon?

**Des voix:** D'accord.

[Français]

**M. Stéphane Bergeron:** Monsieur le Président, j'aimerais simplement signaler à votre attention que nos collègues de Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour et de Jonquière sont maintenant avec nous et que leur vote devrait être enregistré pour ces motions.

**Le Président:** Je les vois, c'est d'accord.

• (1840)

[Traduction]

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, j'aimerais attirer l'attention de la Chambre sur le fait que le député de Prince Albert a quitté la Chambre et que le compte rendu devrait indiquer qu'il ne participe pas à ce vote. Par contre, la députée d'Edmonton-Nord est revenue et elle y participera. On me signale également que le député de Calgary-Sud-Est est également présent pour les votes.

**Le Président:** Je vois trois députés libéraux debout. Je suppose qu'ils veulent que le compte rendu indique qu'ils participent à ce vote. C'est fait.

#### ADOPTION DU CRÉDIT 10B—SOLLICITEUR GÉNÉRAL

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 8

Que le crédit 10b, au montant de 788 500 \$, sous la rubrique SOLLICITEUR GÉNÉRAL—Service canadien du renseignement de sécurité—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

(La motion n° 8, mise aux voix, est adoptée)

(Vote n° 1178)

#### POUR

Députés

Adams  
Augustine  
Baker  
Barnes  
Bélair  
Bertrand  
Blondin-Andrew  
Bonwick  
Bradshaw  
Bryden  
Byrne  
Cannis  
Catterall  
Chan  
Chrétien (Saint-Maurice)  
Comuzzi  
Cotler

Assadourian  
Axworthy  
Bakopanos  
Beaumier  
Bélangier  
Bevilacqua  
Bonin  
Boudria  
Brown  
Bulte  
Calder  
Caplan  
Chamberlain  
Charbonneau  
Clouthier  
Copps  
Cullen

DeVillers  
Dion  
Duhamel  
Eggleton  
Fontana  
Goodale  
Gray (Windsor West)  
Guarnieri  
Harvard  
Iftody  
Jennings  
Karetak-Lindell  
Keyes  
Kilgour (Edmonton Southeast)  
Lastewka  
Lee  
Limoges  
Longfield  
Mahoney  
Maloney  
Marleau  
Matthews  
McGuire  
McLellan (Edmonton West)  
McWhinney  
Mills (Broadview—Greenwood)  
Murray  
Nault  
O'Brien (London—Fanshawe)  
Pagtakhan  
Parrish  
Peric  
Phinney  
Proud  
Redman  
Richardson  
Saada  
Serré  
Shepherd  
St. Denis  
Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Wappel  
Wilfert

#### Les crédits

Dhaliwal  
Discepolo  
Easter  
Finlay  
Galloway  
Graham  
Grose  
Harb  
Hubbard  
Jackson  
Jordan  
Karygiannis  
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)  
Knutson  
Lavigne  
Leung  
Lincoln  
MacAulay  
Malhi  
Manley  
Martin (LaSalle—Émard)  
McCormick  
McKay (Scarborough East)  
McTeague  
Mifflin  
Minna  
Myers  
O'Brien (Labrador)  
O'Reilly  
Paradis  
Patry  
Peterson  
Pickard (Chatham—Kent Essex)  
Provenzano  
Reed  
Robillard  
Sekora  
Sgro  
Speller  
St-Julien  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Volpe  
Whelan  
Wood—128

#### CONTRE

Députés

Alarie  
Asselin  
Bellehumeur  
Bergeron  
ne—Pabok)  
Bigras  
Breitkreuz (Yellowhead)  
Cadman  
Cardin  
Chatters  
Dalphond-Guiral  
de Savoye  
Desrochers  
Doyle  
Dubé (Madawaska—Restigouche)  
Duncan  
Epp  
Fournier  
Gauthier  
Girard-Bujold  
Godin (Châteauguay)  
Grewal  
Gruending  
Hanger  
Harvey  
Hill (Prince George—Peace River)  
Johnston  
Kenney (Calgary Southeast)  
Lebel  
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)  
Marceau

Anders  
Bachand (Richmond—Arthabaska)  
Benoit  
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine)  
Bernier (Tobique—Mactaquac)  
Blaikie  
Brien  
Canuel  
Casson  
Crête  
Davies  
Debien  
Dockrill  
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)  
Dumas  
Earle  
Forseth  
Gagnon  
Gilmour  
Godin (Acadie—Bathurst)  
Goldring  
Grey (Edmonton North)  
Guay  
Hardy  
Hill (Macleod)  
Hilstrom  
Keddy (South Shore)  
Laurin  
Lowther  
Mancini  
Mark

*Les crédits*

Mayfield	McDonough	Lee	Leung
McNally	Meredith	Limoges	Lincoln
Mills (Red Deer)	Muise	Longfield	MacAulay
Nystrom	Obhrai	Mahoney	Malhi
Pankiw	Perron	Maloney	Manley
Picard (Drummond)	Plamondon	Marleau	Martin (LaSalle—Énard)
Price	Reynolds	Matthews	McCormick
Riis	Ritz	McGuire	McKay (Scarborough East)
Robinson	Rocheleau	McLellan (Edmonton West)	McTeague
Sauvageau	Schmidt	McWhinney	Mifflin
Solberg	Solomon	Mills (Broadview—Greenwood)	Minna
St-Jacques	Stinson	Murray	Myers
Stoffer	Strahl	Nault	O'Brien (Labrador)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)	O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)	Pagtakhan	Paradis
Turp	Vautour	Parrish	Patry
Venne—94		Peric	Peterson

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 8 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 15B—SOLLICITEUR GÉNÉRAL

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 9

Que le crédit 15b, au montant de 12 189 240 \$, sous la rubrique SOLLICITEUR GÉNÉRAL—Service correctionnel—Service pénitentiaire et Service national des libérations conditionnelles, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

(La motion n° 9, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1179)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Calder
Cannis	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Duhamel	Easter
Eggleton	Finlay
Fontana	Galloway
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grose
Guarnieri	Harb
Harvard	Hubbard
Iftody	Jackson
Jennings	Jordan
Karetak-Lindell	Karygiannis
Keyes	Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)
Kilgour (Edmonton Southeast)	Knutson
Lastewka	Lavigne

Richardson	Robillard
Saada	Sekora
Serré	Sgro
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Volpe
Wappel	Whelan
Wilfert	Wood—128

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Benoit
Bergeron	Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine)
ne—Pabok)	Bernier (Tobique—Mactaquac)
Bigras	Blaikie
Breitkreuz (Yellowhead)	Brien
Cadman	Canuel
Cardin	Casson
Chatters	Crête
Dalphon-DuGiral	Davies
de Savoye	Debien
Desrochers	Dockrill
Doyle	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Dumas
Duncan	Earle
Epp	Forseth
Fournier	Gagnon
Gauthier	Gilmour
Girard-Bujold	Godin (Acadie—Bathurst)
Godin (Châteauguay)	Goldring
Grewal	Grey (Edmonton North)
Gruending	Guay
Hanger	Hardy
Harvey	Hill (MacLeod)
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Johnston	Keddy (South Shore)
Kenney (Calgary Southeast)	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mancini
Marceau	Mark
Mayfield	McDonough
McNally	Meredith
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Plamondon
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Solberg	Solomon
St-Jacques	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vautour
Venne—94	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette Lefebvre  
Normand Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 9 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 25B—SOLLICITEUR GÉNÉRAL

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 10

Que le crédit 25b, au montant de 1 832 000 \$, sous la rubrique SOLLICITEUR GÉNÉRAL—Commission nationale des libérations conditionnelles—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

(La motion n° 10, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1180)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Calder
Cannis	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Duhamel	Easter
Eggleton	Finlay
Fontana	Galloway
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grose
Guarnieri	Harb
Harvard	Hubbard
Iftody	Jackson
Jennings	Jordan
Karetak-Lindell	Karygiannis
Keys	Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)
Kilgour (Edmonton Southeast)	Knutson
Lastewka	Lavigne
Lee	Leung
Limoges	Lincoln
Longfield	MacAulay
Mahoney	Malhi
Maloney	Manley
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Matthews	McCormick
McGuire	McKay (Scarborough East)
McLellan (Edmonton West)	McTeague
McWhinney	Mifflin
Mills (Broadview—Greenwood)	Minna
Murray	Myers

Nault  
O'Brien (London—Fanshawe)  
Pagtakhan  
Parrish  
Peric  
Phinney  
Proud  
Redman  
Richardson  
Saada  
Serré  
Shepherd  
St. Denis  
Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Wappel  
Wilfert

## Les crédits

O'Brien (Labrador)  
O'Reilly  
Paradis  
Petry  
Peterson  
Pickard (Chatham—Kent Essex)  
Provenzano  
Reed  
Robillard  
Sekora  
Sgro  
Speller  
St-Julien  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Volpe  
Whelan  
Wood—128

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Benoit
Bergeron	Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine)
ne—Pabok)	Bernier (Tobique—Mactaquac)
Bigras	Blaikie
Breitkreuz (Yellowhead)	Brien
Cadman	Canuel
Cardin	Casson
Chatters	Crête
Dalphondu-Guiral	Davies
de Savoye	Debien
Desrochers	Dockrill
Doyle	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Dumas
Duncan	Earle
Epp	Forseth
Fournier	Gagnon
Gauthier	Gilmour
Girard-Bujold	Godin (Acadie—Bathurst)
Godin (Châteauguay)	Goldring
Grewal	Grey (Edmonton North)
Gruending	Guay
Hanger	Hardy
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Hillstrom
Johnston	Keddy (South Shore)
Kenny (Calgary Southeast)	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mancini
Marceau	Mark
Mayfield	McDonough
McNally	Meredith
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Plamondon
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Solberg	Solomon
St-Jacques	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vautour
Venne—94	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette Lefebvre  
Normand Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 10 adoptée.

*Les crédits*

## ADOPTION DU CRÉDIT 30B—SOLLICITEUR GÉNÉRAL

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 11

Que le crédit 30b, au montant de 304 256 \$, sous la rubrique SOLLICITEUR GÉNÉRAL—Bureau de l'enquêteur correctionnel—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

(La motion n° 11, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1181)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Calder
Cannis	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
De Villiers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Duhamel	Easter
Eggleton	Finlay
Fontana	Galloway
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grose
Guarnieri	Harb
Harvard	Hubbard
Iftody	Jackson
Jennings	Jordan
Karetak-Lindell	Karygiannis
Keys	Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)
Kilgour (Edmonton Southeast)	Knutson
Lastewka	Lavigne
Lee	Leung
Limoges	Lincoln
Longfield	MacAulay
Mahoney	Malhi
Maloney	Manley
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Mathews	McCormick
McGuire	McKay (Scarborough East)
McLellan (Edmonton West)	McTeague
McWhinney	Mifflin
Mills (Broadview—Greenwood)	Minna
Murray	Myers
Nault	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Pagtakhan	Paradis
Parrish	Patry
Peric	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Sekora
Serré	Sgro

Shepherd  
St. Denis  
Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Wappel  
Wilfert

Speller  
St-Julien  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Volpe  
Whelan  
Wood—128

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Benoit
Bergeron	Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine)
ne—Pabok)	Bernier (Tobique—Mactaquac)
Bigras	Blaikie
Breitkreuz (Yellowhead)	Brien
Cadman	Canuel
Cardin	Casson
Chatters	Crête
Dalphon-D-Guiral	Davies
de Savoye	Debien
Desrochers	Dockrill
Doyle	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Dumas
Duncan	Earle
Epp	Forseth
Fournier	Gagnon
Gauthier	Gilmour
Girard-Bujold	Godin (Acadie—Bathurst)
Godin (Châteauguay)	Goldring
Grewal	Grey (Edmonton North)
Gruending	Guay
Hanger	Hardy
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Johnston	Keddy (South Shore)
Kenney (Calgary Southeast)	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mancini
Marceau	Mark
Mayfield	McDonough
McNally	Meredith
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Plamondon
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Solberg	Solomon
St-Jacques	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vautour
Venne—94	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 11 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 45B—SOLLICITEUR GÉNÉRAL

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

## Motion n° 12

Que le crédit 45b, au montant de 35 900 \$, sous la rubrique SOLLICITEUR GÉNÉRAL—Comité externe d'examen de la Gendarmerie royale du Canada—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

(La motion n° 12, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1182)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Calder
Cannis	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Duhamel	Easter
Eggleton	Finlay
Fontana	Galloway
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grose
Guarnieri	Harb
Harvard	Hubbard
Iftody	Jackson
Jennings	Jordan
Karetak-Lindell	Karygiannis
Keys	Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)
Kilgour (Edmonton Southeast)	Knutson
Lastewka	Lavigne
Lee	Leung
Limoges	Lincoln
Longfield	MacAulay
Mahoney	Malhi
Maloney	Manley
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Matthews	McCormick
McGuire	McKay (Scarborough East)
McLellan (Edmonton West)	McTeague
McWhinney	Mifflin
Mills (Broadview—Greenwood)	Minna
Murray	Myers
Nault	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Pagtakhan	Paradis
Parrish	Patry
Peric	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Sekora
Serré	Sgro
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Volpe

Wappel  
Wilfert

Whelan  
Wood—128

## Les crédits

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Benoit
Bergeron	Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine)
ne—Pabok)	Bernier (Tobique—Mactaquac)
Bigras	Blaikie
Breitkreuz (Yellowhead)	Brien
Cadman	Canuel
Cardin	Casson
Chatters	Crête
Dalphon-D-Guiral	Davies
de Savoye	Debien
Desrochers	Dockrill
Doyle	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Dumas
Duncan	Earle
Epp	Forseth
Fournier	Gagnon
Gauthier	Gilmour
Girard-Bujold	Godin (Acadie—Bathurst)
Godin (Châteauguay)	Goldring
Grewal	Grey (Edmonton North)
Gruending	Guay
Hanger	Hardy
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Johnston	Keddy (South Shore)
Kenney (Calgary Southeast)	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mancini
Marceau	Mark
Mayfield	McDonough
McNally	Meredith
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Plamondon
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Solberg	Solomon
St-Jacques	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vautour
Venne—94	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 12 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 10B—AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

## Motion n° 13

Que le crédit 10b, au montant de 229 115 500 \$, sous la rubrique AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE—Subventions inscrites au Budget des dépenses, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## Les crédits

(La motion n° 13, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1183)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaire	Bélangier
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Calder
Cannis	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Duhamel	Easter
Eggleton	Finlay
Fontana	Galloway
Goodale	Graham
Gray (Windsor West)	Grose
Guarnieri	Harb
Harvard	Hubbard
Iftody	Jackson
Jennings	Jordan
Karetak-Lindell	Karygiannis
Keys	Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)
Kilgour (Edmonton Southeast)	Knutson
Lastewka	Lavigne
Lee	Leung
Limoges	Lincoln
Longfield	MacAulay
Mahoney	Malhi
Maloney	Manley
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Matthews	McCormick
McGuire	McKay (Scarborough East)
McLellan (Edmonton West)	McTeague
McWhinney	Mifflin
Mills (Broadview—Greenwood)	Minna
Murray	Myers
Nault	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Pagtakhan	Paradis
Parrish	Patry
Peric	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Sekora
Serré	Sgro
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Volpe
Wappel	Whelan
Wilfert	Wood—128

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)

Bellehumeur	Benoit
Bergeron	Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine)
ne—Pabok	Bernier (Tobique—Mactaquac)
Bigras	Blaikie
Breitkreuz (Yellowhead)	Brien
Cadman	Canuel
Cardin	Casson
Chatters	Crête
Dalphon-D-Guiral	Davies
de Savoye	Debien
Desrochers	Dockrill
Doyle	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Dumas
Duncan	Earle
Epp	Forseth
Fournier	Gagnon
Gauthier	Gilmour
Girard-Bujold	Godin (Acadie—Bathurst)
Godin (Châteauguay)	Goldring
Grewal	Grey (Edmonton North)
Gruending	Guay
Hanger	Hardy
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Johnston	Keddy (South Shore)
Kenney (Calgary Southeast)	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mancini
Marceau	Mark
Mayfield	McDonough
McNally	Meredith
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Plamondon
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Solberg	Solomon
St-Jacques	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vautour
Venne—94	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 13 adoptée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 14.

## ADOPTION DU CRÉDIT 15B—DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 14

Que le crédit 15b, au montant de 1 300 000 \$, sous la rubrique DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES—Travail—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les oui l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

• (1845)

(La motion n° 14, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1184)

#### POUR

##### Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Calder
Cannis	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Duhamel	Easter
Eggleton	Finlay
Fontana	Fry
Galloway	Goodale
Graham	Gray (Windsor West)
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish

Patry  
Peterson  
Pickard (Chatham—Kent Essex)  
Provenzano  
Reed  
Robillard  
Sekora  
Sgro  
Speller  
St-Julien  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Volpe  
Whelan  
Wood—129

#### Les crédits

Peric  
Phinney  
Proud  
Redman  
Richardson  
Saada  
Serré  
Shepherd  
St. Denis  
Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Wappel  
Wilfert

#### CONTRE

##### Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bellehumeur
Bergeron	Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine)
ne—Pabok)	Bigras
Blaikie	Breitkreuz (Yellowhead)
Brien	Cadman
Canuel	Cardin
Casson	Chatters
Crête	Dalphondu-Guiral
Davies	de Savoye
Debien	Desrochers
Dockrill	Doyle
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dumas	Duncan
Earle	Epp
Forseth	Fournier
Gagnon	Gauthier
Gilmour	Girard-Bujold
Godin (Acadie—Bathurst)	Godin (Châteauguay)
Golding	Grewal
Grey (Edmonton North)	Gruending
Guay	Hanger
Hardy	Harvey
Hill (Macleod)	Hill (Prince George—Peace River)
Hilstrom	Johnston
Keddy (South Shore)	Kenney (Calgary Southeast)
Laurin	Lebel
Lowther	MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)
Mancini	Marceau
Mark	Mayfield
McDonough	McNally
Meredith	Mills (Red Deer)
Muise	Nystrom
Obhrai	Pankiw
Perron	Picard (Drummond)
Plamondon	Pricé
Reynolds	Riis
Ritz	Robinson
Rocheleau	Sauvageau
Schmidt	Solberg
Solomon	St-Jacques
Stinson	Stoffer
Strahl	Thompson (New Brunswick Southwest)
Thompson (Wild Rose)	Tremblay (Lac-Saint-Jean)
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Vellacott	Venne—91

#### DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 14 adoptée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 15.

*Les crédits*

ADOPTION DU CRÉDIT 25B—DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES  
HUMAINES

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

Motion n° 15

Que le crédit 25b, au montant de 1 350 000 \$, sous la rubrique DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES—Conseil canadien des relations industrielles—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

• (1855)

(La motion n° 15, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1185)

**POUR**

Députés

Adams  
Augustine  
Baker  
Barnes  
Bélair  
Bertrand  
Blondin-Andrew  
Bonwick  
Bradshaw  
Bryden  
Byrne  
Caplan  
Chan  
Clouthier  
Copp  
Cullen  
Dhaliwal  
Discepola  
Duhamel  
Eggleton  
Fontana  
Galloway  
Goodale  
Gray (Windsor West)  
Guarnieri  
Harvard  
Iftody  
Jordan  
Karygiannis

Assadourian  
Axworthy  
Bakopanos  
Beaumier  
Bélangier  
Bevilacqua  
Bonin  
Boudria  
Brown  
Bulte  
Calder  
Chamberlain  
Charbonneau  
Comuzzi  
Cotler  
DeVillers  
Dion  
Dromisky  
Easter  
Finlay  
Fry  
Godfrey  
Graham  
Grose  
Harb  
Hubbard  
Jackson  
Karetak-Lindell  
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)

Kilgour (Edmonton Southeast)  
Lastewka  
Lee  
Limoges  
Longfield  
Mahoney  
Maloney  
Marleau  
Matthews  
McGuire  
McLellan (Edmonton West)  
McWhinney  
Mills (Broadview—Greenwood)  
Murray  
Nault  
O'Brien (London—Fanshawe)  
Pagtakhan  
Parrish  
Peric  
Phinney  
Proud  
Redman  
Richardson  
Saada  
Serré  
Shepherd  
St. Denis  
Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Wappel  
Wilfert

Knutson  
Lavigne  
Leung  
Lincoln  
MacAulay  
Malhi  
Manley  
Martin (LaSalle—Énard)  
McCormick  
McKay (Scarborough East)  
McTeague  
Mifflin  
Minna  
Myers  
O'Brien (Labrador)  
O'Reilly  
Paradis  
Patri  
Peterson  
Pickard (Chatham—Kent Essex)  
Provenzano  
Reed  
Robillard  
Sekora  
Sgro  
Speller  
St-Julien  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Volpe  
Whelan  
Wood—126

**CONTRE**

Députés

Alarie  
Asselin  
Bellehumeur  
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)  
Bigras  
Breitkreuz (Yellowhead)  
Cadman  
Cardin  
Chatters  
Dalphond-Guiral  
de Savoye  
Desrochers  
Doyle  
Dubé (Madawaska—Restigouche)  
Earle  
Forseth  
Gagnon  
Gilmour  
Godin (Acadie—Bathurst)  
Goldring  
Grey (Edmonton North)  
Guay  
Harvey  
Hill (Prince George—Peace River)  
Johnston  
Kenney (Calgary Southeast)  
Lebel  
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)  
Marceau  
Mayfield  
McNally  
Mills (Red Deer)  
Nystrom  
Perron  
Plamondon  
Reynolds  
Ritz  
Sauvageau  
Solberg  
St-Jacques  
Strahl  
Tremblay (Lac-Saint-Jean)  
Turp  
Vellacott

Anders  
Bachand (Richmond—Arthabaska)  
Bergeron  
Blaikie  
Brien  
Canuel  
Casson  
Crête  
Davies  
Debien  
Dockrill  
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)  
Dumas  
Épp  
Fournier  
Gauthier  
Girard-Bujold  
Godin (Châteauguay)  
Grewal  
Gruending  
Hardy  
Hill (Macleod)  
Hilstrom  
Keddy (South Shore)  
Laurin  
Lowther  
Mancini  
Mark  
McDonough  
Meredith  
Muise  
Pankiw  
Picard (Drummond)  
Price  
Riis  
Rocheleau  
Schmidt  
Solomon  
Stoffer  
Thompson (New Brunswick Southwest)  
Tremblay (Rimouski—Mitis)  
Vautour  
Venne—87

**DÉPUTÉS «PAIRÉS»**

Collenette  
Normand

Lefebvre  
Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 15 adoptée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 16.

ADOPTION DU CRÉDIT 35B—DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES  
HUMAINES

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

Motion n° 16

Que le crédit 35b, au montant de 500 000 \$, sous la rubrique DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES—Centre canadien d'hygiène et de sécurité au travail—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les non l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

● (1900)

(La motion n° 16, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1186)

**POUR**

Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Bevilacqua
Blondin-Andrew	Bonin
Bonwick	Boudria
Bradshaw	Brown
Bryden	Bulte
Byrne	Calder
Caplan	Catterall
Chamberlain	Chan
Charbonneau	Chrétien (Saint-Maurice)
Clouthier	Comuzzi
Copps	Cotler
Cullen	DeVillers
Dhaliwal	Dion
Discepolo	Dromisky
Duhamel	Easter
Eggleton	Finlay
Fry	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jordan
Karetak-Lindell	Karygiannis
Keys	Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)
Kilgour (Edmonton Southeast)	Knutson
Lastewka	Lavigne
Lee	Leung
Limoges	Lincoln
Longfield	MacAulay
Mahoney	Malhi
Maloney	Manley
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Matthews	McCormick
McGuire	McKay (Scarborough East)

McLellan (Edmonton West)	McTeague
McWhinney	Mifflin
Mills (Broadview—Greenwood)	Minna
Murray	Myers
Nault	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Pagtakhan	Paradis
Parrish	Patry
Peric	Phinney
Pickard (Chatham—Kent Essex)	Proud
Provenzano	Redman
Reed	Richardson
Robillard	Saada
Sekora	Serré
Sgro	Shepherd
Speller	St. Denis
St-Julien	Steckle
Stewart (Brant)	Stewart (Northumberland)
Szabo	Telegdi
Thibeault	Torsney
Ur	Valeri
Volpe	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—125	

*Les crédits*

**CONTRE**

Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Breitkreuz (Yellowhead)
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Bigras
Blaikie	Breitkreuz (Yellowhead)
Brien	Cadman
Canuel	Cardin
Casson	Chatters
Crête	Dalphon-D-Guiral
Davies	de Savoye
Debien	Desrochers
Dockrill	Doyle
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dumas	Duncan
Epp	Forseth
Fournier	Gagnon
Gauthier	Gilmour
Girard-Bujold	Godin (Acadie—Bathurst)
Godin (Châteauguay)	Goldring
Grewal	Grey (Edmonton North)
Gruending	Guay
Hardy	Harvey
Hill (Macleod)	Hill (Prince George—Peace River)
Hilstrom	Johnston
Keddy (South Shore)	Kenney (Calgary Southeast)
Konrad	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Marceau
Mark	Mayfield
McDonough	McNally
Meredith	Mills (Red Deer)
Muise	Nystrom
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Plamondon
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Rocheleau	Sauvageau
Schmidt	Solberg
Solomon	St-Jacques
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Lac-Saint-Jean)
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Vellacott	Venne—87

**DÉPUTÉS «PAIRÉS»**

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 16 adoptée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 17.

## Les crédits

## ADOPTION DU CRÉDIT 5B—JUSTICE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 17

Que le crédit 5b, au montant de 5 524 012 \$, sous la rubrique JUSTICE—Subventions inscrites au Budget des dépenses et contributions, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

[Français]

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour appliquer le résultat du dernier vote à la motion n° 17.

[Traduction]

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Le whip du gouvernement a la parole; je dois avoir mal compris.

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, je présente mes excuses à vous et à toute la Chambre. Je sollicite le consentement unanime pour que le résultat du vote sur la dernière motion, la motion n° 16, s'applique à la motion n° 17.

**Le Président:** Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

• (1905)

[Français]

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, je voudrais porter à votre attention que le député de Burnaby—Douglas n'était pas ici pour le vote précédent.

**M. André Harvey:** Monsieur le Président, il me fait plaisir de vous signaler que la députée de Beauséjour—Petitcodiac est présente pour l'application du vote.

**Le Président:** Sur la motion n° 17. D'accord.

[Traduction]

(La motion n° 17, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1187)

## POUR

## Députés

Adams  
Augustine  
Baker  
Barnes  
Bélair  
Bertrand  
Blondin-Andrew  
Bonwick  
Bradshaw  
Bryden  
Byrne  
Caplan  
Chamberlain  
Charbonneau  
Clouthier

Assadourian  
Axworthy  
Bakopanos  
Beaumier  
Bélangier  
Bevilacqua  
Bonin  
Boudria  
Brown  
Bulte  
Calder  
Catterall  
Chan  
Chrétien (Saint-Maurice)  
Comuzzi

Copps  
Cullen  
Dhaliwal  
Discepolo  
Duhamel  
Eggleton  
Fry  
Goodale  
Grose  
Harb  
Hubbard  
Jackson  
Karetak-Lindell  
Keyes  
Kilgour (Edmonton Southeast)  
Lastewka  
Lee  
Limoges  
Longfield  
Mahoney  
Maloney  
Marleau  
Matthews  
McGuire  
McLellan (Edmonton West)  
McWhinney  
Mills (Broadview—Greenwood)  
Murray  
Nault  
O'Brien (London—Fanshawe)  
Pagtakhan  
Parrish  
Peric  
Pickard (Chatham—Kent Essex)  
Provenzano  
Reed  
Robillard  
Sekora  
Sgro  
Speller  
St-Julien  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Volpe  
Whelan  
Wood—125

Cotler  
DeVillers  
Dion  
Dromisky  
Easter  
Finlay  
Godfrey  
Graham  
Guarnieri  
Harvard  
Iftody  
Jordan  
Karygiannis  
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)  
Knutson  
Lavigne  
Leung  
Lincoln  
MacAulay  
Malhi  
Manley  
Martin (LaSalle—Émard)  
McCormick  
McKay (Scarborough East)  
McTeague  
Mifflin  
Minna  
Myers  
O'Brien (Labrador)  
O'Reilly  
Paradis  
Patry  
Phinney  
Proud  
Redman  
Richardson  
Saada  
Serré  
Shepherd  
St. Denis  
Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Wappel  
Wilfert

## CONTRE

## Députés

Alarie  
Asselin  
Bellehumeur  
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)  
Bernier (Tobique—Mactaquac)  
Blaikie  
Brien  
Canuel  
Casson  
Crête  
Davies  
Debien  
Dockrill  
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)  
Dumas  
Epp  
Fournier  
Gauthier  
Girard-Bujold  
Godin (Châteauguay)  
Grewal  
Gruending  
Hardy  
Hill (MacLeod)  
Hilstrom  
Keddy (South Shore)  
Konrad  
Lebel  
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)

Anders  
Bachand (Richmond—Arthabaska)  
Bergeron  
Bigras  
Breitkreuz (Yellowhead)  
Cadman  
Cardin  
Chatters  
Dalphond-Guiral  
de Savoye  
Desrochers  
Doyle  
Dubé (Madawaska—Restigouche)  
Duncan  
Forseth  
Gagnon  
Gilmour  
Godin (Acadie—Bathurst)  
Goldring  
Grey (Edmonton North)  
Guay  
Harvey  
Hill (Prince George—Peace River)  
Johnston  
Kenney (Calgary Southeast)  
Laurin  
Lowther

Marceau  
Mayfield  
McNally  
Mills (Red Deer)  
Nystrom  
Perron  
Plamondon  
Reynolds  
Ritz  
Rocheleau  
Schmidt  
Solomon  
Stoffer  
Thompson (New Brunswick Southwest)  
Tremblay (Rimouski—Mitis)  
Vautour  
Venne—89

Mark  
McDonough  
Meredith  
Muise  
Pankiw  
Picard (Drummond)  
Price  
Riis  
Robinson  
Sauvageau  
Solberg  
St-Jacques  
Strahl  
Tremblay (Lac-Saint-Jean)  
Turp  
Vellacott

Barnes  
Bélaïr  
Bertrand  
Bonin  
Boudria  
Brown  
Bulte  
Calder  
Catterall  
Chan  
Chrétien (Saint-Maurice)  
Comuzzi  
Cotler  
DeVillers  
Dion  
Dromisky  
Easter  
Finlay  
Galloway  
Goodale  
Grose  
Harb  
Hubbard  
Jackson  
Jordan  
Karygiannis  
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)  
Knutson  
Lavigne  
Leung  
Lincoln  
MacAulay  
Malhi  
Manley  
Martin (LaSalle—Émard)  
McCormick  
McKay (Scarborough East)  
McTeague  
Miffin  
Minna  
Myers  
O'Brien (Labrador)  
O'Reilly  
Paradis  
Patry  
Phinney  
Proud  
Redman  
Richardson  
Saada  
Shepherd  
St. Denis  
Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Whelan  
Wood—123

### Les crédits

Beaumur  
Bélangier  
Blondin-Andrew  
Bonwick  
Bradshaw  
Bryden  
Byrne  
Caplan  
Chamberlain  
Charbonneau  
Clouthier  
Coppes  
Cullen  
Dhaliwal  
Discepola  
Duhamel  
Eggleton  
Fry  
Godfrey  
Graham  
Guarnieri  
Harvard  
Iftody  
Jennings  
Karetak-Lindell  
Keyes  
Kilgour (Edmonton Southeast)  
Lastewka  
Lee  
Limoges  
Longfield  
Mahoney  
Maloney  
Marleau  
Matthews  
McGuire  
McLellan (Edmonton West)  
McWhinney  
Mills (Broadview—Greenwood)  
Murray  
Nault  
O'Brien (London—Fanshawe)  
Pagtakhan  
Parrish  
Peterson  
Pickard (Chatham—Kent Essex)  
Provenzano  
Reed  
Robillard  
Serré  
Speller  
St-Julien  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Wappel  
Wilfert

### DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette  
Normand

Lefebvre  
Nunziata

**Le Président:** Je déclare la motion n° 17 adoptée.

Le prochain vote porte sur la motion n° 18.

### ADOPTION DU CRÉDIT 1B—PARLEMENT

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 18

Que le crédit 1b, au montant de 1 200 000 \$, sous la rubrique PARLEMENT—Sénat—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

**Le Président:** Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le Président:** Que tous ceux qui sont contre veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le Président:** À mon avis, les oui l'emportent.

*Et plus de cinq députés s'étant levés:*

• (1910)

[Français]

(La motion n° 18, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 1188)

### POUR

Députés

Adams  
Augustine  
Baker

Assadourian  
Axworthy  
Bakopanos

### CONTRE

Députés

Alarie  
Asselin  
Bellehumeur  
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)  
Bernier (Tobique—Mactaquac)  
Blaikie  
Brien  
Canuel  
Casson  
Crête  
Davies  
Debien  
Doyle  
Dubé (Madawaska—Restigouche)  
Duncan  
Fournier  
Gauthier  
Girard-Bujold  
Godin (Châteauguay)  
Grey (Edmonton North)

Anders  
Bachand (Richmond—Arthabaska)  
Bergeron  
Bigras  
Breitkreuz (Yellowhead)  
Cadman  
Cardin  
Chatters  
Dalphond-Guiral  
de Savoye  
Desrochers  
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)  
Dumas  
Epp  
Gagnon  
Gilmour  
Godin (Acadie—Bathurst)  
Grewal  
Gruending

*Les crédits*

Guay	Hardy
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Johnston	Keddy (South Shore)
Kenney (Calgary Southeast)	Konrad
Laurin	Lebel
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Marceau
Mark	Mayfield
McDonough	McNally
Meredith	Mills (Red Deer)
Muise	Nystrom
Obhrai	Pankiw
Perron	Picard (Drummond)
Plamondon	Price
Reynolds	Riis
Ritz	Robinson
Rocheleau	Sauvageau
Schmidt	Solberg
Solomon	St-Jacques
Stinson	Stoffer
Strahl	Thompson (New Brunswick Southwest)
Thompson (Wild Rose)	Tremblay (Lac-Saint-Jean)
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Vautour	Vellacott
Venne—88	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 18 adoptée.

[Traduction]

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, vous constaterez, je crois, qu'il y a unanimité pour que le résultat du vote précédent s'applique aux motions n<sup>os</sup> 19 à 41.

[Français]

**Le vice-président:** Y a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour procéder de cette façon?

**Des voix:** D'accord.

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, pour ce vote, j'aimerais qu'on ajoute le nom des députés de Winnipeg-Centre, de Yukon et de Bras d'Or—Cape Breton.

[Traduction]

**Le vice-président:** Y a-t-il consentement unanime pour que l'on compte les votes de la façon proposée par le whip du Nouveau Parti démocratique?

**Des voix:** D'accord.

**M. Jim Gouk:** Monsieur le Président, je n'y étais pas au moment du vote par appel nominal, mais je suis maintenant ici et j'aimerais qu'on appelle mon nom pour tous les prochains votes.

**Le vice-président:** La présidence n'est pas sûre de comprendre. Le député parle-t-il des prochains votes ou de ceux que nous venons de tenir?

**M. Jim Gouk:** Avec mon parti.

**Le vice-président:** Nous pourrions peut-être ajouter votre nom à la liste du dernier vote que nous venons d'appliquer à une série de motions. Est-ce d'accord?

**Des voix:** D'accord.

## ADOPTION DU CRÉDIT N° 1B—ENVIRONNEMENT

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Motion n° 19

Que le crédit 1b, au montant de 15 476 471 \$, sous la rubrique ENVIRONNEMENT—Dépenses de fonctionnement, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

(La motion n° 19, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1189)

## POUR

Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélaïr
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Miffin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault

## Les crédits

ADOPTION DU CRÉDIT N<sup>o</sup> 5B—ENVIRONNEMENT

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

Motion n<sup>o</sup> 20

Que le crédit 5b, au montant de 13 716 701 \$, sous la rubrique ENVIRONNEMENT—Dépenses en capital, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

(La motion n<sup>o</sup> 20, mise aux voix, est adoptée.)

## CONTRE

(Vote n<sup>o</sup> 1190)

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Vellacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n<sup>o</sup> 19 adoptée.

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Coppes
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)

*Les crédits*

Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## Motion n° 21

Que le crédit 10b, au montant de 116 503 042 \$, sous la rubrique ENVIRONNEMENT—Subventions inscrites au Budget des dépenses, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

(La motion n° 21, mise aux voix, est adoptée.)

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bernier (Tobique—Mactaquac)
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Bigras
Blaikie	Breitkreuz (Yellowhead)
Brien	Cadman
Canuel	Cardin
Casson	Chatters
Crête	Dalphond-Guiral
Davies	de Savoye
Debien	Desrochers
Dockrill	Doyle
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dumas	Duncan
Epp	Fournier
Gagnon	Gauthier
Gilmour	Girard-Bujold
Godin (Acadie—Bathurst)	Godin (Châteauguay)
Gouk	Grewal
Grey (Edmonton North)	Gruending
Guay	Hardy
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Johnston	Keddy (South Shore)
Kenney (Calgary Southeast)	Konrad
Laurin	Lebel
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Marceau
Mark	Martin (Winnipeg Centre)
Mayfield	McDonough
McNally	Meredith
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Plamondon
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Solberg	Solomon
St-Jacques	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vautour
Vellacott	Venne—91

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 20 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT N° 10B—ENVIRONNEMENT

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

## (Vote n° 1191)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Gallaway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Whelan  
Wood—123

Thibeault  
Ur  
Wappel  
Wilfert

## Motion n° 22

Que le crédit 15b, au montant de 1 060 250 \$, sous la rubrique ENVIRONNEMENT—Agence canadienne d'évaluation environnementale—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 21 adoptée.

## ADOPTION DU VOTE N° 15B—ENVIRONNEMENT

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 22, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1192)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Ifody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Énard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Mimna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## Motion n° 23

Que le crédit 1b, au montant de 176 365 776 \$, sous la rubrique DÉFENSE NATIONALE—Dépenses de fonctionnement, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

(La motion n° 23, mise aux voix, est adoptée.)

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breikreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 22 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT N° 1B—DÉFENSE NATIONALE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(Vote n° 1193)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Whelan  
Wood—123

Thibeault  
Ur  
Wappel  
Wilfert

## Motion n° 24

Que le crédit 5b, au montant de 280 175 622 \$, sous la rubrique DÉFENSE NATIONALE—Dépenses en capital, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

(La motion n° 24, mise aux voix, est adoptée.)

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breikreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 23 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 5B—DÉFENSE NATIONALE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(Vote n° 1194)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## Motion n° 25

Que le crédit L11b, au montant de—50 000 000 \$, sous la rubrique DÉFENSE NATIONALE du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

(La motion n° 25, mise aux voix, est adoptée.)

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breikreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphon-DuGirard
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 24 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT L11B—DÉFENSE NATIONALE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(Vote n° 1195)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Whelan  
Wood—123

Thibeault  
Ur  
Wappel  
Wilfert

## Motion n° 26

Que le crédit 1b, au montant de 5 590 280 \$, sous la rubrique INDUSTRIE—Dépenses de fonctionnement, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

(La motion n° 26, mise aux voix, est adoptée.)

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breikreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 25 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 1B—INDUSTRIE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(Vote n° 1196)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## Motion n° 27

Que le crédit 5b, au montant de 1 013 537 000 \$, sous la rubrique INDUSTRIE—Subventions inscrites au Budget des dépenses et contributions, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breikreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphondu-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kennedy (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 26 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 5B—INDUSTRIE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 27, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1197)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Ifody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Mimna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Whelan  
Wood—123

Thibeault  
Ur  
Wappel  
Wilfert

## Motion n° 28

Que le crédit 20b, au montant de 600 000 \$, sous la rubrique INDUSTRIE—Agence de promotion économique du Canada atlantique—Dépenses de fonctionnement, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breikreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphon-DuGiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 27 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 20B—INDUSTRIE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 28, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1198)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélaïr
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Garnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Ifody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Énard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Mimna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## Motion n° 29

Que le crédit 25b, au montant de 4 942 231 \$, sous la rubrique INDUSTRIE—Agence de promotion économique du Canada atlantique—Contributions, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breikreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphondu-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kennedy (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 28 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 25B—INDUSTRIE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 29, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1199)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Ifody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Mimna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Whelan  
Wood—123

Thibeault  
Ur  
Wappel  
Wilfert

## Motion n° 30

Que le crédit 45b, au montant de 160 000 \$, sous la rubrique INDUSTRIE—Tribunal de la concurrence—Dépenses du Programme, du Budget supplémentaire (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

(La motion n° 30, mise aux voix, est adoptée.)

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breikreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 29 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 45B—INDUSTRIE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(Vote n° 1200)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## Motion n° 31

Que le crédit 75b, au montant de 3 387 636 \$, sous la rubrique INDUSTRIE—Conseil national de recherche du Canada—Dépenses en capital, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

(La motion n° 31, mise aux voix, est adoptée.)

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breikreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 30 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 75B—INDUSTRIE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

## (Vote n° 1201)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

## Les crédits

Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Whelan  
Wood—123

Thibeault  
Ur  
Wappel  
Wilfert

## Motion n° 32

Que le crédit 80b, au montant de 1 \$, sous la rubrique INDUSTRIE—Conseil national de recherche du Canada—Subventions inscrites au Budget des dépenses, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breikreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 31 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 80B—INDUSTRIE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 32, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1202)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélander
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Ifody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Énard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Mimna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## Motion n° 33

Que le crédit 90b, au montant de 4 175 000 \$, sous la rubrique INDUSTRIE—Conseil de recherche en science naturelles et en génie—Subventions inscrites au Budget des dépenses, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphondu-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS—«PAIRÉS»

Collette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 32 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 90B—INDUSTRIE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 33, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1203)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélaïr
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Ifody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Énard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Mimna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Whelan  
Wood—123

Thibeault  
Ur  
Wappel  
Wilfert

## Motion n° 34

Que le crédit 95b, au montant de 160 000 \$, sous la rubrique INDUSTRIE—Conseil de recherche en science humaines—Dépenses de fonctionnement, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breikreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphon-DuGiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Véllacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 33 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 95B—INDUSTRIE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 34, mise aux voix est adoptée.)

(Vote n° 1204)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Ifody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Énard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Mimna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo

*Les crédits*

Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## Motion n° 35

Que le crédit 100b, au montant de 1 915 000 \$, sous la rubrique INDUSTRIE—Conseil de recherche en science humaines—Subventions inscrites au Budget des dépenses, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

(La motion n° 35, mise aux voix, est adoptée.)

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Breitkreuz (Yellowhead)
Brien	Cadman
Canuel	Cardin
Casson	Chatters
Crête	Dalphond-Guiral
Davies	de Savoye
Debien	Desrochers
Dockrill	Doyle
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dumas	Duncan
Epp	Fournier
Gagnon	Gauthier
Gilmour	Girard-Bujold
Godin (Acadie—Bathurst)	Godin (Châteauguay)
Gouk	Grewal
Grey (Edmonton North)	Gruending
Guay	Hardy
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Hilstrom
Johnston	Keddy (South Shore)
Kenney (Calgary Southeast)	Konrad
Laurin	Lebel
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Marceau
Mark	Martin (Winnipeg Centre)
Mayfield	McDonough
McNally	Meredith
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Plamondon
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Solberg	Solomon
St-Jacques	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vautour
Véllacott	Venne—91

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 34 adoptée.

## ADOPTION DU CRÉDIT 100B—INDUSTRIE

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(Vote n° 1205)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault

## Les crédits

Torsney  
Valeri  
Whelan  
Wood—123

Ur  
Wappel  
Wilfert

Motion n° 36

Que le crédit 1b, au montant de 20 968 227 \$, sous la rubrique TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX—Services gouvernementaux, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Vellacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 35 adoptée.

ADOPTION DU CRÉDIT 1B—TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES  
GOUVERNEMENTAUX

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor  
et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 36, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1206)

## POUR

Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélander
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault

*Les crédits*

Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## Motion n° 37

Que le crédit 5b, au montant de 66 974 000 \$, sous la rubrique TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX—Services gouvernementaux, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Vellacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 36 adoptée.

ADOPTION DU CRÉDIT 5B—TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES  
GOUVERNEMENTAUX

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 37, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1207)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélander
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault

## Les crédits

Torsney  
Valeri  
Whelan  
Wood—123

Ur  
Wappel  
Wilfert

Motion n° 38

Que le crédit 6b, au montant de 1 \$, sous la rubrique TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX—Fonds renouvelable des Services gouvernementaux de télécommunications et d'informatique, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphon-DuGirard
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (MacLeod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Vellacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 37 adoptée.

ADOPTION DU CRÉDIT 6B—TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES  
GOUVERNEMENTAUX

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 38, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1208)

## POUR

Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélander
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault

*Les crédits*

Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Vellacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 38 adoptée.

ADOPTION DU CRÉDIT 25B—TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES  
GOUVERNEMENTAUX

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

## Motion n° 39

Que le crédit 25b, au montant de 39 300 000 \$, sous la rubrique TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX—Société canadienne d'hypothèques et de logement, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

(La motion n° 39, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1209)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault

*Les crédits*

Torsney  
Valeri  
Whelan  
Wood—123

Ur  
Wappel  
Wilfert

## Motion n° 40

Que le crédit 26b, au montant de 1 \$, sous la rubrique TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX—Société canadienne d'hypothèques et de logement, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Girard (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Vellacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 39 adoptée.

ADOPTION DU CRÉDIT 26B—TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES  
GOUVERNEMENTAUX

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 40, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1210)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault

*Les crédits*

Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## Motion n° 41

Que le crédit 30b, au montant de 8 000 000 \$, sous la rubrique TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES GOUVERNEMENTAUX—Société canadienne des postes, du Budget supplémentaire des dépenses (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit agréé.

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Vellacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 40 adoptée.

ADOPTION DU CRÉDIT 30B—TRAVAUX PUBLICS ET SERVICES  
GOUVERNEMENTAUX

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

(La motion n° 41, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1211)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Caplan
Catterall	Chamberlain
Chan	Charbonneau
Chrétien (Saint-Maurice)	Clouthier
Comuzzi	Coppes
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Ifody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutsen	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Énard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—123	

## Les crédits

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphondu-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Fournier
Epp	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (MacLeod)
Harvey	Hilstrom
Hill (Prince George—Peace River)	Keddy (South Shore)
Johnston	Konrad
Kenney (Calgary Southeast)	Lebel
Laurin	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Vellacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion n° 41 adoptée.

• (1915)

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.)** propose:

Que le budget des dépenses supplémentaire (B) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2000, à l'exception de tout crédit adopté plus tôt aujourd'hui, soit adopté.

[Français]

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, vous constaterez qu'il y a unanimité pour que les députés qui ont voté sur la motion précédent-

te soient enregistrés comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est actuellement saisie, les députés libéraux ayant voté oui.

[Traduction]

**Le vice-président:** Y a-t-il consentement unanime pour procéder ainsi?

**Des voix:** D'accord.

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, les députés de l'opposition officielle présents ce soir voteront contre la motion.

[Français]

**M. Stéphane Bergeron:** Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois s'opposent à cette motion.

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, les députés du NPD s'opposent à cette motion.

**M. André Harvey:** Monsieur le Président, les députés progressistes-conservateurs s'opposent à cette motion.

[Traduction]

**M. John Cannis:** Monsieur le Président, j'aimerais qu'on inscrive mon vote.

**M. Janko Perić:** Monsieur le Président, j'ai manqué quelques votes et j'aimerais qu'on inscrive mes votes.

**M. Eric Lowther:** Monsieur le Président, j'étais présent lors de la lecture de la motion. J'aimerais qu'on inscrive mon vote.

**M. Joseph Volpe:** Monsieur le Président, comme mon collègue, le député de Cambridge, je veux m'assurer que l'on a considéré mon vote comme étant du côté du gouvernement.

**M. Paul Forseth:** Monsieur le Président, je veux simplement m'assurer qu'on a inscrit mon vote sur cette motion.

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1212)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Cannis
Caplan	Catterall
Chamberlain	Chan
Charbonneau	Chrétien (Saint-Maurice)
Clouthier	Comuzzi
Copps	Cotler
Cullen	DeVillers
Dhaliwal	Dion

*Les crédits*

Discepolo	Dromisky
Duhamel	Easter
Eggleton	Finlay
Fry	Galloway
Godfrey	Goodale
Graham	Grose
Guarnieri	Harb
Harvard	Hubbard
Iftody	Jackson
Jennings	Jordan
Karetak-Lindell	Karygiannis
Keys	Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)
Kilgour (Edmonton Southeast)	Knutson
Lastewka	Lavigne
Lee	Leung
Limoges	Lincoln
Longfield	MacAulay
Mahoney	Malhi
Maloney	Manley
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Matthews	McCormick
McGuire	McKay (Scarborough East)
McLellan (Edmonton West)	McTeague
McWhinney	Mifflin
Mills (Broadview—Greenwood)	Minna
Murray	Myers
Nault	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Pagtakhan	Paradis
Parrish	Patry
Peric	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Volpe
Wappel	Whelan
Wilfert	Wood—126

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Duncan
Dumas	Forsyth
Epp	Gagnon
Fournier	Gilmour
Gauthier	Godin (Acadie—Bathurst)
Girard-Bujold	Gouk
Godin (Châteauguay)	Grey (Edmonton North)
Grewal	Guay
Gruending	Harvey
Hardy	Hill (Prince George—Peace River)
Hill (Macleod)	Johnston
Hilstrom	Kennedy (Calgary Southeast)
Keddy (South Shore)	Laurin
Konrad	Lowther
Lebel	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredit
McNally	Moise
Mills (Red Deer)	
Nystrom	

Obhrai	Pankiw
Perron	Picard (Drummond)
Plamondon	Price
Reynolds	Riis
Ritz	Robinson
Rocheleau	Sauvageau
Schmidt	Solberg
Solomon	St-Jacques
Stinson	Stoffer
Strahl	Thompson (New Brunswick Southwest)
Thompson (Wild Rose)	Tremblay (Lac-Saint-Jean)
Tremblay (Rimouski—Mitis)	Turp
Vautour	Vellacott
Venne—93	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion adoptée.

**L'hon. Lucienne Robillard** propose: Que le projet de loi C-29, Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2000, soit lu pour la première fois.

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

**L'hon. Lucienne Robillard** propose: Que le projet de loi soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité plénier.

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, si la Chambre est d'accord, je propose que vous demandiez le consentement unanime pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient inscrits comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est maintenant saisie, les libéraux votant oui.

• (1920)

**Le vice-président:** Y a-t-il consentement unanime pour que l'on procède ainsi?

**Des voix:** D'accord.

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, les députés réformistes présents voteront contre cette motion.

[Français]

**M. Stéphane Bergeron:** Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois votent non sur cette motion.

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, les députés du NPD votent non sur cette motion.

**M. André Harvey:** Monsieur le Président, les députés progressistes-conservateurs votent non sur cette motion.

[Traduction]

(La motion, mise au voix, est adoptée)

(Vote n<sup>o</sup> 1213)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Cannis
Caplan	Catterall
Chamberlain	Chan
Charbonneau	Chrétien (Saint-Maurice)
Clouthier	Comuzzi
Copps	Cotler
Cullen	DeVillers
Dhaliwal	Dion
Discepolo	Dromisky
Duhamel	Easter
Eggleton	Finlay
Fry	Galloway
Godfrey	Goodale
Graham	Grose
Guarnieri	Harb
Harvard	Hubbard
Iftody	Jackson
Jennings	Jordan
Karetak-Lindell	Karygiannis
Keys	Kilger (Stormont—Dundas—Charlottetown)
Kilgour (Edmonton Southeast)	Knutson
Lastewka	Lavigne
Lee	Leung
Limoges	Lincoln
Longfield	MacAulay
Mahoney	Malhi
Maloney	Manley
Marleau	Martin (LaSalle—Émard)
Matthews	McCormick
McGuire	McKay (Scarborough East)
McLellan (Edmonton West)	McTeague
McWhinney	Mifflin
Mills (Broadview—Greenwood)	Minna
Murray	Myers
Nault	O'Brien (Labrador)
O'Brien (London—Fanshawe)	O'Reilly
Pagtakhan	Paradis
Parrish	Patry
Peric	Peterson
Phinney	Pickard (Chatham—Kent Essex)
Proud	Provenzano
Redman	Reed
Richardson	Robillard
Saada	Serré
Shepherd	Speller
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Volpe
Wappel	Whelan
Wilfert	Wood—126

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphond-Guiral
Crête	

## Les crédits

Davies	de Savoye
Debien	Desrochers
Dockrill	Doyle
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dumas	Duncan
Epp	Forseth
Fournier	Gagnon
Gauthier	Gilmour
Girard-Bujold	Godin (Acadie—Bathurst)
Godin (Châteauguay)	Gouk
Grewal	Grey (Edmonton North)
Gruending	Guay
Hardy	Harvey
Hill (Macleod)	Hill (Prince George—Peace River)
Hilstrom	Johnston
Keddy (South Shore)	Kenney (Calgary Southeast)
Konrad	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Marceau
Mark	Martin (Winnipeg Centre)
Mayfield	McDonough
McNally	Meredith
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Plamondon
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Solberg	Solomon
St-Jacques	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vautour
Vellacott	Venne—93

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion adoptée.

(Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et la Chambre se forme en comité plénier sous la présidence de M. Milliken.)

**Le président:** L'article 2 est-il adopté?**Des voix:** D'accord.**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 2 est adopté.)

(Sur l'article 3.)

**M. Philip Mayfield (Cariboo—Chilcotin, Réf.):** Monsieur le président, la présidente du Conseil du Trésor peut-elle nous confirmer que ce projet de loi respecte la forme habituelle?

[Français]

**L'hon. Lucienne Robillard:** Monsieur le Président, la présentation de ce projet de loi est identique à celle utilisée lors de la période antérieure d'octroi de crédits, y compris une annexe séparée pour les agences ayant des crédits pluriannuels.**Le président:** L'article 3 est-il adopté?

*Les crédits*

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 3 est adopté.)

[Traduction]

**Le président:** L'article 4 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 4 est adopté.)

[Français]

**Le président:** L'article 5 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 5 est adopté.)

**Le président:** L'article 6 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 6 est adopté.)

[Traduction]

**Le président:** L'article 7 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 7 est adopté.)

**Le président:** L'article 8 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 8 est adopté.)

[Français]

**Le président:** L'annexe 1 est-elle adoptée?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'annexe 1 est adoptée.)

[Traduction]

**Le président:** L'annexe 2 est-elle adoptée?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'annexe 2 est adoptée.)

**Le président:** L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 1 est adopté.)

[Français]

**Le président:** Le préambule est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(Le préambule est adopté.)

**Le président:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(Le titre est adopté.)

[Traduction]

(Rapport est fait du projet de loi.)

**L'hon. Lucienne Robillard** propose: Que le projet de loi soit agréé.

[Français]

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

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, vous constaterez qu'il y a unanimité pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente, et je note l'absence du député de Saint-Maurice, soient enregistrés comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est actuellement saisie, les députés libéraux ayant voté oui.

**Le vice-président:** Y a-t-il consentement unanime de la Chambre pour procéder de cette façon?

**Des voix:** D'accord.

[Traduction]

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, les députés de l'opposition officielle présents votent non sur cette motion. Je signale que les députés de Selkirk—Interlake et de l'Île de Vancouver-Nord sont actuellement absents de la Chambre.

• (1925)

[Français]

**M. Stéphane Bergeron:** Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois votent contre cette motion.

[Traduction]

**M. Yvon Godin:** Les députés néo-démocrates présents votent non sur cette motion.

[Français]

**M. André Harvey:** Monsieur le Président, les députés progressistes-conservateurs présents lors du vote précédent votent non sur cette motion.

[Traduction]

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1214)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Cannis
Caplan	Catterall
Chamberlain	Chan
Charbonneau	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Miffiin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peric
Peterson	Phinney
Pickard (Chatham—Kent Essex)	Proud
Provenzano	Redman
Reed	Richardson
Robillard	Saada
Serré	Shepherd
Speller	St. Denis
St-Julien	Steckle
Stewart (Brant)	Stewart (Northumberland)
Szabo	Telegdi
Thibeault	Torsney
Ur	Valeri
Volpe	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—125	

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bergeron
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Bigras
Blaikie	Breitkreuz (Yellowhead)
Brien	Cadman

## Les crédits

Canuel	Cardin
Casson	Chatters
Crête	Dalphon-DGural
Davies	de Savoye
Debien	Desrochers
Dockrill	Doyle
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dumas	Epp
Forseth	Fournier
Gagnon	Gauthier
Gilmour	Girard-Bujold
Godin (Acadie—Bathurst)	Godin (Châteauguay)
Gouk	Grewal
Grey (Edmonton North)	Gruending
Guay	Hardy
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Johnston
Keddy (South Shore)	Kenney (Calgary Southeast)
Konrad	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Marceau
Mark	Martin (Winnipeg Centre)
Mayfield	McDonough
McNally	Meredith
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Plamondon
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Solberg	Solomon
St-Jacques	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vautour
Vellacott	Venne—91

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion d'approbation adoptée.

Quand lirons-nous ce projet de loi pour la troisième fois? Avec la permission de la Chambre, maintenant?

**Des voix:** D'accord.

**L'hon. Lucienne Robillard** propose: Que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, si la Chambre y consent, je propose que vous demandiez le consentement unanime pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient enregistrés comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est actuellement saisie, les députés libéraux ayant voté oui.

**Le vice-président:** Je peux peut-être abréger le processus. Est-ce d'accord pour que nous appliquions le résultat du vote précédent au vote sur cette motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**M. Jay Hill:** Nous sommes d'accord, monsieur le Président. Cependant, les autres députés ne le sont pas tous, ce qui est déplora-

*Les crédits*

ble. Je dirai donc que les députés de l'opposition officielle présents ce soir désirent être enregistrés comme ayant voté contre cette motion.

[Français]

**M. Stéphane Bergeron:** Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois votent contre cette motion.

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, les députés néo-démocrates votent non sur cette motion.

**M. André Harvey:** Monsieur le Président, les députés progressistes-conservateurs votent non sur cette motion.

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 1215)

**POUR**

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Cannis
Caplan	Catterall
Chamberlain	Chan
Charbonneau	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knudson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peric
Peterson	Phinney
Pickard (Chatham—Kent Essex)	Proud
Provenzano	Redman
Reed	Richardson
Robillard	Saada
Serré	Shepherd
Speller	St. Denis
St-Julien	Steckle

Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Volpe  
Whelan  
Wood—125

Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Wappel  
Wilfert

**CONTRE**

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphondu-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Epp
Dumas	Fournier
Forseth	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (Macleod)
Harvey	Johnston
Hill (Prince George—Peace River)	Kenney (Calgary Southeast)
Keddy (South Shore)	Laurin
Konrad	Lowther
Lebel	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Vellacott	

**DÉPUTÉS «PAIRÉS»**

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion adoptée.

(Le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

\* \* \*

[Traduction]

**LES CRÉDITS PROVISOIRES**

**L'hon. Lucienne Robillard (présidente du Conseil du Trésor et ministre responsable de l'Infrastructure, Lib.) propose:**

Que les crédits provisoires soient adoptés, à savoir: Qu'une somme n'excédant pas 15 596 117 039,16 \$, soit l'ensemble des:

*Les crédits*

1) trois douzièmes (7 535 074 790,50 \$) du total des montants des postes énoncés à l'annexe 1 du Budget principal des dépenses pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2001 déposé sur le Bureau de la Chambre le mardi 29 février et sauf les postes énumérés ci-dessous:

2) onze douzièmes du total du montant du crédit 15 des Affaires étrangères et Commerce international, du crédit 10 de la Défense nationale, du crédit L10 des Ressources naturelles, et du crédit 5 du Conseil du Trésor (Annexe 1.1) dudit Budget, 1 073 723 823,33 \$;

3) neuf douzièmes du total du montant du crédit 10 du Parlement (Annexe 1.2) dudit Budget, 14 848 500,00 \$;

4) huit douzièmes du total du montant du crédit 5 des Affaires indiennes et du Nord canadien (Annexe 1.3) dudit Budget, 170 876 666,67 \$;

5) sept douzièmes du total du montant du crédit 65 du Patrimoine canadien, du crédit 15 des Finances, du crédit 20 du Développement des ressources humaines, et du crédit 50 d'Industrie (Annexe 1.4) dudit Budget, 868 616 583,33 \$;

6) six douzièmes du total du montant du crédit 15 du Patrimoine canadien, du crédit 10 des Pêches et Océans, et du crédit 25 des Ressources naturelles (Annexe 1.5) dudit Budget, 188 321 500,00 \$;

7) cinq douzièmes du total du montant du crédit 60 du Patrimoine canadien, du crédit 15 des Affaires indiennes et du Nord canadien, du crédit 40 d'Industrie, du crédit 1 de la Justice, du crédit 5 du Solliciteur général, du crédit 1 des Transports, et du crédit 1 du Conseil du Trésor (Annexe 1.6) dudit Budget, 1 995 339 250,00 \$;

8) quatre douzièmes du total du montant du crédit 10 d'Agriculture et Agroalimentaire, des crédits 20, 35 et 45 du Patrimoine canadien, du crédit 10 de la Citoyenneté et Immigration, des crédits 25 et 45 des Affaires étrangères et Commerce international, du crédit 1 de la Santé, du crédit 5 du Développement des ressources humaines, des crédits 25 et 30 des Affaires indiennes et du Nord canadien, des crédits 35, 90, 95, 100 et 110 d'Industrie, et des crédits 1, 10 et 25 des Travaux publics et Services gouvernementaux (Annexe 1.7) dudit Budget, 3 111 692 675,33 \$;

9) trois douzièmes (637 623 250,00 \$) du total des montants des postes énoncés à l'annexe 2 du Budget principal des dépenses pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2001 déposé sur le Bureau de la Chambre le mardi 29 février 2000;

soit accordée à Sa Majesté pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2001.

[Français]

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, vous constaterez qu'il y a unanimité pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient enregistrés comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est actuellement saisi, les députés libéraux ayant voté oui.

[Traduction]

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, les députés de l'opposition officielle qui sont présents désirent être enregistrés comme ayant voté contre cette motion.

[Français]

**M. Stéphane Bergeron:** Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois s'opposent à cette motion.

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, les députés néo-démocrates présents votent non sur cette motion.

**M. André Harvey:** Monsieur le Président, les députés progressistes-conservateurs présents votent non sur cette motion.

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 1216)

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumur
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Cannis
Caplan	Catterall
Chamberlain	Chan
Charbonneau	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Ifody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peric
Peterson	Phinney
Pickard (Chatham—Kent Essex)	Proud
Provenzano	Redman
Reed	Richardson
Robillard	Saada
Serré	Shepherd
Speller	St. Denis
St-Julien	Steckle
Stewart (Brant)	Stewart (Northumberland)
Szabo	Telegdi
Thibeault	Torsney
Ur	Valeri
Volpe	Wappel
Whelan	Wilfert
Wood—125	

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	

*Les crédits*

Bernier (Tobique—Mactaquac)	Bigras
Blaikie	Breitkreuz (Yellowhead)
Brien	Cadman
Canuel	Cardin
Casson	Chatters
Crête	Dalphond-Guiral
Davies	de Savoye
Debien	Desrochers
Dockrill	Doyle
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dumas	Epp
Forseth	Fournier
Gagnon	Gauthier
Gilmour	Girard-Bujold
Godin (Acadie—Bathurst)	Godin (Châteauguay)
Gouk	Grewal
Grey (Edmonton North)	Gruending
Guay	Hardy
Harvey	Hill (Macleod)
Hill (Prince George—Peace River)	Johnston
Keddy (South Shore)	Kenney (Calgary Southeast)
Konrad	Laurin
Lebel	Lowther
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Marceau
Mark	Martin (Winnipeg Centre)
Mayfield	McDonough
McNally	Meredith
Mills (Red Deer)	Muise
Nystrom	Obhrai
Pankiw	Perron
Picard (Drummond)	Plamondon
Price	Reynolds
Riis	Ritz
Robinson	Rocheleau
Sauvageau	Schmidt
Solberg	Solomon
St-Jacques	Stinson
Stoffer	Strahl
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Turp	Vautour
Vellacott	Venne—91

**Le vice-président:** Y a-t-il consentement unanime pour procéder de cette façon?

**Des voix:** D'accord.

• (1930)

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, on me dit que ce processus est répétitif. Par conséquent, je voudrais donc faire remarquer que les députés du Parti réformiste n'apprécient pas cette motion, de sorte qu'ils votent non.

[Français]

**M. Stéphane Bergeron:** Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois, à l'exception de ma collègue de Laval-Est qui a dû s'absenter, voteront non sur cette motion.

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, les députés du NPD présents s'opposent à cette motion.

**M. André Harvey:** Monsieur le Président, les députés progressistes-conservateurs votent non sur cette motion.

[Traduction]

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1217)

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion adoptée.

**L'hon. Lucienne Robillard** propose: Que le projet de loi C-30, Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2001, soit maintenant lu une première fois.

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

[Traduction]

**L'hon. Lucienne Robillard** propose: Que le projet de loi soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité plénier.

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, avec la permission de la Chambre, je proposerais que vous demandiez le consentement unanime pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient enregistrés comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est maintenant saisie, les députés libéraux votant oui.

## POUR

## Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélair	Bélanger
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Cannis
Caplan	Catterall
Chamberlain	Chan
Charbonneau	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepola
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keyes
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Mifflin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray

*Les crédits*

Myers  
O'Brien (Labrador)  
O'Reilly  
Paradis  
Patry  
Peterson  
Pickard (Chatham—Kent Essex)  
Provenzano  
Reed  
Robillard  
Serré  
Speller  
St-Julien  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Volpe  
Whelan  
Wood—125

Nault  
O'Brien (London—Fanshawe)  
Pagtakhan  
Parrish  
Peric  
Phinney  
Proud  
Redman  
Richardson  
Saada  
Shepherd  
St. Denis  
Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Wappel  
Wilfert

(Sur l'article 2.)

**M. Philip Mayfield (Cariboo—Chilcotin, Réf.):** Monsieur le président, la présidente du Conseil du Trésor aurait-elle l'obligeance de confirmer que ce projet de loi est rédigé dans la forme habituelle?

[Français]

**L'hon. Lucienne Robillard:** Monsieur le président, la présentation de ce projet de loi est identique à celle utilisée lors de la période antérieure d'octroi de crédits, y compris une annexe séparée pour les agences ayant des crédits pluriannuels.

**Le président:** L'article 2 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 2 est adopté.)

**Le président:** L'article 3 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 3 est adopté.)

**Le vice-président:** L'article 4 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 4 est adopté.)

[Traduction]

**Le président:** L'article 5 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 5 est adopté.)

**Le président:** L'article 6 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 6 est adopté.)

[Français]

**Le président:** L'article 7 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 7 est adopté.)

**Le président:** L'annexe 1 est-elle adoptée?

**Des voix:** D'accord.

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphondu-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Desrochers
Debien	Doyle
Dockrill	Dubé (Madawaska—Restigouche)
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)	Epp
Dumas	Fournier
Forseth	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (MacLeod)
Harvey	Johnston
Hill (Prince George—Peace River)	Kenney (Calgary Southeast)
Keddy (South Shore)	Laurin
Konrad	Lowther
Lebel	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Martin (Winnipeg Centre)
Mark	McDonough
Mayfield	Meredith
McNally	Muise
Mills (Red Deer)	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Solomon
Solberg	Stinson
St-Jacques	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—91
Vellacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

(Le projet de loi est lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité plénier, sous la présidence de M. Milliken.)

*Les crédits*

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'annexe 1 est adoptée.)

[Traduction]

**Le président:** L'annexe 2 est-elle adoptée?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'annexe 2 est adoptée.)

**Le président:** L'article 1 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(L'article 1 est adopté.)

[Français]

**Le président:** Le préambule est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(Le préambule est adopté.)

[Traduction]

**Le président:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Avec dissidence.

(Le titre est adopté.)

(Rapport est fait du projet de loi.)

[Français]

**L'hon. Lucienne Robillard** propose: Que le projet de loi soit agréé.

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

**M. Bob Kilger:** Monsieur le Président, je tiens à remercier tous mes collègues whip de toutes les formations politiques pour leur coopération ce soir. Vous constaterez qu'il y a unanimité pour que les députés qui ont voté sur la motion précédente soient enregistrés comme ayant voté sur la motion dont la Chambre est actuellement saisie, les députés libéraux ayant voté oui.

**Le vice-président:** Y a-t-il consentement unanime de la Chambre?

**Des voix:** D'accord.

[Traduction]

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, nous ne l'approuvons toujours pas et nous voterons encore non.

[Français]

**M. Stéphane Bergeron:** Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois s'opposent à cette motion.

• (1935)

[Traduction]

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, les députés du NPD présents voteront contre cette motion.

[Français]

**M. André Harvey:** Monsieur le Président, les députés progressistes-conservateurs votent non sur cette motion.

[Traduction]

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1218)

**POUR**

Députés

Adams	Assadourian
Augustine	Axworthy
Baker	Bakopanos
Barnes	Beaumier
Bélaïr	Bélangier
Bertrand	Blondin-Andrew
Bonin	Bonwick
Boudria	Bradshaw
Brown	Bryden
Bulte	Byrne
Calder	Cannis
Caplan	Catterall
Chamberlain	Chan
Charbonneau	Clouthier
Comuzzi	Copps
Cotler	Cullen
DeVillers	Dhaliwal
Dion	Discepolo
Dromisky	Duhamel
Easter	Eggleton
Finlay	Fry
Galloway	Godfrey
Goodale	Graham
Grose	Guarnieri
Harb	Harvard
Hubbard	Iftody
Jackson	Jennings
Jordan	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keys
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)	Kilgour (Edmonton Southeast)
Knutson	Lastewka
Lavigne	Lee
Leung	Limoges
Lincoln	Longfield
MacAulay	Mahoney
Malhi	Maloney
Manley	Marleau
Martin (LaSalle—Émard)	Matthews
McCormick	McGuire
McKay (Scarborough East)	McLellan (Edmonton West)
McTeague	McWhinney
Miffin	Mills (Broadview—Greenwood)
Minna	Murray
Myers	Nault
O'Brien (Labrador)	O'Brien (London—Fanshawe)
O'Reilly	Pagtakhan
Paradis	Parrish
Patry	Peric
Peterson	Phinney
Pickard (Chatham—Kent Essex)	Proud
Provenzano	Redman
Reed	Richardson
Robillard	Saada
Serré	Shepherd
Speller	St. Denis

*Les crédits*

St-Julien  
Stewart (Brant)  
Szabo  
Thibeault  
Ur  
Volpe  
Whelan  
Wood—125

Steckle  
Stewart (Northumberland)  
Telegdi  
Torsney  
Valeri  
Wappel  
Wilfert

## CONTRE

## Députés

Alarie  
Asselin  
Bellehumeur  
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)  
Bernier (Tobique—Mactaquac)  
Blaikie  
Brien  
Canuel  
Casson  
Crête  
Davies  
Debien  
Dockrill  
Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)  
Dumas  
Forseth  
Gagnon  
Gilmour  
Godin (Acadie—Bathurst)  
Gouk  
Grey (Edmonton North)  
Guay  
Harvey  
Hill (Prince George—Peace River)  
Keddy (South Shore)  
Konrad  
Lebel  
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)  
Mark  
Mayfield  
McNally  
Mills (Red Deer)  
Nystrom  
Pankiw  
Picard (Drummond)  
Price  
Riis  
Robinson  
Sauvageau  
Solberg  
St-Jacques  
Stoffer  
Thompson (New Brunswick Southwest)  
Tremblay (Lac-Saint-Jean)  
Turp  
Vellacott

Anders  
Bachand (Richmond—Arthabaska)  
Bergeron  
Bigras  
Breitkreuz (Yellowhead)  
Cadman  
Cardin  
Chatters  
Dalphond-Guiral  
de Savoye  
Desrochers  
Doyle  
Dubé (Madawaska—Restigouche)  
Epp  
Fournier  
Gauthier  
Girard-Bujold  
Godin (Châteauguay)  
Grewal  
Gruending  
Hardy  
Hill (Macleod)  
Johnston  
Kenney (Calgary Southeast)  
Laurin  
Lowther  
Marceau  
Martin (Winnipeg Centre)  
McDonough  
Meredith  
Muise  
Obhrai  
Perron  
Plamondon  
Reynolds  
Ritz  
Rocheleau  
Schmidt  
Solomon  
Stinson  
Strahl  
Thompson (Wild Rose)  
Tremblay (Rimouski—Mitis)  
Vautour  
Venne—91

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette  
Normand

Lefebvre  
Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion adoptée. Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? Avec votre permission, maintenant?

**Des voix:** D'accord.

**L'hon. Lucienne Robillard** propose: Que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

**Le vice-président:** 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:*

• (1940)

(La motion, mise aux voix, est adoptée.)

(Vote n° 1219)

## POUR

## Députés

Adams  
Augustine  
Baker  
Barnes  
Bélair  
Bertrand  
Blondin-Andrew  
Bonwick  
Bradshaw  
Bryden  
Byrne  
Cannis  
Catterall  
Chan  
Clouthier  
Coppes  
Cullen  
Dion  
Dromisky  
Easter  
Finlay  
Fry  
Godfrey  
Graham  
Guarnieri  
Harvard  
Iftody  
Jennings  
Karetak-Lindell  
Keyes  
Kilgour (Edmonton Southeast)  
Lastewka  
Lee  
Limoges  
Longfield  
Mahoney  
Maloney  
Marleau  
Matthews  
McGuire  
McLellan (Edmonton West)  
McWhinney  
Mills (Broadview—Greenwood)  
Murray  
Nault  
O'Reilly  
Paradis  
Patry  
Peterson  
Pickard (Chatham—Kent Essex)  
Provenzano  
Reed  
Robillard

Assadourian  
Axworthy  
Bakopanos  
Beaumier  
Bélanger  
Bevilacqua  
Bonin  
Boudria  
Brown  
Bulte  
Calder  
Caplan  
Chamberlain  
Charbonneau  
Comuzzi  
Cotler  
DeVillers  
Discepolo  
Duhamel  
Eggleton  
Fontana  
Galloway  
Goodale  
Grose  
Harb  
Hubbard  
Jackson  
Jordan  
Karygiannis  
Kilger (Stormont—Dundas—Charlottenburgh)  
Knutson  
Lavigne  
Leung  
Lincoln  
MacAulay  
Malhi  
Manley  
Martin (LaSalle—Émard)  
McCormick  
McKay (Scarborough East)  
McTeague  
Mifflin  
Minna  
Myers  
O'Brien (London—Fanshawe)  
Pagtakhan  
Parrish  
Peric  
Phinney  
Proud  
Redman  
Richardson  
Saada

*Initiatives parlementaires*

Sekora	Serré
Sgro	Shepherd
St. Denis	St-Julien
Steckle	Stewart (Brant)
Stewart (Northumberland)	Szabo
Telegdi	Thibeault
Torsney	Ur
Valeri	Volpe
Wappel	Whelan
Wilfert	Wood—126

## CONTRE

## Députés

Alarie	Anders
Asselin	Bachand (Richmond—Arthabaska)
Bellehumeur	Bergeron
Bernier (Bonaventure—Gaspé—Îles-de-la-Madeleine—Pabok)	Bigras
Bernier (Tobique—Mactaquac)	Breitkreuz (Yellowhead)
Blaikie	Cadman
Brien	Cardin
Canuel	Chatters
Casson	Dalphondu-Guiral
Crête	de Savoye
Davies	Dockrill
Desrochers	Dubé (Lévis-et-Chutes-de-la-Chaudière)
Doyle	Dumas
Dubé (Madawaska—Restigouche)	Epp
Duncan	Fournier
Forseth	Gauthier
Gagnon	Girard-Bujold
Gilmour	Godin (Châteauguay)
Godin (Acadie—Bathurst)	Grewal
Gouk	Gruending
Grey (Edmonton North)	Hardy
Guay	Hill (MacLeod)
Harvey	Johnston
Hill (Prince George—Peace River)	Kenney (Calgary Southeast)
Keddy (South Shore)	Laurin
Konrad	Lowther
Lebel	Marceau
MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough)	Mayfield
Mark	McNally
McDonough	Mills (Red Deer)
Meredith	Obhrai
Nystrom	Perron
Pankiw	Plamondon
Picard (Drummond)	Reynolds
Price	Ritz
Riis	Rocheleau
Robinson	Schmidt
Sauvageau	Stinson
Solomon	Strahl
Stoffer	Thompson (Wild Rose)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Tremblay (Rimouski—Mitis)
Tremblay (Lac-Saint-Jean)	Vautour
Turp	Venne—87
Vellacott	

## DÉPUTÉS «PAIRÉS»

Collenette	Lefebvre
Normand	Nunziata

**Le vice-président:** Je déclare la motion adoptée.

(Le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

[Français]

Comme il est 19 h 45, la Chambre abordera maintenant l'étude des affaires émanant des députés, selon l'ordre indiqué au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

**LA LOI CONSTITUANT EN PERSONNE MORALE LE CONSEIL DES ANCIENS DE LA SECTION CANADIENNE DE L'ÉGLISE MORAVE D'AMÉRIQUE**

**M. Dale Johnston (Wetaskiwin, Réf.)** propose: Que le projet de loi S-14, Loi modifiant la Loi constituant en personne morale le Conseil des anciens de la section canadienne de l'Église morave d'Amérique, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité législatif.

—Monsieur le Président, je suis heureux que nous ayons pu mettre le projet de loi S-14 à l'étude aujourd'hui.

Le projet de loi corrige quelques anomalies de forme dans la constitution en société de l'Église morave d'Amérique. Il vise à modifier le long titre de la version française et donne un nom au conseil des anciens de l'Église morave. Il lève également des restrictions sur les pouvoirs du conseil en matière d'investissement.

• (1945)

Comme il se fait tard, je vais limiter mon intervention à quelques minutes. Pour ceux qui ne connaissent pas bien l'Église morave, je dirai qu'elle a été fondée il y a près de 500 ans dans la région maintenant appelée Tchecoslovaquie. Semblable à l'Église mennonite à certains égards, elle est renommée pour son travail missionnaire. C'est pour remplir cette vocation qu'elle est d'abord venue au Canada et au Labrador.

En 1909, une loi fédérale a fait de l'Église morave une personne morale. L'une des dispositions de cette loi empêchait l'Église de posséder des biens de plus de 50 000 \$. En 1952, l'Église est intervenue auprès du Parlement pour faire porter cette limite à 500 000 \$, ce qui a été fait. En 1986, les anciens de l'Église morave ont entrepris des démarches afin de faire supprimer purement et simplement la disposition à cet égard.

Comme vous pouvez le constater, cette question traîne depuis longtemps, et les intéressés ont attendu très patiemment qu'on accède à leur demande. Ils se sont conformés à toutes les exigences et ils ont exposé leurs plans dans les publications requises, à grands frais. Je pense qu'il est assez révélateur qu'aucune objection n'ait jamais été soulevée par rapport à leurs intentions.

Depuis le début, ils ont subi plusieurs retards d'ordre parlementaire et ils n'étaient responsables d'aucun d'entre eux. Comme les projets de loi de cette nature émanent généralement du Sénat, le regretté Walter Twinn, qui était un membre du Parti progressiste conservateur à l'époque, avait pris en main leur dossier; l'affaire remonte à 1992.

Le calendrier législatif et d'autres retards au Sénat, dont des retards non négligeables occasionnés par les élections de 1993 et

*Les crédits*

1997, puis la mort subite du sénateur Twinn, ont tous contribué à retarder l'adoption du projet de loi.

L'automne dernier, l'affaire a été portée à l'attention du sénateur albertain libéral Nick Taylor, qui a réussi à faire adopter le projet de loi à l'autre endroit juste avant le congé de Noël.

Comme le Parti réformiste parraine maintenant le projet de loi à la Chambre des communes, il s'agit vraiment d'une question dénuée de partialité. Dans un esprit de coopération non sectaire, monsieur le Président, vous constaterez qu'il y a consentement unanime par rapport à la motion suivante. Je propose:

Que, nonobstant le Règlement et les usages de la Chambre, le projet de loi S-14, Loi modifiant la loi constituant en personne morale le Conseil des anciens de la section canadienne de l'Église morave d'Amérique, soit maintenant étudié à l'étape de la deuxième lecture et que la Chambre entreprenne de disposer du projet de loi à toutes les étapes, y compris celle du comité plénier.

Les membres de l'Église morave ont attendu longtemps avant que le Parlement accède à cette demande bien simple. Je suis heureux d'être témoin de l'aboutissement de leurs démarches aujourd'hui. Je remercie toutes les personnes concernées de leur coopération.

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

**Des voix:** D'accord.

**Le vice-président:** La Chambre a entendu le libellé de la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

**M. Mark Muike (Ouest Nova, PC):** Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir participer au débat sur la motion réformiste qui demande au gouvernement fédéral de donner aux Canadiens les moyens nécessaires pour se doter d'un système de transport de première qualité au Canada. Je m'interroge toutefois sur la nécessité d'avoir un système de transport intégré, compte tenu des hausses considérables des prix de l'essence ces derniers temps. Si cette tendance se maintient, les Canadiens devront rester chez eux.

Nous avons déjà pu constater à quel point la hausse des prix a malmené les camionneurs, qui luttent pour la survie de leur industrie.

**Le vice-président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Le débat ne porte pas sur les transports, mais sur le projet de loi concernant l'Église morave. Je me suis demandé si le député allait finir par aborder le sujet à l'étude. Il a peut-être cru que le débat portait sur autre chose.

**M. Mark Muike:** En effet, monsieur le Président, je croyais que nous débattions d'autre chose.

**Le vice-président:** Le débat porte sur la motion portant deuxième lecture du projet de loi S-14.

• (1950)

La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

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

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu pour la deuxième fois et étudié en comité; rapport est fait du projet de loi, qui est lu pour la troisième fois et adopté.)

---

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

### LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LES TRANSPORTS

La Chambre reprend l'étude de la motion.

**Le vice-président:** Conformément à l'ordre pris plus tôt aujourd'hui, la Chambre reprend le débat sur la motion de crédits de la députée de South Surrey—White Rock—Langley. Lorsque la Chambre s'est interrompue pour les votes, le député de Regina—Lumsden—Lake Centre avait la parole et il lui restait 16 minutes pour terminer ses observations.

**M. John Solomon (Regina—Lumsden—Lake Centre, NPD):** Monsieur le Président, je suis heureux de poursuivre mes observations sur cette très importante motion qui condamne le gouvernement libéral pour sa terrible politique en matière de transport. Je veux donner des preuves montrant que ma déclaration est bien appuyée pour tout ce qui se produit au Canada.

L'infrastructure en matière de transport est essentielle au développement économique futur du Canada. Nous avons besoin d'un système routier, ferroviaire, portuaire et aéroportuaire efficace, sûr et de haute qualité pour transporter les Canadiens et nos produits.

Notre infrastructure en matière de transport se dégrade rapidement sous le gouvernement libéral. Le problème, c'est que le gouvernement libéral n'a pas la vision et la volonté nécessaires pour planifier et élaborer une infrastructure de transport pour ce siècle.

À mon avis, le Parti réformiste a tendance à être hypocrite en critiquant la mauvaise gestion du gouvernement libéral en matière de transport, alors qu'il a appuyé la plupart des initiatives libérales de déréglementation et de privatisation de notre infrastructure de transport. Maintenant que nous commençons à ressentir les effets catastrophiques des politiques en question, le Parti réformiste fait

### *Les crédits*

volte-face. Il dit que ce n'est pas vrai, qu'il a peut-être déjà appuyé le gouvernement, mais qu'il ne le fait plus.

Je prétends que seul le NPD n'a cessé de lutter pour une infrastructure de transport efficace et sûre pour promouvoir la création d'emplois et le développement économique pour les Canadiens.

Je voudrais parler de trois questions importantes de transport. La première porte sur l'incapacité du gouvernement libéral d'offrir un réseau routier adéquat à notre pays.

Notre réseau routier se dégrade rapidement, surtout dans l'ouest du pays où le gouvernement a éliminé les subventions au transport ferroviaire offertes aux céréaliers de l'Ouest. Des 28 pays membres de l'OCDE, le Canada est le seul à ne pas avoir une politique nationale en matière de transports et un programme national de soutien du réseau routier.

Ce qui s'est passé dans la dégradation du réseau routier, en particulier dans l'ouest du Canada d'où je viens, c'est que le gouvernement a supprimé les subventions pour le grain aux sociétés ferroviaires et aux agriculteurs. Le Canada est le seul pays au monde à avoir fait cela.

Les pays d'Europe subventionnent leurs agriculteurs à raison de 56¢ par dollar et les États-Unis, à raison de 36 à 37¢ par dollar. Nous donnons aux agriculteurs de l'ouest du Canada à peu près 6¢ par dollar. Leurs produits ont la plus longue distance à parcourir entre la ferme et les ports et le Canada est le seul pays au monde à n'avoir pas de véritable programme d'aide pour les agriculteurs.

• (1955)

Depuis que les subventions ont été supprimées, le réseau routier de l'ouest du Canada est beaucoup plus utilisé, car il est devenu plus rentable à bien des égards de transporter le grain et d'autres produits agricoles par camion. Les routes et les chemins de la Saskatchewan, du Manitoba et de certaines régions de l'Alberta n'ont pas été conçues pour supporter les énormes camions de grain qui les empruntent aujourd'hui. Ils sont détruits.

Le réseau ferroviaire serait le moyen le plus efficace de transporter ces produits, mais il est épargné pour l'instant pour d'autres raisons. Il est abandonné à bien des égards par suite de la politique des libéraux qui recommande et préconise que le CN et le CP abandonnent les lignes ferroviaires. Le matériel lourd est en train de massacrer les routes.

Nous passons à la prochaine phase. Les routes tombent en ruines parce qu'elles n'ont pas été construites pour supporter des véhicules aussi lourds, et que fait le gouvernement fédéral? Il impose une taxe d'accise sur le carburant diesel et l'essence qui lui rapporte quelque 5 milliards de dollars par année. Que réinjecte-t-il dans les routes qu'il a grandement contribué à détruire?

Des quelque 5 milliards de dollars qu'il recueille annuellement en Saskatchewan et dans le reste du pays, combien le gouvernement réinjecte-t-il en Saskatchewan? Laissez-moi expliquer. Si nous nous arrêtons sur une pièce d'un cent sur une route en Saskatchewan, il est à peu près certain que cette pièce d'un cent ne viendrait

pas du gouvernement fédéral parce que ce dernier ne dépense pas un cent pour les routes en Saskatchewan. Il empoche 200 millions de dollars en taxes sur le carburant seulement, mais il ne réinjecte pas un cent en Saskatchewan.

Les libéraux ne le savent pas, mais la Saskatchewan compte plus de kilomètres de routes que toute autre province du pays. La Saskatchewan compte un million d'habitants, mais elle a plus de kilomètres de routes que l'Ontario, qui compte 11 millions d'âmes.

Qu'a fait le gouvernement fédéral pour aider nos agriculteurs? Il leur a enlevé la subvention au transport. Il les a forcés à utiliser le transport routier, ce qui a entraîné la détérioration du réseau routier causée par les camions lourds. Que réinjecte-t-il pour la réfection du réseau routier? Rien, pas un cent. C'est une honte.

Les agriculteurs de cette province suivent cela de près. Le Parti réformiste appuie les libéraux en disant qu'il ne faut pas accorder des fonds pour le réseau routier du Manitoba ou de la Saskatchewan parce qu'il n'est pas en faveur de ce qu'il appelle des subventions. Nous estimons qu'elles représentent un investissement dans l'économie de l'Ouest.

Le gouvernement libéral est responsable des routes interprovinciales. Il doit travailler de concert avec les provinces pour rétablir un programme national de routes, pour restaurer et maintenir ces liens essentiels.

L'abandon du réseau routier par le gouvernement a entraîné la prolifération de routes privées à péage dans certaines provinces. Les routes à péage constituent un obstacle au commerce et au développement économique ainsi qu'un fardeau pour les contribuables puisqu'on leur refait la facture, qu'ils utilisent les routes ou pas.

Les routes en mauvais état coûtent des vies. Je ne sais pas si le député de Thunder Bay—Antikokan a déjà traversé l'Ontario en prenant la route 17 depuis Ottawa jusqu'à North Bay, jusqu'à Sudbury, jusqu'à Sault Ste. Marie pour arriver à Wawa, Thunder Bay et Kenora. C'est la Transcanadienne, la principale autoroute du pays. Or, j'ai honte d'y circuler. La Transcanadienne, au niveau du nord de l'Ontario, est un endroit dangereux, en plus d'être une véritable course d'obstacles qui ralentit indûment la circulation. Il faut absolument l'entretenir et l'améliorer.

J'aimerais que le gouvernement libéral respecte ses engagements financiers et essaie d'unir notre pays d'un océan à l'autre en construisant une autoroute digne du XXI<sup>e</sup> siècle qui relierait la côte est et la côte ouest. Cela s'apparenterait au grand projet de sir John A. Macdonald qui a uni le pays grâce aux chemins de fer. Or, le gouvernement se montre radin quand il s'agit d'accorder des subventions aux provinces pour la construction ou la réfection de routes.

Le gouvernement a complètement détruit le réseau ferroviaire. Il parle d'accorder quelques subventions aux chemins de fer. Si les libéraux avaient investi un peu dans le service ferroviaire voyageurs et offert aux Canadiens la possibilité de traverser le pays en train de façon pratique et économique, nous n'en serions pas là aujourd'hui. Qu'ont-ils fait alors? Ils continuent de réduire les subventions aux chemins de fer.

● (2000)

En fait, je ne peux pas sortir de Regina, ma ville natale, en empruntant un train de voyageurs. Si Regina n'était qu'une petite ville comme La Ronge, Preeceville ou Sturgis, je comprendrais, mais Regina est tout de même la capitale de la province. La voie principale du CP traverse la ville, mais nous ne pouvons prendre le train à moins de sauter à bord d'un train de marchandises, ce qui est illégal et dangereux. Je peux affirmer aux députés que c'est en effet très dangereux parce que dans un autre film, dans une autre vie, j'étais serre-frein pour le CN. C'était un emploi extraordinaire. J'aimais beaucoup le chemin de fer.

Cela me fait beaucoup de peine quand je vois le gouvernement libéral abandonner le chemin de fer et le maintien d'une infrastructure qui pourrait avoir une grande importance et permettre de réduire certains des coûts d'énergie. Les coûts d'énergie sont très élevés dans ce pays. À l'heure actuelle, le prix de l'essence atteint les 80,9 cents le litre dans le nord de l'Ontario. En Saskatchewan, on paie 74,09 cents. Le prix du pétrole a atteint un sommet record d'environ 34 \$ le baril. Il est maintenant redescendu à 28 ou 29 \$ le baril.

En 1991, lorsque la crise est survenue en Iraq, le prix de l'essence n'a jamais atteint 80 cents, ou 74,9 cents ou même 62 cents. Le prix le plus élevé demandé en 1991 a été de 61,9 cents. Les taxes n'ont augmenté que de 1 ou 2 cents depuis ce temps. Les compagnies pétrolières exploitent les consommateurs et l'économie en général avec l'entier appui des libéraux.

J'aimerais que les libéraux convoquent un sommet sur l'énergie. Ils ne veulent pas tenir un tel sommet, parce qu'ils savent bien qu'ils seraient alors forcés de trouver des solutions. Les libéraux ne veulent pas trouver de solutions. Ils se contentent d'en parler.

J'ai ici copie d'une lettre que j'ai transmise le 8 mars au premier ministre. J'y priais instamment celui-ci de mettre sur pied et de présider un sommet sur l'énergie auquel participeraient les provinces et les principaux intervenants du secteur du pétrole, et en particulier les raffineries, en vue d'aboutir à des solutions et à un plan d'action visant à défendre notre économie face aux agissements du cartel pétrolier de l'OPEP. Je vous en cite des extraits:

Monsieur le premier ministre,

Je demande que vous et votre gouvernement preniez des mesures immédiates en vue de mettre les consommateurs canadiens à l'abri des agissements du cartel pétrolier de l'OPEP. Les prix croissants du pétrole ont une incidence grave sur la vie de tous les Canadiens et menacent de saper les gains que ceux-ci ont faits au sein de l'économie.

Les prix de l'essence atteignent des niveaux records. Selon Statistique Canada, les sociétés pétrolières intérieures n'augmentent pas leur production en dépit de ce fait. En réalité, après soustraction des taxes, le prix de l'essence est moins élevé aux États-Unis qu'au Canada.

Les sociétés pétrolières ont toujours soutenu que les prix étaient les mêmes mais, en réalité, l'émission Marketplace de la CBC a constaté en novembre que le prix s'établissait à 18,4 cents le litre à Atlanta en Georgie. Après avoir soustrait toutes les taxes et comparé le prix de 18,4 cents canadiens le litre au meilleur prix pratiqué au

### Les crédits

Canada, qui est de 33,3 cents à Calgary, on constate que le coût aux États-Unis est inférieur de près de 12 cents ou des deux tiers au prix pratiqué au Canada. Pourtant, les sociétés pétrolières et le gouvernement soutiennent que nos prix sont les mêmes qu'aux États-Unis lorsqu'on soustrait les taxes et que l'on tient compte du taux de change. C'est faux.

J'ajoutais ce qui suit:

Confronté à ces réalités, le gouvernement des États-Unis a adopté des mesures visant à protéger et à défendre son économie et les consommateurs américains face aux agissements du cartel pétrolier de l'OPEP en adoptant un plan en 17 points.

Monsieur, le Canada a besoin d'un plan d'action canadien visant à défendre l'économie et les consommateurs du Canada. Je vous prie instamment d'envisager la possibilité d'élaborer un plan semblable prévoyant au moins quelques-unes des mesures suivantes:

1. Inviter dans les meilleurs délais les provinces, les principales sociétés pétrolières et les autres intervenants à participer à un sommet sur l'énergie en vue d'élaborer une telle stratégie.

2. Demander à vos fonctionnaires d'analyser les taxes sur le carburant, et en particulier la TPS, en vue de suspendre l'application de cette dernière jusqu'à ce que les prix soient plus abordables.

3. Établir un fonds d'urgence pour les familles à faible revenu afin qu'elles bénéficient de mazout domestique à prix abordable pour chauffer leur foyer.

4. Envisager la possibilité d'accorder des prêts à faible taux d'intérêt aux entreprises, notamment aux sociétés de camionnage qui sont frappées particulièrement durement par ces prix à la hausse, de sorte que bon nombre d'entre elles font maintenant faillite.

Dans la même veine, je lui ai demandé de se pencher sur la réglementation des prix du carburant au pays. Réglementation, ce n'est pas un mot à proscrire. Quand le pays connaît des difficultés économiques et quand ce genre de choses se produisent, le gouvernement est obligé d'envisager ce genre de mesures et ce genre de réactions contre une position peut-être irresponsable qu'on a adoptée sur le marché.

● (2005)

Il est très important, je crois, que nous examinions cet aspect des prix de l'énergie. Nous ne parlons pas ici de chocolat. Si le prix des tablettes de chocolat augmente, nous pouvons en acheter d'une autre marque ou choisir un autre dessert. Nous pouvons acheter une pointe de tarte ou une part de gâteau ou de la crème glacée, ou décider de ne pas prendre du tout de dessert.

Or, l'énergie est le pivot de notre économie. L'énergie a une incidence sur tout ce que nous faisons au Canada, qu'il s'agisse de transporter des marchandises, d'aller au travail ou d'en revenir, d'acheter des produits qui ont été transportés, ou de chauffer nos édifices et nos maisons. L'énergie est le principal pivot de notre économie.

Voilà pourquoi le NPD et moi demandons qu'on réglemente le prix des carburants. Cela n'a rien à voir avec les tablettes de chocolat ou autres choses du genre.

Une stratégie nationale doit nécessairement comporter un volet conservation. Pourquoi ne pouvons-nous pas avoir au Canada un programme de conservation qui soit soutenu et facilité par le gouvernement et qui permette aux Canadiens d'y participer de sorte qu'ils n'aient pas à continuer de payer des prix élevés?

### *Les crédits*

Par ailleurs, et pour terminer, le premier ministre pourrait décider de revoir la pertinence de la Loi sur la concurrence. Je pense qu'il faut rendre la loi plus rigoureuse si nous voulons permettre la concurrence.

Si j'ai envoyé cette lettre, ce n'est pas parce que je pensais que c'était une chose que je devais faire, et je le pense. C'est parce qu'aux États-Unis, le pays du capitalisme, le berceau de la libre entreprise, le président a décidé de mettre en oeuvre un plan en 17 points pour défendre son pays contre le cartel de l'OPEP. Ce plan n'est peut-être pas le meilleur, mais, au moins, le président a pris des mesures. Dans ce grand pays où règnent la libre entreprise et le capitalisme, les États-Unis, on trouve également les lois sur la concurrence les plus sévères au monde, ce qui oblige l'économie à être concurrentielle.

Au Canada, avec nos lois sur la concurrence, nous ne faisons que courber l'échine. Nous ne craignons pas de flouer les gens. À mon avis, les gouvernements, les politiciens et les parlementaires doivent intervenir pour veiller à ce que nos consommateurs et nos entreprises soient traités équitablement.

Je suis un ancien entrepreneur. J'ai été en affaires pendant de nombreuses années, dans des entreprises différentes. Je crois qu'il est très important de réaliser des profits. Cependant, on peut en réaliser tout en faisant preuve d'équité. On peut obtenir de bons résultats financiers en étant équitable. En ce qui concerne l'énergie, nous devons veiller à nous doter d'un programme énergétique, d'une politique énergétique qui garantisse la bonne marche de notre économie et qui donne à nos consommateurs le sentiment d'appartenir à un pays dont le gouvernement se préoccupe de leurs besoins quotidiens. C'est pourquoi j'ai fait cela.

Aujourd'hui, j'ai posé la question au premier ministre, à la Chambre des communes, pour savoir où en était le plan d'action. Il avait demandé à son ministre des Ressources naturelles de chanter mes louanges, à moi, le député de Regina—Lumsden—Lake Centre, dans le *Leader Post*, pour tout l'excellent travail que j'accomplis dans ce dossier. J'espérais qu'il donne une autre réponse dans laquelle il aurait dit que le gouvernement libéral ferait davantage que de simplement mener une étude pendant six, sept ou huit mois.

Le NPD est très préoccupé par ces trois questions: le transport ferroviaire, l'énergie et les routes. Nous sommes également très préoccupés par la question du transport maritime et ce qui se passe dans les ports. Il semble que, à bien des égards, le gouvernement soit en train d'abandonner le port de Halifax. La situation dans le secteur du transport aérien et la déréglementation de ce secteur nous préoccupent également beaucoup.

**Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Réf.):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt le député de Regina—Lumsden—Lake Centre, qui a jeté le blâme sur le gouvernement, ce sur quoi je suis d'accord, pour avoir essayé d'escamoter les vraies raisons expliquant les lourdes taxes sur les carburants et les coûts élevés du transport, mais je ne suis pas d'accord avec lui quand il prétend que le Parti réformiste était aussi responsable que le gouvernement.

Le député de Regina—Lumsden—Lake Centre peut-il expliquer pourquoi le gouvernement néo-démocrate de la Saskatchewan fait

payer aux sociétés ferroviaires des taxes sur les carburants et des impôts fonciers plus élevés que dans les autres provinces? Tous ces coûts contribuent à accroître les frais de transport que doivent assumer les agriculteurs et les autres entreprises qui expédient leurs produits par le train. Le député trouve-t-il acceptable que la province de la Saskatchewan impose des taxes et des impôts élevés aux sociétés ferroviaires?

• (2010)

**M. John Solomon:** Monsieur le Président, la députée réformatrice soulève une question très importante en ce qui concerne les taxes sur le carburant en Saskatchewan.

En Saskatchewan, le gouvernement néo-démocrate dépense dans la province 85 p. 100 des recettes engendrées par les taxes qu'il perçoit sur le carburant et les transports. Nous pouvons comparer ceci à l'ensemble du Canada où la taxe d'accise et la TPS sur le carburant rapportent au gouvernement fédéral 5 milliards de dollars de recettes. Le gouvernement fédéral dépense-t-il 85 p. 100 de cette somme pour les transports? Non, il en dépense 4 p. 100. Les néo-démocrates font du très bon travail dans ce domaine en Saskatchewan.

La députée réformatrice qui a posé cette question aurait dû assister à l'assemblée de l'association des municipalités rurales de la Saskatchewan à laquelle j'ai assisté, il y a deux semaines. Ce n'est pas la province qui facture ces taxes sur les chemins de fer, ce sont les municipalités par lesquelles passent les trains. Les recettes ainsi engendrées sont utilisées pour la construction et l'entretien de milliers et de milliers de milles de routes.

Si nous prenons aussi les taxes que nous facturons aux chemins de fer, nous voyons aussi que la Saskatchewan dépense plus de 85 p. 100 des recettes fiscales à la remise en état, à l'entretien et à la construction de l'infrastructure de la province.

Je suis très content que la députée m'ait posé cette question. J'aimerais bien que le Parti réformiste pose davantage de questions du même genre.

**M. Rick Casson (Lethbridge, Réf.):** Monsieur le Président, au cours des dernières minutes, le député a pris le gouvernement à partie pour le prix élevé du carburant dans notre pays et a posé des questions sur ce que le gouvernement allait faire à ce sujet.

Le gouvernement perçoit 4,5 milliards de dollars en taxe sur le carburant et n'a réinvesti que la maigre somme de 150 000 \$ dans le réseau routier. Je suis d'accord avec le député sur ce point.

Je veux aussi aborder la question de l'environnement. Certains ont laissé entendre que, pour pouvoir respecter les engagements pris par le gouvernement il y a un an ou deux dans le cadre du protocole de Kyoto, nous allions devoir avoir une taxe sur les hydrocarbures ou une taxe verte ou une forme quelconque de taxe sur l'essence à la pompe afin d'amener les gens à changer leurs habitudes et à réduire leur consommation d'essence.

*Les crédits*

Je voudrais que le député explique la position de son parti à cet égard. Son parti croit-il qu'il faut respecter le protocole de Kyoto? Si oui, comment compte-t-il s'y prendre pour y arriver? Est-ce qu'une taxe sur les hydrocarbures fait partie des suggestions que ce parti appuie?

**M. John Solomon:** Monsieur le Président, je remercie le député de sa question. Elle met en évidence l'importance de ma lettre au premier ministre, dans laquelle je lui demandais de convoquer un sommet sur l'énergie et d'examiner certaines solutions possibles, notamment la conservation.

Mon parti est le seul parti à la Chambre des communes qui ait appuyé et réclamé du gouvernement qu'il crée un programme général de conservation de l'énergie pour les Canadiens. Nous croyons que le gouvernement devrait prendre l'initiative à cet égard.

Je ne connais pas dans ses moindres détails le protocole de Kyoto, qui n'est pas directement lié à la question de l'infrastructure des transports dont la Chambre est saisie aujourd'hui. Je ne l'ai pas lu au complet, mais j'en ai une connaissance générale. Je crois cependant que tous les Canadiens seraient d'accord pour que nous nous conformions à l'objectif de préserver cette planète pour nos enfants, nos petits-enfants et ceux qui les suivront.

L'environnement est un élément très important de notre planète. Sans air pur, sans eau fraîche et sans sol pour cultiver, nous ne pouvons survivre. Nous sommes les gardiens de cette planète pour les générations futures. Je crois même que le Parti réformiste lui-même serait d'accord; le contraire m'étonnerait. Les libéraux et les réformistes en parlent, mais n'agissent pas.

En Saskatchewan, dont je connais un peu mieux l'environnement, nous avons pris un certain nombre de mesures pour protéger et améliorer l'environnement. J'invite les libéraux et les réformistes à en examiner quelques-unes. Je sais que le Parti réformiste a étudié beaucoup des mesures prises par le gouvernement néo-démocrate de Roy Romanow et le gouvernement précédent d'Allan Blakeney. En Saskatchewan, le NPD et le CCF ont formé le gouvernement pendant 37 des 55 dernières années. En 37 ans de gouvernement, nous avons produit un excédent budgétaire à 35 reprises.

• (2015)

La seule période au cours de laquelle les partisans réformistes ont été au pouvoir en Saskatchewan, la coalition réformiste-libérale du gouvernement Divine a accusé des déficits pendant dix années consécutives. En dix ans, le gouvernement de cette province d'un million d'habitants a accumulé un déficit de 12 milliards à 13 milliards de dollars. À cause des politiques réformistes de M. Devine, les résidents de la Saskatchewan en auront pour 60 ans à rembourser la dette. Avant cela, la province n'avait aucune dette d'exploitation. Nous n'avons aucun déficit, pas plus que de dette accumulée.

Le député a posé de bonnes questions et je l'en remercie. Je l'invite à examiner de nouveau certaines des mesures très positives

que le NPD et le CCF ont prises en Saskatchewan, pour que tout le pays puisse en bénéficier.

**M. Grant McNally (Dewdney—Alouette, Réf.):** Monsieur le Président, le député de Regina signale que nous avons examiné des mesures néo-démocrates, et nous l'avons certes fait, pour les abandonner tout de suite en faveur d'une démarche complètement différente.

Je voudrais revenir à une question à laquelle le député néo-démocrate a répondu tout à l'heure. Je crois qu'on pourrait parler aussi de Parti de l'impôt. La solution du gouvernement de la Colombie-Britannique aux problèmes de transport a été d'injecter un demi-milliard de dollars dans des traversiers qu'il essaie maintenant de vendre 10 ou 20 millions de dollars chacun.

Pour en revenir à la solution que propose le député, il dit que le gouvernement de la Saskatchewan réinvestit dans les transports 85 p. 100 des recettes qu'il tire des taxes, mais il n'a pas répondu à ma collègue, la députée de South Surrey, lorsque celle-ci lui a demandé s'il jugeait que la taxe sur l'essence imposée par le gouvernement provincial de la Saskatchewan est une bonne ou une mauvaise politique. Je voudrais que le député réponde à cette question.

**M. John Solomon:** Monsieur le Président, je remercie aussi le député pour cette question. Les taxes sur les carburants, notamment le diesel et l'essence, prélevées en Saskatchewan ne sont pas les plus élevées dans le pays. Le député de Calgary devrait savoir que ces taxes sont plus fortes à Terre-Neuve, à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et au Québec qu'en Saskatchewan. L'Ontario et la Colombie-Britannique perçoivent les mêmes taxes. En Alberta, la taxe est inférieure de six cents le litre car la province perçoit 9 cents du litre en taxes provinciales sur le carburant alors que la Saskatchewan prélève 15 cents. La différence est de six cents. La situation est à peu près la même en Colombie-Britannique.

Pour ce qui est de la question concernant la Colombie-Britannique, si le député prend le coût de la recherche et du développement, par exemple dans le cas du traversier rapide, il était sans doute très élevé. Je ne sais pas quel a été au juste le problème, je ne sais pas s'il y a eu un problème de conception au départ, mais le député se souviendra que le premier ministre provincial Ujjal Dosanjh a indiqué que c'était une erreur et des excuses ont été présentées. C'est vraiment tout ce que j'en sais. Je sais qu'en Saskatchewan, nous n'avons jamais eu de traversiers rapides, ou de traversiers lents quant à cela. Il y a des traversiers, ici et là.

Si le gouvernement libéral était sincère et qu'il acceptait d'engager des ressources pour l'élaboration d'une politique, que celle-ci concerne le transport maritime, aérien, ferroviaire ou routier, les Canadiens seraient des plus heureux de voir leur gouvernement prendre une telle initiative.

Au fond, ce que nous souhaitons aujourd'hui, c'est de voir le gouvernement mener une action concluante pour régler ces problèmes. Il persiste à se défausser. Il se défausse pour la question des coûts de l'énergie; il se défausse pour la question de la voirie. Le parti au pouvoir devrait changer de nom et s'appeler plutôt le Parti de la défausse car il ne semble pas jouer de rôle particulièrement prépondérant pour toutes ces questions dont j'ai fait état.

*Les crédits*

**M. Mark Muise (Ouest Nova, PC):** Monsieur le Président, comme j'ai commencé à le dire tout à l'heure, je suis heureux d'intervenir dans le débat à la Chambre sur la motion du Parti réformiste, qui invite le gouvernement fédéral à fournir aux Canadiens les moyens nécessaires pour mettre en place un système de transport de première qualité au Canada.

• (2020)

Je m'interroge toutefois sur la nécessité d'un système de transport intégré, étant donné la hausse effarante des prix de l'essence que nous subissons depuis quelque temps. Si cette hausse se poursuit, personne ne pourra sortir de chez soi. Nous n'aurons donc plus besoin d'un système de transport.

Sur une note plus sérieuse, je rappelle que nos camionneurs sont aux prises avec de graves difficultés et qu'ils doivent lutter pour survivre face à la hausse des coûts. D'une façon générale, les Canadiens saisissent l'urgence de la situation et le message des camionneurs qui, en grand nombre, ne cessent de protester d'un bout à l'autre du pays. Ces Canadiens qui travaillent fort tentent désespérément de sensibiliser le public aux graves problèmes qui se posent dans leur industrie. Je pense que la plupart des Canadiens comprennent leur situation maintenant.

Les seuls Canadiens qui restent indifférents devant les manifestations de la population sont les députés du gouvernement libéral, qui continuent de fermer les yeux et de leur refuser le moindre allègement fiscal.

En 1995, dans le cadre de la lutte contre le déficit, le ministre des Finances a mis en application une taxe sur l'essence de un cent et demi le litre. Comme nous le savons tous, le déficit a été éliminé, grâce en grande partie à la TPS et à l'accord de libre-échange que, soit dit en passant, le gouvernement avait promis d'éliminer. Pourquoi le gouvernement ne donne-t-il pas un répit aux camionneurs et pourquoi ne supprime-t-il pas cette taxe inutile?

Au Canada, le camionnage est une industrie de 30 milliards de dollars, caractérisée par un grand nombre de petites exploitations familiales. L'industrie du camionnage emploie 400 000 personnes, dont 225 000 camionneurs. Il s'agit donc de l'occupation la plus importante au Canada, selon le recensement de 1996. Notre industrie du camionnage ne peut plus se permettre de laisser le gouvernement ne pas s'occuper des problèmes graves qu'elle connaît. Il faut prendre des mesures dès maintenant.

Nul ne sait mieux que nos camionneurs combien il est nécessaire d'apporter des améliorations importantes à notre réseau routier national. Puisque 90 p. 100 des biens de consommation canadiens sont transportés par camion, nos camionneurs ont pu constater le résultat du manque d'engagement total du gouvernement concernant l'amélioration ou même l'entretien de notre réseau routier national.

Chaque jour, 1,5 milliard de dollars de marchandises transitent entre le Canada et les États-Unis, dont 70 p. 100 sont transportés par camion. Pourtant, il faut voir l'état de nos routes. Notre plus grand partenaire commercial, les États-Unis, a reconnu l'importance des routes. Le gouvernement américain a pris un engagement concernant le réseau routier. En 1998, les États-Unis ont adopté une loi sur

l'équité dans le transport pour le XXI<sup>e</sup> siècle. Cette loi constitue un ferme engagement d'améliorer le réseau routier du pays.

On estime que cela coûtera 218 milliards de dollars. Ce sont 218 milliards de dollars sur six ans, autorisant des programmes de sécurité routière et de transport en commun et d'autres programmes de transport terrestre. Même les représentants libéraux fédéraux du Canada atlantique ont reconnu l'échec de leur propre gouvernement à maintenir un réseau d'infrastructure routière adéquat. Dans leur propre rapport intitulé «Catching Tomorrow's Wave», ils ont déclaré:

Notre infrastructure routière de base doit être améliorée. C'est une question dont il faut s'occuper. L'infrastructure routière est liée de façon inextricable au développement économique de notre région. . . Pour transporter les marchandises dans toute la région et pour offrir aux touristes des routes de qualité qui les encourageront à se rendre dans les petites collectivités, notre réseau routier doit être meilleur qu'il ne l'est actuellement.

Environ 38 p. 100 de notre réseau routier national ne répond pas aux normes. Des routes en mauvais état augmentent la consommation d'essence et les dommages causés aux véhicules, mais surtout elles causent des accidents mortels. L'autoroute 101 en Nouvelle-Écosse est un exemple probant. Depuis 1993, 50 personnes y ont été tuées dans des accidents de la route et on ne compte plus les blessés; pourtant, le gouvernement fédéral ne fait rien. Nous sommes le seul pays industrialisé où il n'existe pas de politique nationale sur les autoroutes.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas négocié un tel programme avec les provinces? Que faut-il pour qu'il réagisse à la très grave crise dont témoigne l'état de l'autoroute 101? Combien de Néo-Écossais devront encore perdre la vie dans des accidents avant que le gouvernement libéral ne décide que c'est assez et ne prenne enfin des mesures pour réparer ce tronçon de route meurtrier?

• (2025)

Après tout, il n'a pas attendu des années pour construire la nouvelle route qui mène au chalet du premier ministre à Grand-Mère. Le gouvernement était tellement pressé qu'il n'a même pas lancé d'appels d'offres; il a plutôt décidé d'accorder le contrat à l'un des amis du premier ministre.

[Français]

Nous ne voulons plus attendre que le gouvernement décide que la route 101 en Nouvelle-Écosse est dangereuse. Malheureusement, les statistiques le démontrent.

[Traduction]

Il y a plus de 9 000 kilomètres de routes publiques au pays et pourtant le dernier budget ne prévoit que 2,65 milliards de dollars en quatre ans pour tout le programme d'infrastructures.

Le Comité des transports de la Chambre des communes a indiqué que la réfection du réseau routier canadien coûterait au minimum 18 milliards de dollars et que cette somme serait financée au rythme de 1,2 milliard par année sur 15 ans. Selon le budget du ministre des Finances, le gouvernement libéral est prêt à consacrer seulement 150 millions de dollars par année aux autoroutes et ce financement commencerait dans trois ans, à la mi-temps des prévisions de six ans. Cela ne suffira certainement pas pour contrer l'effondrement du réseau routier canadien.

*Les crédits*

[Français]

Au cours des dix dernières années, le ministère des Transports a ramassé plus de 38 milliards de dollars en taxes sur l'essence. Il se trouve présentement avec un surplus qui excède trois milliards de dollars.

[Traduction]

Le gouvernement fédéral perçoit annuellement quatre milliards de dollars en taxes sur le carburant. Comme le député l'a dit tout à l'heure, de ce montant, seulement 4 p. 100 est réinvesti dans le réseau routier. Si une part plus importante des taxes sur le carburant était réinvestie dans le réseau routier, par exemple 15 p. 100, et que les provinces investissaient une somme équivalente, on disposerait d'un soutien financier important pour nos routes.

[Français]

Je suggère au gouvernement de considérer les conseils de mon collègue de Cumberland—Colchester en collaborant avec les provinces pour possiblement investir 15 p. 100 des taxes sur l'essence pour améliorer le système routier au Canada.

[Traduction]

Il faut absolument que la route 101 soit aménagée à quatre voies et que le tronçon entre Digby et Weymouth soit achevé le plus tôt possible. La province de la Nouvelle-Écosse ne peut le faire seule. Le gouvernement fédéral doit conclure un partenariat afin que les personnes qui empruntent cette route puissent le faire de façon relativement sécuritaire.

Le transport a des répercussions sur tous les aspects de notre vie. Il fait partie intégrante de toute industrie et entreprise de notre pays. Pourtant, le gouvernement ne semble pas en être conscient. La motion dont nous sommes saisis demande simplement et sans détour que le gouvernement fasse preuve de leadership, ce qui est normal pour un gouvernement ou ce que l'on est en droit d'attendre de lui; elle demande qu'il coopère avec les autres paliers de gouvernement et avec les autorités locales en matière de transport; elle réclame une vision à long terme et un plan pour notre réseau d'infrastructures ainsi qu'un engagement à fournir un financement réaliste. Or, dans bien des secteurs, le gouvernement n'a pas fait preuve d'initiative ni de leadership.

Le gouvernement aurait intérêt à aider l'industrie de la construction navale qui, notamment dans le Canada atlantique, construit depuis longtemps des bateaux de qualité. Elle a la main-d'oeuvre, les connaissances et les compétences nécessaires pour construire des bateaux de renommée mondiale et d'une qualité nettement supérieure à celle de tous les autres, étant donné les fortes mers avec lesquelles nous devons composer dans le Canada atlantique. Ces bateaux peuvent aller littéralement n'importe où, ils sont très robustes et ils durent longtemps. Le gouvernement aurait intérêt à épauler notre industrie de la construction navale, sinon l'expertise que nous avons mis tellement de temps et d'efforts à bâtir disparaîtra bientôt à tout jamais.

[Français]

La construction de navires est une des industries canadiennes qui a une longue histoire. Par exemple, dans mon comté, la compagnie

A.F. Thériault Shipbuilding Limited a été impliquée dans la construction de navires pour plus de 50 ans. Cette compagnie est très respectée pour la qualité de son travail. Une des raisons de son succès, c'est la compétence de ses employés. Plusieurs d'entre eux travaillent à cette usine depuis plus de 20 ans. Ils ont développé une expertise qui ne s'apprend pas à l'école.

[Traduction]

Notre service de trains de voyageurs est un autre exemple parfait pour montrer que le gouvernement n'a aucune vision de l'avenir. Qu'est-ce qui attend Via Rail? Quelqu'un le sait-il? Le gouvernement entend-il continuer d'y injecter de l'argent? Songe-t-il à la privatisation? A-t-il seulement réfléchi à la question?

Qu'en est-il de la fusion proposée entre le Canadien National et la Burlington Northern Santa Fe Corporation? A-t-il expliqué sa position officielle sur cette proposition qui risque de transformer complètement le secteur ferroviaire en Amérique du Nord? Le United States Surface Board a déjà tenu des audiences et rendu sa décision. Il a pris conscience de l'ampleur de cette proposition et il a besoin de plus de temps pour étudier les règles actuelles sur les fusions entre compagnies ferroviaires pour s'assurer qu'elles correspondent à l'avenir que nous entrevoyons pour le secteur ferroviaire. Pourtant, notre gouvernement s'en tient à sa devise: attendons de voir.

• (2030)

Qu'en est-il de la crise du transport aérien, en août dernier? Le gouvernement était parfaitement au courant des difficultés auxquelles ce secteur faisait face, mais il a refusé d'intervenir jusqu'à ce que s'annoncent des perturbations extraordinaires dans le fonctionnement du système national de transport.

L'indécision du gouvernement au sujet du rôle qu'il jouerait dans la recherche d'une solution aux problèmes du transport aérien n'a rien fait pour aider les parties en cause. Tout à coup, l'application de la Loi sur la concurrence a été suspendue, et le gouvernement a adopté une politique d'attentisme.

De toute évidence, le gouvernement ne considère pas les transports comme une priorité. Quand acceptera-t-il la responsabilité d'assurer le leadership? Le gouvernement doit travailler de concert avec d'autres pouvoirs publics pour élaborer des plans réalistes en vue de renforcer tous les aspects de notre infrastructure de transport. Nous avons besoin d'un engagement, de financement et de mesures concrètes. Bien sûr, tout ne peut pas se faire en même temps, mais nous demandons aussi au gouvernement d'agir tout de suite, pendant que nous avons encore un programme d'infrastructure, pendant que nous avons encore un système de transport à rescaper.

**M. Stan Dromisky (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.):** Madame la Présidente, il est intéressant d'écouter les députés de l'opposition lire ce soir leur liste de cadeaux de Noël, sans tenir compte qu'il y a très peu de temps nous étions lourdement endettés et notre économie était en lambeaux. Nous sommes passés du statut de pays du tiers monde à la position enviable dans laquelle nous nous trouvons maintenant.

### *Les crédits*

Oui, nous avons un excédent, mais il y a des centaines et des centaines d'organismes, de groupes et de lobbyistes et un grand nombre d'autres besoins auxquels il nous faut consacrer cet argent.

Oui, il y a un grand nombre de problèmes dans le secteur des transports en raison des pratiques de gestion, de l'évolution des politiques et de ce qui est survenu au cours des 50, 60, 70, 80 ou 100 dernières années. Cela ne fait aucun doute. Cependant, c'est la première fois de l'histoire du pays que nous disposons d'un processus aussi ouvert et transparent pour l'apport des lobbyistes et des autres partenaires, pour quiconque, si je puis dire, est partenaire dans le processus. Quiconque a des préoccupations relatives à tout aspect des transports peut contribuer, à sa façon, à l'élaboration d'une politique en matière de transports.

Il est essentiel que le pays continue sur cette voie afin de dégager cette vision qui fait défaut, selon le député. Toutefois, nous ne sommes pas des dictateurs. Un dictateur pourrait très rapidement présenter une vision; en cinq minutes, en fait. Un processus vraiment démocratique prend plus de temps parce que nous devons obtenir la participation de la population du pays à l'identification des problèmes et des solutions. Nous n'avons que faire des déclarations que nous entendons ce soir d'un représentant d'un ancien gouvernement qui est en partie responsable de l'horrible gâchis dont le gouvernement actuel a hérité.

**M. Mark Muise:** Madame la Présidente, je serai très heureux de répliquer au député.

J'admets, et je crois que tous les Canadiens l'admettent aussi, qu'il fallait se serrer la ceinture et nous débarrasser du déficit. Cette année, et l'an dernier aussi, j'ai entendu le ministre des Finances se vanter d'avoir finalement atteint le déficit zéro.

Pas besoin d'être un génie, ou peut-être faut-il l'être lorsque l'on est député libéral, pour comprendre que le système de transport est un des systèmes les plus importants au Canada. C'est ce qui fait fonctionner notre économie.

Nous payons des impôts sous différentes formes. Nous pouvons laisser le système de transport se détériorer à seule fin de réaliser des économies immédiates. Cependant, le remettre à niveau coûtera trois fois plus cher que ce que nous aurait coûté son entretien normal pour l'empêcher, justement, de se détériorer. Nous payons des impôts et nous circulons tout de même sur des routes qui endommagent nos véhicules. Il nous faut donc dépenser à nouveau pour réparer ces véhicules et nous devons payer des taxes sur ces réparations aussi.

• (2035)

Les recettes générées par tous ces impôts devraient être consacrées au système de transport pour que nos produits puissent se rendre sur les marchés. C'est ce qui fait rouler l'économie. Je n'arrive tout simplement pas à concevoir que le gouvernement ne comprenne pas que ce doit être là une priorité. Le système de transport est un des principaux moteurs de notre économie.

Le député l'a dit. Il faut consulter. Le gouvernement peut bien consulter jusqu'à ce que les poules aient des dents. Il reste que tout le monde sauf lui comprend clairement que le programme d'infra-

structures doit être mis en oeuvre. Il faut qu'il soit mis sur pied, maintenu et bonifié. À entendre ses commentaires, on se demande de quelle planète le député arrive.

**M. Stan Dromisky:** Madame la Présidente, j'aimerais souligner au député que le réseau routier de sa province relève de la compétence du gouvernement provincial, ce qu'il n'est pas sans savoir d'ailleurs.

Les gouvernements provinciaux fonctionnent à leur propre rythme. Ils ont leurs propres règles et leurs propres programmes. Nous avons réussi pour la première fois à réunir tous les intervenants dans ce dossier. Certains d'entre eux ont été plus difficiles à convaincre. Les pressions exercées par bon nombre d'autres ministres ont mené à la rencontre de tous les premiers ministres et des ministres provinciaux des Transports dans le but de jeter les bases d'une politique nationale en matière de réseau routier.

En tant que partenaires égaux, nous espérons être en mesure de mettre au point un système d'infrastructure des transports qui soit valable, durable et efficace sans pour autant être trop coûteux, bien qu'il en coûte tout de même assez cher, particulièrement en ce qui a trait au réseau routier.

**M. Mark Muise:** Madame la Présidente, je crois que tous les députés de la Chambre reconnaissent que le réseau routier relève de la compétence des provinces. Toutefois, regardons les choses en face. Au cours des sept dernières années, le gouvernement libéral a réduit le budget des soins de santé et de l'éducation et refilé les coûts aux gouvernements provinciaux qui ont maintenant du mal à poursuivre leurs opérations. Le député a le culot de se lever et de dire que ce sont les provinces qui ont négligé le réseau routier. Si les provinces ont négligé le réseau routier, c'est parce que le gouvernement sabre, coupe et détruit tout sur son passage. Il laisse les provinces sans le sou.

Les provinces comme la Nouvelle-Écosse ont de graves problèmes financiers. Le ministre des Finances de la Nouvelle-Écosse nous le répète tous les jours. Le budget provincial doit être déposé sous peu et je n'ai pas particulièrement hâte d'en prendre connaissance.

Toutefois, le problème est en partie dû au gouvernement fédéral qui a profité de toutes les occasions possibles pour exercer des compressions sans se préoccuper des jeunes étudiants sur lesquels le pays devra compter demain. Le gouvernement n'a pas pensé aux personnes âgées qui ont assuré le succès de notre pays. Le gouvernement n'a pas pensé aux personnes malades. Les députés ministériels ne pensent pas à l'avenir et ils n'ont que faire de ceux qui sont responsables de la grandeur de notre pays.

**M. Dale Johnston (Wetaskiwin, Réf.):** Madame la Présidente, je vais partager mon temps de parole avec mon collègue, le député de Lethbridge.

Je suis heureux de pouvoir prendre part au débat sur la motion présentée par ma collègue, la députée de South Surrey—White Rock—Langley, concernant le transport.

J'ai écouté le débat avec beaucoup d'intérêt et le dossier a été abordé jusqu'ici sous plusieurs angles. S'il y a un domaine où les libéraux sont passés maître, c'est bien celui des impôts. Leur idée

*Les crédits*

centrale pourrait se réduire à cette formule: si ça bouge, taxons et si ça ne bouge, taxons quand même.

En 1941, le ministère fédéral des Finances, un libéral, a découvert une nouvelle méthode d'imposition. Il a décidé de taxer l'essence. Cette taxe sur l'essence est demeurée en vigueur jusqu'en 1948. C'est John Turner qui a ressuscité la taxe sur l'essence dans les années 1970. Depuis lors, les gouvernements libéraux et conservateurs qui se sont succédé ont tablé sur cette lucrative méthode de percevoir de l'argent pour financer leurs habitudes insatiables de dépenser.

• (2040)

Le nombre des automobilistes grandissant, les coffres du gouvernement se remplissaient pendant que les routes canadiennes, sous l'effet de l'usure, se détérioraient constamment. Il fut un temps où le Canada était fière de sa Transcanadienne, mais cette fierté est disparue en même temps que prenait fin le sursis accordé en 1948 concernant la taxe sur l'essence.

Le Canada est le seul pays développé qui ne soit pas doté d'un programme routier national, voire d'une politique routière nationale un tant soit peu cohérente. Pourquoi? Par pure négligence.

Dans une économie mondiale concurrentielle comme celle-ci, il est absolument essentiel d'avoir un réseau routier bien entretenu d'un océan à l'autre, surtout dans un pays de la taille du Canada. Il y va de notre survie économique; pourtant le gouvernement se contente de formuler des vœux pieux, parfois même pas.

Une étude fédérale-provinciale réalisée en 1992 a recensé un réseau routier national de 25 400 kilomètres, comprenant la Transcanadienne et quelques grandes artères transfrontière. On l'a recensé, c'est déjà quelque chose, mais on n'a rien fait dans l'intervalle. En fait, on dirait que c'est tombé complètement dans l'oubli. Le gouvernement fédéral n'a prévu aucun cadre administratif et aucun financement pour le maintien ou l'amélioration de ce réseau.

Chaque année, le gouvernement fédéral collecte environ 5 milliards de dollars en taxe d'accise sur le carburant, dont 4,3 milliards de dollars au titre des routes. Ces recettes disparaissent dans un gouffre que l'on appelle les recettes générales. Je suis sûr qu'une bonne partie de cette somme sert à verser des contributions et des subventions.

Cette année, le budget fédéral a alloué 150 millions de dollars pour le réseau routier. C'est déjà cela, mais ce n'est pas grand-chose, surtout quand on songe que les libéraux essaient de minimiser l'importance de la mauvaise gestion des fonds du ministère du Développement des ressources humaines en disant que ce n'est rien, qu'il ne s'agit après tout que de 1 milliard de dollars.

Un sondage réalisé récemment à la demande du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a révélé que ce qu'il en coûte pour adapter le réseau routier national aux normes est passé de 12 milliards de dollars en 1998 à 17,2 milliards de dollars en 1999. Ce sont les dernières années pour lesquelles nous avons des chiffres. Si le ministre des Finances se demande encore pourquoi son budget n'a pas été accueilli avec des débordements d'enthousiasme, il n'a pas à chercher plus loin. Il le

constaterait peut-être s'il entreprenait un long trajet en voiture. Je suis convaincu que le premier ministre lui accorderait un congé pour le faire.

En juin 1999, un sondage effectué à l'échelle nationale par l'Association canadienne des automobilistes a révélé que 78 p. 100 des membres de la CAA souhaitaient que le gouvernement fédéral consacre des fonds au réseau routier, malgré les nombreux autres besoins sociaux qu'éprouvent les Canadiens. En 1998, 87 p. 100 des répondants ont dit qu'il était important pour l'économie canadienne d'avoir un réseau routier bien pavé et exempt de congestion, et 85 p. 100 des membres de la CAA ont dit que le gouvernement fédéral devrait contribuer au financement de nos routes nationales. Ce niveau d'appui représente environ 3,3 millions de membres de la CAA qui exhortent le gouvernement fédéral à s'occuper de ces routes indispensables.

Quel est le prix à payer pour l'inaction du gouvernement? Les Canadiens paient le prix de la négligence du gouvernement. Les défauts de l'infrastructure routière ont fait des centaines de morts et des milliers de blessés. Comme si ce n'était pas assez, à cause de l'état déplorable de nos routes, des millions d'heures ont été perdues en raison de l'engorgement des routes; des millions de dollars ont été perdus à cause de la consommation supplémentaire de carburant; et des tonnes additionnelles de polluants ont été répandus inutilement dans l'atmosphère.

Tout cela contribue à une perte de productivité et de débouchés commerciaux. Cela ne contribue en rien à stimuler la création d'emplois. Cela décourage les touristes étrangers de venir visiter le Canada et encourage les Canadiens à aller passer leurs vacances ailleurs. Il suffit de prendre n'importe quel journal de quelle région du pays que ce soit pour trouver des articles portant sur la nécessité de nous doter de nouvelles routes ou de meilleures routes.

En Nouvelle-Écosse, une femme qui avait été gravement blessée dans un accident de voiture a tenu une veille, dans son fauteuil roulant, le long de la route 101, pour attirer l'attention sur la nécessité de dédoubler cette route très achalandée.

• (2045)

Plus près de chez moi, le maire d'Edmonton, M. Bill Smith, est venu à Ottawa, en février dernier, avec les maires de 21 grandes villes canadiennes, pour réclamer du financement pour la réfection du réseau routier. Cet argent n'était pas destiné aux rues de leurs villes respectives, mais plutôt aux réseaux routiers interprovinciaux. Leur démarche a rapporté 150 millions de dollars, que devront cependant se partager les dix provinces et les trois territoires. Je ne pense pas qu'on ira très loin avec cette somme.

Mon collègue, le député de Cypress Hills—Grasslands, a préconisé de consacrer les recettes dérivées de la taxe sur l'essence à l'amélioration du réseau routier national. Dans sa motion d'initiative parlementaire, qui a été débattue à la Chambre le 19 novembre 1999, il recommandait d'affecter le cinquième, 20 p. 100, des recettes provenant de la taxe d'accise fédérale sur l'essence à la réfection du réseau routier national. Ce n'est pas demander la lune. La demande est fort raisonnable.

### *Les crédits*

Si sa motion avait été adoptée, nous aurions pu à tout le moins réparer les tronçons les plus mal en point avant qu'ils aient atteint le point de non-retour. Comme l'a si bien exprimé le député de Cypress Hills—Grasslands, si nous négligeons le problème et que nous nous retrouvons dans l'obligation de refaire la totalité du réseau routier, ce sont des dizaines de milliards de dollars qu'il nous faudra mobiliser, au risque de devoir en revenir aux charrettes de la rivière Rouge.

Mon collègue a peut-être découvert l'un des nouveaux stratagèmes du gouvernement. Si nous devons remettre en circulation ces charrettes de la rivière Rouge, peut-être pourrions-nous respecter les engagements pris à Kyoto et réduire nos émanations polluantes. Les émanations de méthane risquent de s'amplifier, mais celles de dioxyde de carbone diminueraient certainement. De quelle autre façon peut-on expliquer le manque d'attention des libéraux concernant cet important réseau de voies de communications?

L'idée de consacrer une partie des taxes sur l'essence et sur le diesel à la construction et à la rénovation de l'infrastructure routière n'est pas seulement une idée des réformistes. Lorsque le Comité permanent des transports s'est déplacé dans tout le pays dans le cadre de son étude sur la rénovation des routes, car je fais remarquer qu'elle a déjà été étudiée, les témoins ont appuyé, les uns après les autres, le concept qui est une politique du Parti réformiste depuis un certain temps.

Des millions de dollars sont dépensés chaque année pour demander l'avis du public. Ces exercices de démocratie sont seulement destinés à faire fonctionner les projets des députés ministériels d'arrière-ban. Il semble que s'ils ont trop de temps, s'ils se baladent en ville, ils trouveront le moyen de se débarrasser de leur chef.

En réalité, le gouvernement écoute rarement qui que ce soit ou quoi que ce soit qui ne profite pas au Parti libéral sous forme d'appui ou de contribution. Le rapport majoritaire du Comité des transports intitulé «Une Stratégie de renouvellement du réseau routier national» fait fi des souhaits et des conseils de ceux qui connaissent bien le problème et conclut l'étude en indiquant que le problème nécessite d'être étudié plus à fond. Pouvez-vous le croire, madame la Présidente? S'il ne s'agit pas là de la dérobade habituelle des libéraux, j'aimerais savoir de quoi il s'agit.

Trois ans plus tard, le rapport moisit sur les étagères de la bibliothèque. Les routes continuent de se dégrader et le ministre des Finances consacre au problème juste assez d'argent pour boucher quelques nids de poule.

On a gaspillé assez de temps avec ces études. Le réseau routier canadien est dans un état lamentable et il est temps que le gouvernement travaille avec les provinces, les municipalités et le secteur privé pour formuler, mettre en oeuvre et financer un programme national d'infrastructure routière.

**Mme Val Meredith (South Surrey—White Rock—Langley, Réf.):** Madame la Présidente, j'ai écouté avec grand intérêt mon collègue, le député de Wetaskiwin, qui nous a donné quelques détails au sujet d'un réseau routier national.

Que pense le député de l'idée d'élargir le réseau routier national pour y inclure des couloirs commerciaux se rendant jusqu'aux États-Unis, avec qui nous avons des relations commerciales? Je crois que c'est 80 p. 100 de nos échanges commerciaux qui se font avec les États-Unis? Pense-t-il que le gouvernement fédéral devrait élargir son programme routier national en vue d'y inclure certains de ces couloirs commerciaux dans l'axe nord-sud?

**M. Dale Johnston:** Madame la Présidente, le réseau routier national est aussi important aujourd'hui qu'il l'était lorsqu'on bâtissait le Canada.

• (2050)

Les routes sont comme les artères du Canada. Dans un pays aussi vaste et diversifié que le nôtre, nous devons désigner routes commerciales celles qui doivent l'être. Cependant, il faut d'abord rendre conformes aux normes les routes qui sont déjà désignées routes nationales, et après, nous pourrions peut-être examiner la possibilité d'ajouter des routes dans l'axe nord-sud.

**M. Rick Casson (Lethbridge, Réf.):** Madame la Présidente, je veux remercier mon collègue de Wetaskiwin de partager son temps de parole avec moi et également féliciter ma collègue, la députée de South Surrey—White Rock—Langley, d'avoir soulevé cette question aujourd'hui dans le cadre d'une motion de l'opposition officielle.

Lorsqu'il est question de transport, il est question de beaucoup de choses qui touchent pratiquement tous les gens avec lesquels nous sommes en contact quotidiennement. Nous pouvons parler de l'abandon de voies ferrées. C'est tout un problème dans beaucoup de régions du pays. Je suis persuadé que mon collègue de Cypress Hills—Grasslands parlera de cela plus tard. Dans mon coin de pays, on a abandonné la voie ferrée et on s'en sert maintenant aux fins d'entrepôt, ce qui pose beaucoup de ressentiment.

L'efficacité du réseau ferroviaire est une autre question qu'on doit examiner. C'est une grande préoccupation au Canada. Nous venons de traverser une énorme restructuration de l'industrie aérienne. Il y a certains problèmes qui doivent être examinés. J'ai dans ma circonscription un aéroport qui a été cédé à la municipalité et maintenant, le gouvernement va modifier les règles du jeu et on craint les répercussions que cela pourrait avoir.

Comme notre collègue de Wetaskiwin l'a mentionné, nous avons besoin d'un réseau routier continental. Nous devons être en mesure de commercer d'est en ouest et du nord au sud en Amérique du Nord pour acheminer nos produits vers les marchés. Nous avons besoin de nouveaux postes frontaliers plus efficaces dans le cadre de ce nouveau système continental.

En ce qui concerne le programme d'infrastructure dont il est question, la dernière fois que ce programme a été mis en oeuvre, j'étais un élu municipal. À l'époque, les municipalités avaient du mal à assurer un tiers du financement comme elles étaient censées le faire, alors que les gouvernements provincial et fédéral finançaient les deux autres tiers. Cela va maintenant être encore plus difficile du fait qu'on s'est déchargé au Canada de beaucoup de choses sur les gouvernements municipaux. Ils ne sont certes pas aussi bien placés que la dernière fois pour participer aux programmes en question.

*Les crédits*

Je suis persuadé qu'on va aborder les questions environnementales dans le cadre des transports. Le transport public et le transport ferroviaire urbain font partie de la solution environnementale, et les nouvelles technologies qui surgissent sont aussi des éléments du système qu'on doit examiner.

Je voudrais m'arrêter sur une question qui préoccupe les Canadiens cet hiver. Je veux parler du prix élevé de l'essence.

Depuis plusieurs mois, les augmentations de prix ont atteint jusqu'à 25 p. 100 de plus le litre dans certaines régions. Les consommateurs se demandent quelle incidence ces prix vont avoir sur l'augmentation du coût de la vie. Les associations de camionneurs craignent que cela n'affecte la capacité de leurs membres de rester en affaires. Les économistes redoutent les conséquences de la hausse des coûts des intrants sur l'économie canadienne dans son ensemble.

Dans ma circonscription, Lethbridge, les prix ont bondi de 20 à 25 p. 100. Cela a suscité un grand nombre de lettres et d'appels téléphoniques de citoyens en colère qui demandent au gouvernement de leur fournir des explications et de réagir. La hausse des prix de l'essence a frappé durement les camionneurs, en particulier. Dans certains coins du pays, le prix du diesel a même dépassé celui de l'essence ordinaire. Cette situation est extrêmement rare.

Le carburant compte pour environ le tiers des coûts d'une entreprise de camionnage et se situe au deuxième rang, juste derrière la main-d'oeuvre. Même si certains camionneurs ont la chance de bénéficier de contrats renfermant des dispositions de rajustement du coût du carburant, un grand nombre d'entre eux sont forcés d'assumer ce coût.

Il y a plusieurs semaines, les Canadiens ont appris un bon matin que les camionneurs bloquaient les grandes routes et les postes frontaliers, afin d'attirer l'attention de tous les Canadiens sur leurs difficultés. Sur tout le continent, les camionneurs ont fait état de leur frustration en ralentissant la circulation dans les grandes villes et en organisant des manifestations sur la colline du Parlement et au Capitole. À Ottawa, une flotte de 200 camions a fermé la rue Wellington pendant des heures pour que le gouvernement allège le fardeau des camionneurs.

L'opposition officielle appuie les associations de camionneurs et leur demande d'un allègement fiscal, et elle reconnaît l'importance de cette industrie de 30 milliards de dollars au Canada. Les camions transportent 70 p. 100 des biens manufacturés au Canada et presque tous les produits alimentaires.

• (2055)

Comme l'a déclaré si adroitement un camionneur, la chaîne alimentaire est tributaire de la chaîne du trousseau de clefs. Chacun des produits des marchés d'alimentation qui est transporté par camion pourrait voir son prix augmenter si on ne résout pas le problème très bientôt.

Par sa taxe d'accise de 4¢ le litre sur le carburant diesel et par sa TPS, en 1998-1999, le gouvernement fédéral a encaissé près d'un demi milliard de dollars qui provenaient directement des camionneurs et il leur arrache indirectement bien d'autres milliards par le truchement de l'impôt sur le revenu et des frais d'utilisation. Les

gouvernements provinciaux retirent aussi leur part des goussets des camionneurs en prélevant, sur chaque litre de carburant, une taxe supplémentaire d'au moins neuf cents, en plus des frais d'utilisation. Augmenter la réglementation ne résoudra pas la question.

Le député d'Ottawa-Centre s'est flatté récemment d'être un militant dans le dossier de l'essence et il a proposé un retour à un programme qu'on pourrait facilement appeler un nouveau Programme énergétique national, mais ces seuls mots suffisent à alarmer tout l'Ouest du pays. Il y a quelques semaines, il a proposé, comme on le rapportait dans le *Ottawa Sun*, que tous les cupides producteurs de pétrole mondiaux soient exclus des marchés canadiens afin que les consommateurs échappent à la fluctuation des prix. Vu que le Canada produit assez de pétrole pour être autosuffisant, a-t-il dit, le gouvernement devrait tourner le bouton et garder tout son pétrole. Il s'agit d'une solution «fabriquée au Canada» je suppose.

Le député a sans doute oublié que le Programme énergétique national, qui visait à promouvoir l'autonomie énergétique, a entraîné un contrôle canadien accru de l'industrie pétrolière et une augmentation des revenus fédéraux dans le secteur de l'énergie. Cette mesure a soutiré 60 milliards de dollars à l'économie de l'Alberta. Ce programme économique a ravagé l'Alberta plus que toute autre catastrophe ne pourrait le faire. Du jour au lendemain, c'est comme si on avait dressé un mur d'acier autour de la province pour la paralyser.

Malgré les gains énormes que nous avons réalisés en Alberta en diversifiant notre économie depuis la sombre époque de Pierre Trudeau, toute tentative de réglementation frappera durement le secteur des ressources. Le gouvernement aurait avantage à se le rappeler au moment où il cherche à respecter les engagements qu'il a pris à Kyoto.

Bien que les camionneurs aient soutenu une bonne partie du poids de ce problème, personne n'a échappé aux effets des prix élevés de l'essence. Les prix élevés du diesel préoccupent les agriculteurs, qui dépenseront des centaines de dollars de plus en carburants pour ensemer leurs terres ce printemps. Chaque année, ils utilisent des millions de gallons de carburant pour faire fonctionner leur matériel agricole, labourer leurs terres, les ensemer, faire pousser leurs cultures, puis les récolter, sans parler des retombées sur le coût des engrais et des produits chimiques.

Selon un rapport de Statistique Canada, en 1998, les dépenses nettes des agriculteurs canadiens en carburants se sont chiffrées à 325 800 000 \$, ce qui représente près de 6 p. 100 de leurs dépenses totales d'exploitation. Comme les coûts des carburants ont augmenté de 33 p. 100 depuis janvier en Ontario, les agriculteurs prévoient que leur revenu monétaire net diminuera de 10 p. 100, à moins que le gouvernement ne soit disposé à réduire ses taxes sur les carburants. Bien des agriculteurs craignent que la hausse du coût des carburants n'annule entièrement toute aide financière qu'ils pourront recevoir d'autres secteurs.

Les prix élevés des carburants ont frappé tous les secteurs de l'économie. La montée des prix des carburants constitue la plus forte augmentation mensuelle depuis que Statistique Canada a commencé à recueillir ces informations, il y a 50 ans. Cette augmentation a également entraîné une hausse de 2,7 p. 100 du taux d'inflation. Il s'agit là de la plus forte augmentation mensuelle en

### *Les crédits*

cinq ans. Lorsque cela se produit, comme nous le savons, tout le monde souffre. Les gens à revenu fixe, les chefs de famille monoparentale, les personnes qui gagnent le salaire minimum sont ceux qui sont les plus durement touchés. Ils ne peuvent pas se le permettre. Il est clair que le gouvernement doit faire quelque chose pour alléger la pression qu'exercent sur l'économie les prix élevés de l'essence.

L'opposition officielle croit que le gouvernement doit immédiatement réduire les taxes sur l'essence. Celles-ci se sont accrues de 600 p. 100 depuis 1985, passant de 1,5¢ à 10¢ le litre.

La dernière hausse remonte à 1995, lorsque le gouvernement libéral était encore aux prises avec les milliards de dollars de déficit légués par les conservateurs et que l'actuel ministre des Finances a imposé une taxe d'accise de 1,5¢ le litre pour réduire le déficit fédéral. D'après l'Association canadienne des automobilistes, cette taxe a pompé plus de 500 millions de dollars chaque année dans le Trésor fédéral. Cette taxe n'a plus sa raison d'être. Le gouvernement affiche un excédent de plusieurs milliards de dollars qui lui permet amplement de réduire la taxe.

De plus, les recettes fiscales du gouvernement montent avec le prix de l'essence. La TPS, une autre mesure de réduction du déficit qui est encore en place, s'applique au prix total à la pompe incluant les taxes provinciale et fédérale. Cela complique le problème. Cette taxe sur la taxe est injuste pour les consommateurs.

L'opposition officielle a proposé une solution qui allégerait le fardeau fiscal des Canadiens. La solution des 17 p. 100 fournirait un allègement immédiat et direct considérable aux Canadiens surtaxés et créerait plus de richesse dans notre économie.

• (2100)

Une réduction de l'impôt sur le revenu des sociétés et des petites entreprises contribuerait encore davantage à alléger le fardeau fiscal des camionneurs et des agriculteurs canadiens, mais le gouvernement ne veut rien savoir de cette option, préférant plutôt étudier la question plus longtemps. Le gouvernement a demandé au Conference Board du Canada d'examiner les prix de l'essence au Canada. Pourquoi? De combien de rapports avons-nous besoin? Le Bureau de la concurrence a mené des douzaines d'enquêtes sur le secteur de la vente au détail de l'essence et l'on en redemande.

Le gouvernement veut une étude dont nous connaissons déjà la conclusion. Les prix de l'essence sont trop élevés au Canada.

**M. Lynn Myers (Waterloo—Wellington, Lib.):** Madame la Présidente, je suis très heureux de parler de cette question fort importante, au nom des habitants et des électeurs de la circonscription de Waterloo—Wellington.

Je veux signaler d'entrée de jeu, et je pense que vous le savez, madame la Présidente, que les collisions routières tuent énormément de Canadiens chaque année et que cela constitue réellement un problème. L'an dernier seulement, elles ont fait 3 000 victimes. Les coûts associés à cela sont d'environ 10 milliards de dollars par année. Cela équivaut à au moins 30 millions de dollars par jour. C'est vraiment un problème, non seulement du point de vue financier, mais aussi pour les familles et les victimes de ces tragédies personnelles.

En outre, plus de 200 000 personnes sont blessées dans des accidents de la route chaque année. Je me souviens de l'époque où j'étais président de la police régionale de Waterloo. Pendant 10 ans, j'ai été associé au travail policier. C'était terrible lorsque nos agents affectés à la circulation rentraient au poste et nous relaiaient les accidents qui s'étaient produits. C'était réellement un problème. Les Canadiens, peu importe où ils vivent dans cet extraordinaire pays qui est le nôtre, connaissent les circonstances tragiques qui entourent ce genre de problème.

Parallèlement à cela, le Canada a fait des progrès importants dans le domaine de la sécurité routière, notamment depuis 25 ans. Le nombre de morts a diminué de moitié, alors que la circulation a doublé. C'est vraiment un progrès impressionnant. Nous savons que nos routes sont congestionnées et qu'elles se détériorent à cause d'une utilisation excessive. En revanche, les accidents et les morts sur les routes diminuent.

La sécurité routière au Canada est une responsabilité fortement partagée. À mon avis, nos progrès constants en matière de sécurité routière attestent du haut niveau d'engagement des gouvernements sur le plan de la collaboration, particulièrement entre ces derniers et leurs partenaires, les chercheurs, les fabricants de véhicules, les organismes de réglementation, les policiers, les organismes de sécurité publique et les Canadiens.

Selon moi, c'est cette collaboration qui a mené aux progrès que nous avons connus. Ce partenariat et ce genre de démarche sont incarnés dans l'initiative connue sous l'appellation de Vision sécurité routière 2001. Cette initiative pancanadienne a pour but de doter le Canada des routes les plus sûres au monde.

Bien que nous ayons marqué des progrès soutenus et mis clairement en place notre vision, nous devons continuer à travailler avec acharnement dans cet important secteur. Se donner les routes les plus sûres au monde constitue pour nous une démarche complexe et ambitieuse. Aucun Canadien ne peut certes être en désaccord avec ce très important objectif. À mon avis, il est juste de dire qu'il faudra une démarche à volets multiples pour atteindre notre objectif. Vision sécurité routière 2001 comprend quatre priorités globales en matière de sécurité.

Premièrement, nous devons sensibiliser davantage le public aux questions de sécurité routière. Deuxièmement, nous devons améliorer la communication, la coordination et la collaboration entre les organismes travaillant dans le domaine de la sécurité routière. Troisièmement, nous avons besoin de mesures d'exécution plus efficaces et plus efficaces face à des problèmes comme la non-utilisation des ceintures de sécurité et, bien sûr, la conduite en état d'ébriété. Je suis très heureux de souligner que je m'intéresse depuis de nombreuses années à la question de la conduite en état d'ébriété. Je sais que c'est un problème très important. Je connais bon nombre de gens qui ont perdu des jeunes en raison de ce comportement tout à fait inacceptable. Quatrièmement, nous devons améliorer la collecte et la qualité des données afin d'appuyer et d'évaluer les programmes de sécurité routière.

• (2105)

Certes, on peut facilement exposer ces quatre priorités en quelques mots, mais il en va tout autrement lorsqu'il s'agit d'élaborer

*Les crédits*

les projets qui vont permettre d'atteindre un but aussi ambitieux. Chaque priorité donne lieu à un certain nombre de projets dans les provinces et territoires.

La première priorité consiste à sensibiliser davantage la population aux questions touchant la sécurité routière. Au fil des ans, les programmes et les campagnes d'éducation ont contribué grandement à amener les gens à conduire plus prudemment et, nous l'espérons, par voie de conséquence, à causer moins de blessés et de morts sur les routes. On est actuellement à mettre en oeuvre d'autres initiatives dans le cadre du programme national de retenue des occupants 2001.

Nous mettons particulièrement l'accent sur la sécurité des enfants dans une campagne à plusieurs volets visant à favoriser le bon usage des dispositifs de retenue des enfants. Entre autres choses, une bande vidéo explique séparément les quatre étapes à suivre pour assurer la sécurité des enfants dans les voitures, que l'on utilise des porte-bébé à orienter vers l'arrière, des porte-bébé à orienter vers l'avant, des sièges rehausseurs ou la ceinture de sécurité. Il est important que nous élaborions de tels programmes d'éducation à l'intention de nos jeunes enfants. Ils finissent par connaître la routine, l'assimilent et apprennent ainsi mieux se protéger. Leurs parents jouent un rôle important à cet égard.

Les trois premières phases de la bande vidéo s'adressent aux parents et aux gardiennes, et la quatrième aux enfants à partir de 8 ans. Chaque trousse vidéo est accompagnée d'un guide de l'animateur. D'autres matériels de sensibilisation qui incluent entre autres une série d'affiches et un site Web—un «must» dans notre monde moderne—contenant des informations à l'intention des parents et une section s'adressant aux enfants de huit ans et plus. Ces matériels sont distribués partout au Canada par l'intermédiaire de nos réseaux privés et publics. C'est une chose que nous, du côté de la partie gouvernementale, estimons important et ce je crois à juste titre.

La deuxième priorité est d'améliorer la communication, la coordination et la collaboration entre les organismes responsables de la sécurité routière. Il y a une bonne raison à cela. C'est évident. Il est essentiel qu'il y ait coopération entre tous les partenaires si nous voulons atteindre les objectifs dont j'ai parlé il y a un instant.

La création d'une base de données sur les intervenants en sécurité routière est un bon exemple d'une initiative dans ce domaine. Si nous consultons le site Web de Transport Canada, nous voyons qu'il y a déjà toute une mine d'informations disponibles sur la sécurité routière. Or le site continue de se développer en raison des liens additionnels que nous ajoutons et que nous mettons à jour régulièrement.

Grâce à notre site Web, le public peut avoir accès à d'autres programmes de sécurité routière mis en place par les différents paliers de gouvernement, par les associations nationales qui participent à cette importante entreprises et par les organisations qui s'occupent de la sécurité routière au Canada. Il existe jusqu'ici 70 programmes.

La troisième priorité est étroitement liée aux deux premières puisqu'elle a pour but d'empêcher les comportements qui compromettent la sécurité routière. Nous employons pour cela avec nos partenaires à veiller à une application plus efficace des règlements en ce qui concerne par exemple la conduite avec facultés affaiblies,

le port de la ceinture de sécurité, et les comportements à haut risque. L'un des éléments clés dans ce domaine est la mise en place d'une stratégie pour réduire la conduite en état d'ébriété d'ici l'an 2001. Cette année et l'an prochain, les pouvoirs publics procéderont à des campagnes de sensibilisation et de contrôle pour réduire l'incidence de ce grave problème de sécurité routière.

Outre l'appui normal que Transports Canada accorde à ces activités, le ministère a récemment contribué à deux études spéciales pour accroître la sensibilisation au problème de la conduite avec facultés affaiblies, problème qui est présent dans plus de 40 p. 100 des accidents mortels de la route tous les ans.

C'est un secret de polichinelle pour tous les Canadiens qu'il est important que nous agissions dans ce domaine d'une manière concertée et conséquente. Il est tout simplement inacceptable que des gens, à notre époque—voire à n'importe quelle époque—prenne le volant après avoir consommé de l'alcool. Il y a des organismes nationaux. Au fil des ans, j'ai été associé à un certain nombre d'entre eux, y compris Mothers Against Drunk Driving et d'autres s'adressant aux jeunes que l'on a vivement tenté de convaincre d'éviter le genre de tragédies causées par la conduite en état d'ébriété.

La quatrième priorité consiste à améliorer la collecte et la qualité des données sur la sécurité routière. Transports Canada et ses partenaires jouent un rôle clé dans la collecte, la standardisation et le partage de données communes. De bonnes données sont absolument essentielles à l'établissement et à la mise en oeuvre de programmes et de normes de sécurité routière. Tous les intervenants s'entendent pour dire que les données sur la sécurité routière au Canada doivent refléter mieux la réalité et être fournies davantage en temps opportun.

● (2110)

Il en est résulté que Transports Canada préside un groupe de travail national pour examiner cette très importante question. Les Canadiens s'attendent d'ailleurs, à bon droit, à ce que le gouvernement joue un rôle de chef de file et à ce qu'il passe à l'action, car ils considèrent cette question comme très importante.

L'objectif de réalisation de notre vision partagée de la sécurité, notamment celui qui consiste à faire en sorte que les routes du Canada soient les plus sûres du monde, peut sembler une tâche colossale. En même temps, le gouvernement et moi croyons que cet objectif est réalisable. Nous pouvons améliorer notre réputation actuelle dans le monde sur ce point très important. Il est important que nous, du côté ministériel, et que tous les députés, espérons-le, partagions cette vision de même que cet objectif aussi noble que valable.

Je ferai remarquer en même temps que tous les partenaires comprennent bien que, pour réaliser cet objectif, il faudra reconnaître les caractéristiques propres au Canada: notre vaste territoire; notre climat variant d'un extrême à l'autre; les grandes distances séparant les grands centres urbains et notre grande dépendance sur les moyens de transports pour transporter les personnes et les marchandises d'un bout à l'autre de notre vaste pays.

Au bout du compte, je suis persuadé que nous pouvons commencer à atteindre notre but commun, celui d'assurer le transport le plus

*Les crédits*

sûr au monde. Nous pouvons tous continuer à travailler assidûment, comme nous le ferons, espérons-le, à donner aux Canadiens un avenir qui soit sûr et accessible et dont ils puissent tous bénéficier.

Après tout, la sécurité est une responsabilité partagée. Elle porte fruit en épargnant des vies et en réduisant les blessures et les souffrances, et cela grâce aux orientations sur lesquelles nous, de ce côté-ci de la Chambre, et tous les députés à la Chambre, espérons-le, pouvons nous entendre en matière de sécurité routière.

J'encourage tous les députés à veiller à ce que nous prenions les mesures qui s'imposent sur ce point important. Nous devons agir d'une façon compatible avec les valeurs des Canadiens. Nous devons partager une vision commune en matière de sécurité routière en sachant que c'est ce qu'il s'impose de faire et la meilleure chose à faire en faveur des Canadiens où qu'ils vivent dans notre beau grand pays.

**M. Lee Morrison (Cypress Hills—Grasslands, Réf.):** Madame la Présidente, je partagerai le temps dont je dispose avec un collègue. Pour commencer, je voudrais dire quelques mots de la propension du gouvernement à adopter des lois sans tenir compte du principe des conséquences involontaires. Les ministériels travaillent à la hâte et présentent de gros projets de loi omnibus comme la Loi sur les transports au Canada, puis, quelques années plus tard, ils se rendent compte que le résultat obtenu n'est pas celui qu'ils souhaitaient. Mais il est trop tard.

Lorsque la Loi sur les transports au Canada a été adoptée en 1996, pour des dizaines de collectivités rurales de l'ouest du Canada, elle a sonné le glas du système primaire de collecte des céréales, et un système de transport des céréales axé sur le service a été remplacé par un système de transport des céréales structuré en fonction de ce qui est commode pour les sociétés ferroviaires et les sociétés céréalères. Cette loi a simplifié le processus d'abandon de lignes, ce qu'elle visait à faire. Elle devait aussi encourager l'émergence de sociétés de chemin de fer secondaires, mais le résultat obtenu ne correspond en rien à l'objectif, bien au contraire.

Dans son rapport sur le transport des céréales, le juge Estey déclarait que le problème est qu'il n'y a absolument rien qui empêche une société ferroviaire principale de donner avis de l'abandon d'une partie d'une ligne secondaire tout en conservant les tronçons rentables, ce qui porte un coup fatal à la cohésion économique et à la possibilité que la ligne secondaire soit viable. Selon lui, c'est là une atteinte à l'esprit de la loi. À mon sens, il serait dans l'intérêt public de modifier la Loi sur les transports au Canada en éliminant cette échappatoire.

J'ai donc présenté un projet de loi d'initiative parlementaire visant à empêcher une société ferroviaire de démanteler une voie abandonnée dans les trois ans suivant son abandon. En donnant aux exploitants potentiels suffisamment de temps pour négocier les conditions d'acquisition avec les propriétaires et pour réunir les fonds nécessaires, on empêcherait la mort lente mais inéluctable des lignes secondaires.

• (2115)

J'ai présenté mon projet de loi à la Chambre le 21 septembre 1998, mais, malheureusement, il y a peu de chance qu'il fasse

l'objet d'un débat au cours de la présente législature. Entre-temps, l'abandon graduel des lignes secondaires peut se poursuivre au rythme où les sociétés ferroviaires l'entendent.

Il faut bien comprendre qu'il n'est pas toujours dans le meilleur intérêt d'une grande société ferroviaire de laisser fonctionner une société ferroviaire secondaire. Elles ont l'inconvénient de la liaison avec le chemin de fer secondaire qui est raccordé à leur service. Il y a aussi un autre gros problème, soit le fait que le transport continu du grain sur une ligne secondaire contrarierait les projets des entreprises céréalères pour ce qui est de regrouper leurs installations sur les lignes principales.

Les sociétés ferroviaires et les entreprises céréalères n'ont rien à gagner en offrant un bon service à leurs clients parce que ces derniers n'ont d'autre choix que d'accepter ce qu'on leur offre. Ils sont captifs.

Le système de collecte du grain mis en place à l'origine dans les Prairies fonctionnait bien. Il avait été conçu par des gens pratiques et desservait bien les gens qui l'utilisaient. Avec l'avènement des petites remorques agricoles, dans les années 30 et 40, suivi de l'apparition des routes de marché praticables en tout temps dans les années 60, les entreprises céréalères ont commencé à regrouper leurs activités, si bien que, dès les années 80, la moitié environ des points de livraison de grain dans l'ouest du Canada avaient été abandonnés.

Cela n'a pas fait beaucoup de tort aux producteurs parce qu'ils se trouvaient encore généralement à moins de 20 ou 30 kilomètres d'un point de livraison. Cela a toutefois créé des problèmes pour d'autres gens, et des tas de villages sont disparus. Le village où je suis allé à l'école comptait deux ou trois magasins généraux, deux ou trois restaurants, deux ou trois stations-service et un hôtel. C'est maintenant un village fantôme. On n'y trouve même pas un réparateur, même si les terres avoisinantes sont aujourd'hui plus productives que jamais. Les agriculteurs doivent souvent parcourir 100 kilomètres ou plus pour s'approvisionner, et l'on voudrait maintenant fermer les silos, ce qui les obligerait à faire de 80 à 100 kilomètres pour livrer leur produit.

La pression est énorme pour qu'on enlève ces derniers silos de presque toutes les lignes secondaires et qu'on défasse la voie ferrée. Je ne dirais pas qu'il y a collusion entre les entreprises céréalères et les sociétés ferroviaires, mais elles ont certainement un intérêt commun.

De nouveaux élévateurs à grain en béton surgissent le long des principales voies ferrées et les entreprises céréalères comme les sociétés ferroviaires seront avantagées si l'on interrompt l'activité sur les embranchements, obligeant les céréaliers à livrer leur grain à des centrales distantes.

Même si les centres locaux de livraison continuent d'être exploités, certains producteurs acheminent déjà leur grain par grands routiers jusqu'aux principales voies, jusqu'aux grandes centrales, car les élévateurs à grain de moindre importance sont souvent bloqués pendant des semaines entières; or comme les producteurs ont besoin d'argent, ils finissent par les court-circuiter.

La raison en est fort simple. Si une entreprise céréalère a décidé de supprimer un élévateur, elle ne fait pas l'effort de se procurer des

wagons-trémies. Entre temps, les élévateurs dans les villages avoisinants peuvent avoir rempli des wagons, mais si ces wagons ne sont pas en nombre suffisants dans une subdivision donnée pour justifier la constitution d'un train, rien ne bouge.

• (2120)

Il en résulte que l'on expédie de moins en moins de grain sur ces embranchements, que le service assuré par les sociétés ferroviaires rapporte de moins en moins, et que c'est ainsi que l'on justifie l'abandon des embranchements.

Si les embranchements viennent à disparaître, les incitatifs offerts aujourd'hui pour expédier le grain vers les grands élévateurs disparaîtront eux aussi. Le coût direct pour les producteurs risque néanmoins de demeurer en deçà du coût d'expédition sur les embranchements car, au contraire du secteur ferroviaire, le secteur du camionnage est extrêmement compétitif. Mais les producteurs paieront d'une autre façon.

Dans un premier temps, leur note fiscale s'alourdira car il s'agira, avec ces recettes, de maintenir les routes pour amener aux marchés un flot constant de chargements de 36 à 55 tonnes. Dans un deuxième temps, les agriculteurs et les villages qui se trouvent le long des lignes de chemin de fer abandonnées verront également leurs impôts fonciers augmenter parce que les sociétés ferroviaires et céréalières ne contribueront plus à l'assiette fiscale. Certains petits villages perdront jusqu'à 30 p. 100 de leurs recettes.

Le gouvernement n'ayant pas la perspicacité de lier les besoins accrus du réseau routier à la détérioration du réseau ferroviaire, il n'alloue presque pas de fonds pour les routes et autoroutes. Par exemple, durant la période de 1987 à 1997, les contributions fédérales moyennes pour les routes dans la province de la Saskatchewan ont été de 4,7 millions de dollars. Elles sont maintenant de 30 millions de dollars en vertu du Programme stratégique d'amélioration des routes et du Fonds d'ajustement du transport du grain, mais les taxes fédérales perçues chaque année sur l'essence dans cette province sont de 125 millions de dollars.

Le Canada a instamment besoin d'un programme similaire à celui des États-Unis où les recettes tirées des carburants sont placées dans un fonds fédéral qui ne peut pas être utilisé pour autre chose que pour la construction routière. Cela représente 26 milliards de dollars par an, soit 970 \$ par an par habitant. Au Canada, l'équivalent serait de 2,9 milliards de dollars par an. C'est beaucoup moins les 4,3 milliards de dollars qui sont soutirés chaque année aux provinces en taxes d'accise sur les carburants.

Je constate que mon temps de parole est écoulé. C'est un sujet dont je parle généralement pendant au moins une heure et je vous remercie, madame la Présidente, de votre considération.

**M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Réf.):** Madame la Présidente, nous débattons ce soir des questions de transport au Canada. Je voudrais traiter surtout du transport ferroviaire, dans le contexte du transport du grain dans l'ouest du Canada.

Tous les participants au système de transport et de manutention du grain de l'Ouest s'entendent pour dire que le système est défec-

### *Les crédits*

ueux et qu'il faut le réparer. Ces participants comprennent les agriculteurs, les entreprises céréalières, les terminaux de manutention du grain et la Commission canadienne du blé, ainsi que les sociétés ferroviaires qui transportent le grain.

Le système actuel est rigide, il ne permet pas de rendre des comptes et il ne répond pas efficacement aux besoins de ces participants, notamment des agriculteurs, qui paient tous les coûts. Il s'agit là d'un élément important dont il faut se rappeler dans ce débat.

De graves perturbations systémiques qui se produisent à quelques années d'intervalle dans le système de manutention et de transport du grain témoignent de façon flagrante de la nécessité de réformer ce système. Plus récemment, nous avons vu le système s'effondrer au cours de l'hiver de 1993-1994 et, encore une fois, pendant l'hiver de 1996-1997. Ces perturbations coûtent des millions de dollars en surestaries, en frais d'exploitation et en ventes perdues. Personne dans le système, y compris les entreprises céréalières, les sociétés ferroviaires ou la Commission canadienne du blé, ne peut être tenu responsable des déficiences systémiques.

Ces groupes doivent composer avec des déficiences causées par les lois, les règlements et la bureaucratie de l'État, dont la Loi sur la Commission canadienne du blé.

Ce système ne coûte pas de l'argent aux agriculteurs uniquement lorsque des problèmes surgissent. Il leur coûte de l'argent tous les jours pendant lesquels on attend de réformer le système. À cause de l'utilisation inefficace de notre système de manutention et de transport du grain, les agriculteurs paient beaucoup trop cher pour expédier leur grain des Prairies jusqu'aux ports.

En raison de la mainmise que la Commission canadienne du blé exerce sur le système, les entreprises céréalières et les sociétés ferroviaires ne peuvent pas gérer leurs installations et leur matériel de la manière la plus efficace possible.

• (2125)

Par exemple, les sociétés ferroviaires et céréalières ont tenté d'établir des services réguliers de transport par train qui assureraient la liaison entre les principaux silos des Prairies et les installations terminales portuaires. Ces trains spécialisés pourraient contourner les cours de triage, faire une meilleure utilisation du personnel des sociétés ferroviaires et céréalières, permettre aux sociétés céréalières de mieux planifier l'arrivée des bateaux et faire économiser des millions de dollars aux agriculteurs. Toutefois, la Commission canadienne du blé, avec son programme d'attribution du matériel remorqué, met un frein à toutes ces améliorations.

Depuis le début de novembre, l'opposition officielle a tenu 69 assemblées publiques locales auxquelles ont participé plus de 3 000 agriculteurs de la C.-B., de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Ontario. Les céréaliculteurs de l'Ouest ont souligné à plusieurs reprises que le coût du transport des marchandises était l'un des principaux éléments de leur budget, correspondant souvent au tiers de leurs dépenses globales. Les agriculteurs ont plusieurs fois demandé pourquoi ils étaient le seul groupe de producteurs spécialisés à devoir défrayer le coût du transport des marchandises et assurer la responsabilité de la qualité de leurs

### *Les crédits*

produits et de tout coût supplémentaire engagé tout au cours du processus de transport. En effet, les agriculteurs assument pratiquement tous les coûts à partir du moment où ils sèment jusqu'à ce que leurs produits soient embarqués sur les bateaux qui en assureront l'exportation.

La Prairie Farm Commodity Coalition estime que la réforme du système actuel de transport et de manutention du grain pourrait permettre aux agriculteurs d'économiser plus de 300 millions de dollars par année, ce qui signifierait des économies de plus de 15 000 \$ par ferme.

Dernièrement, M. Paul Orsak, agriculteur du Manitoba, a résumé l'opinion de la grande majorité des agriculteurs de l'Ouest en disant: «Nous sommes fermement convaincus qu'une réforme du système de manutention et de transport du grain réduira les coûts de transport pour les agriculteurs canadiens, stimulera la concurrence et augmentera l'efficacité du système de livraison du grain pour nos clients.»

Comment les libéraux ont-ils réagi dans ce dossier? Le gouvernement a agi comme il le fait toujours quand il ne veut pas prendre une décision: il a commandé une étude. Après la débâcle de l'hiver de 1997, on a demandé à l'ancien juge Willard Estey d'examiner le système de manutention et de transport du grain, et de faire des recommandations au gouvernement. À la grande surprise du gouvernement, c'est précisément ce qu'il a fait. Il a recommandé des changements susceptibles d'améliorer vraiment le système.

Le thème qui transcende les 15 recommandations différentes du juge Estey est la nécessité de se doter d'un système de manutention et de transport du grain axé sur un marché plus ouvert.

Je ferai remarquer aux grands socialistes du gouvernement à la Chambre, qui ne comprennent peut-être pas ce système basé sur des contrats commerciaux, que le système prévoit des pénalités et des incitatifs qui sont liés à l'adjudication de contrats commerciaux entre des entreprises et que, dans les faits, il donne des économies que les règlements imposés par le Parlement, par exemple, ne permettent pas d'obtenir.

Deux des principales recommandations du juge Estey avaient trait au rôle de la Commission canadienne du blé et au plafond législatif des taux de fret. D'abord, Estey a recommandé d'éliminer le rôle de la commission à l'égard du système de manutention et de transport du grain. En vertu de cette recommandation, la Commission canadienne du blé n'aurait plus d'intérêt dans les ports.

Si cette recommandation était appliquée, la Commission canadienne du blé accorderait par adjudication des contrats aux sociétés céréalières pour transporter le grain jusqu'au port et ces dernières seraient chargées de prendre les dispositions concernant le fret avec les sociétés ferroviaires. Les producteurs signeraient des contrats avec les entreprises céréalières pour la livraison du grain.

Cette recommandation s'impose si nous voulons remplacer le système décisionnel réglementé actuel par un système avec signature de contrats et reddition de comptes. Celui-ci améliorerait l'efficacité et réduirait les coûts des producteurs. Peu de gens semblent s'opposer à cette position.

Le juge Estey a aussi recommandé qu'on apporte certaines modifications au plafonnement législatif des tarifs marchandises. Il a recommandé qu'on remplace le plafond des taux par un plafond des revenus. Celui-ci fixerait le total des revenus que chaque société de chemin de fer pourrait encaisser pour le transport du grain, mais ne fixerait pas le taux individuel à chaque destination de livraison, ce qui laisserait une marge aux incitatifs individuels et à la fixation de prix qui réduiraient le coût global.

Le plafond sur les revenus des sociétés de chemins de fer laissera les signaux du marché parvenir jusqu'aux sociétés, aux entreprises céréalières et aux producteurs et corrigera les lacunes du système, comme la sous-utilisation du port de Prince Rupert par exemple. Le but est de laisser les signaux du marché exercer leur influence sur le système de transport des grains.

Selon la recommandation du juge Estey, les prix du transport de marchandises auraient chuté d'environ 6,6 millions de dollars par année sur les six prochaines années. Le rapport recommande que cette réduction soit assurée par des mesures législatives et par la fixation du plafond.

#### • (2130)

Cependant, le gouvernement libéral n'a pas aimé les recommandations qui auraient obligé la Commission canadienne du blé à relâcher son emprise solide sur les producteurs céréalières de l'Ouest et a décidé de consacrer encore des millions à une autre étude. Encore une fois, le gouvernement a été surpris lorsque le responsable de l'étude suivante, M. Kroeger, a maintenu les conclusions du juge Estey et recommandé qu'on abolisse le contrôle de la Commission canadienne du blé sur le système de transport et de manutention du grain.

Devant le Comité permanent des transports, M. Kroeger a déclaré: «Ma conclusion allait tout à fait dans le sens de celle du juge Estey. À moins d'en arriver à un système plus commercial, on ne pourra pas vraiment améliorer les choses.»

Arthur Kroeger a remis au gouvernement fédéral un rapport constructif qui, s'il était mis en oeuvre, constituerait un pas en avant vers l'adoption d'un système plus efficace et responsable sur le plan commercial. Il a proposé une structure de plafonnement des recettes qui entraînerait une baisse des coûts de transport des producteurs. Il a été encore plus loin et il a recommandé que le plafonnement initial des tarifs soit inférieur de 12 p. 100 aux recettes des compagnies ferroviaires en 1998.

La mise en oeuvre de la recommandation de M. Kroeger concernant le plafonnement des tarifs satisfait au principal critère de l'opposition officielle, les agriculteurs profitant des changements.

Lorsqu'il a comparu devant le Comité des transports le 29 février, M. Kroeger a rapidement souligné que les réductions des recettes des compagnies ferroviaires ne devraient pas être excessives. M. Kroeger a déclaré: «Lorsque j'ai rédigé le rapport, j'ai fait preuve de la plus grande circonspection possible. Si on impose une réduction trop importante, il devient intéressant d'envisager d'investir dans le transport d'autres denrées. Que les gens y soient favorables ou non, le transport ferroviaire doit être lié au reste de l'économie du Canada, des États-Unis et du monde, c'est-à-dire

*Les crédits*

qu'il doit fonctionner sur la base de contrats commerciaux et, en fait, réagir aux signaux du marché.»

En dépit de ces deux rapports, le ministre des Transports hésite toujours à prendre une décision. Entre-temps, les agriculteurs de l'Ouest du Canada connaissent une des pires crises du revenu agricole depuis de nombreuses années. Ces économies maximales possibles de 300 millions de dollars ne sont effectivement pas réalisées.

Je vais citer quelques députés de l'Ouest, le député de Winnipeg-Sud et certainement le ministre des Affaires étrangères, qui s'opposent fermement à tout changement présenté au Cabinet et au gouvernement libéral et qui nuit au ministre des Transports qui a déclaré publiquement dans les médias qu'il reconnaît la nécessité d'adopter un système commercial plus responsable.

En terminant, j'espère que le ministre des Transports entend ces propos et qu'il se dresse avec fermeté devant ce genre de pressions qui vont à l'encontre des intérêts supérieurs des agriculteurs de l'ouest du Canada.

**M. Jim Gouk (Kootenay—Boundary—Okanagan, Réf.):** Madame la Présidente, je tiens surtout à parler de la participation du secteur public au système national de transport et, notamment, de la notion de partenariats entre les secteurs public et privé.

Au cours de la dernière législature, je me suis intéressé de près aux transports. J'étais le porte-parole en matière de transports et j'ai abattu beaucoup de travail au Comité des transports. Une des principales choses que nous préconisions alors était la création de partenariats entre les secteurs public et privé. Le gouvernement s'était vraiment fixé pour objectif de faire participer davantage le secteur privé dans le réseau canadien des transports et de s'associer à lui pour améliorer le système.

C'est intéressant, car il y a beaucoup de domaines au Canada dans lesquels nous pourrions faire cela, en particulier dans le secteur des transports. Prenez VIA Rail, par exemple. VIA Rail a toujours dépendu d'énormes subventions fédérales pour son exploitation. Chose intéressante, lorsque les subventions ont pris fin, en 1997-1998, les pertes de VIA Rail se sont alourdies.

Étant donné que le gouvernement possède et exploite VIA Rail, il est plutôt absurde de sa part de prétendre que les pertes se sont alourdies lorsque les subventions ont baissé. Le gouvernement doit naturellement couvrir cela.

En 1997, les subventions se chiffraient à 212 millions de dollars. En 1998, le gouvernement les a ramenées à 178 millions de dollars. Ironiquement, les pertes sont passées de 253 à 261 millions de dollars.

• (2135)

La comparaison avec le secteur privé est intéressante et utile. VIA Rail offrait un service d'excursions ferroviaires en Colombie-Britannique appelé le Montagnard des Rocheuses. Il s'agissait d'un concept qui, de l'avis de la société, pouvait rapporter beaucoup d'argent si l'on s'y mettait vraiment. VIA Rail l'a exploité pendant

un certain temps et est même arrivé une année à attirer un peu moins de 5 000 personnes. Elle y a perdu de l'argent, comme avec la plupart de ses services, mais elle le qualifiait quand même de merveilleux.

Dans un moment au moins de sagesse, le gouvernement de l'époque a ordonné à VIA Rail de le vendre pour réduire ses pertes. Le Montagnard des Rocheuses a été mis en vente et le secteur privé est intervenu en disant que ce service pouvait générer beaucoup de profits s'il était bien administré, sans subventions.

Le secteur privé a payé un bon prix à VIA Rail pour acquérir le Montagnard, acheter les wagons et la liste des passagers, pour ce que cela valait. Sans faire preuve d'une bonne volonté débordante, le secteur privé a tout de même payé un prix élevé. Il a acheté des wagons supplémentaires, les a remis à neuf. On a embauché du personnel, on lui a acheté de beaux uniformes et on lui a donné la formation jugée nécessaire pour qu'il puisse fournir les services que recherchait le public.

On a ensuite consacré beaucoup d'argent à la publicité, notamment en Europe, et les touristes sont venus dépenser chez nous. La société a fait de la publicité à la grandeur du pays et aux États-Unis, pour attirer la clientèle. Elle a également retenu les services de bateaux de croisière pour offrir des voyages sur terre et sur mer et permettre aux visiteurs de découvrir la beauté du pays en arrivant à Vancouver sur un paquebot.

La société a connu des difficultés au début, mais elle réussit aujourd'hui, sans subventions du gouvernement, à transporter plus de 70 000 passagers. Cette entreprise réalise des profits considérables grâce à l'argent des touristes. Elle fournit des emplois de qualité et durables et paie des impôts, tout cela sans subventions. Cette entreprise est une réussite, qui pourrait être répétée à la grandeur du système de trains de passagers.

Les propriétaires du Montagnard des Rocheuses ont également décidé qu'à la différence de VIA Rail, ils devaient avoir une présence sociale. Où qu'il aille, le Montagnard des Rocheuses fait de la publicité, il laisse une bonne impression et publie de remarquables brochures. VIA Rail laisse aussi quelque chose. En effet, ses trains jettent leurs eaux d'égout tout le long des voies ferrées, parce qu'ils ne sont pas équipés de contenants d'eaux usées. Tout est déversé sans plus de manières.

Il est facile d'imaginer l'horreur pour les cheminots du CN et de CP qui doivent travailler sur des voies où sont passés des trains de VIA Rail. Imaginez le pauvre pêcheur qui a le malheur d'aller tremper sa ligne sous un pont de chemin de fer. Il fait mieux de s'assurer que les trains de Via Rail ne passent pas par là, car il risque de se retrouver avec bien autre chose que des poissons dans son épuisette.

Les exploitants du Montagnard des Rocheuses ont dit: «Nous ne pouvons pas faire ça. Aucun règlement ne nous oblige à modifier nos façons de faire, mais nous devons nous comporter en bons citoyens.» Ils ont donc commencé à modifier tous leurs wagons, et tous les nouveaux qu'ils ont commandés étaient équipés de réservoirs. Ils ont commencé par convertir les wagons les plus utilisés et, dès 1996, tout le parc avait été modifié. Cela a coûté cher. Cet

### *Les crédits*

argent, ils auraient aimé le remettre à leurs actionnaires ou l'utiliser pour faire de la publicité, pour acheter du matériel roulant, ou pour récompenser leurs employés par de meilleurs salaires.

Pourtant, ils se sont dit: «Notre société a une responsabilité. Cette façon de faire est dégoûtante, et nous devons la changer.» C'est ce qu'ils ont fait. Voilà comment se comporte le secteur privé. VIA Rail a plutôt dit: «Vous voulez que nous modifiions les wagons? D'accord, mais donnez-nous de l'argent. Faites-nous un autre chèque pour ces travaux.» Voilà comment réagit VIA Rail.

Le secteur privé peut exploiter un réseau ferroviaire transcontinental au Canada. Il marchera bien.

Je sais que, selon le ministre et même selon certains articles publiés dans les médias écrits, le secteur privé n'est pas intéressé parce qu'il n'y a pas d'argent à faire là-dedans. Je ne suis pas de cet avis. J'estime qu'il faut donner au système canadien de transport ferroviaire de voyageurs la chance d'entrer dans son âge d'or sans faire appel aux fonds publics. Cela a été une réussite en Colombie-Britannique, et je ne vois pas pourquoi ce ne le serait pas dans le reste du pays.

Si la réponse du ministre à cet égard, c'est qu'il n'y a pas de profit à faire dans le transport des voyageurs et que, par conséquent, le secteur privé ne serait pas intéressé, je lui présente le défi suivant. Je vais élaborer une série de propositions qui offriront des services de transports complets et non subventionnés d'un bout à l'autre du pays. Soumettons ensuite ces propositions au comité des transports, qui les examinera et recommandera une décision quant à l'avenir du transport ferroviaire au Canada. Le secteur privé peut relever le défi. Donnons-lui l'occasion de le faire.

• (2140)

Je voudrais également dire quelques mots sur les aéroports parce qu'ils font aussi partie de notre grand réseau de transport, qui est à l'image de notre grand pays. C'est l'autre aspect de la privatisation qui est représenté par les petits aéroports appartenant à la collectivité. Ils sont gérés comme des entreprises, comme le ferait le secteur privé.

En 1995, le gouvernement fédéral a déterminé qu'il perdait beaucoup d'argent dans les aéroports, à l'exception de quelques rares aéroports rentables, comme ceux de Vancouver, de Calgary et de Toronto, et a résolu de se retirer des petits aéroports régionaux. Il était déficitaire dans presque chacun d'entre eux. Il a demandé aux gouvernements locaux de prendre la relève.

Le gouvernement a dit aux gouvernements locaux qu'il savait que ces aéroports perdaient beaucoup d'argent, mais il a offert d'apporter certaines modifications. L'une d'elles touchait notamment la nécessité d'avoir sur place, à l'aéroport, du matériel et du personnel de lutte contre les incendies. Il a simplement demandé de fournir des plans montrant qu'ils seraient en mesure d'assurer un délai de réaction raisonnable en cas d'urgence et d'offrir les services aux aéroports. Toutes les collectivités ont fait simplement cela et le gouvernement a donné son aval.

Les collectivités ont alors accepté de se charger d'exploiter les aéroports et de les relancer. À Castlegar, l'aéroport de ma collectivité, nous perdions plus de 500 000 \$ par année. Cela ne représente pas grand-chose pour le gouvernement fédéral, mais pour une petite collectivité comme Castlegar, c'est beaucoup d'argent.

La collectivité a pris le contrôle de l'aéroport et l'a rendu profitable. Elle réalise un profit modeste qui continue de lui donner un petit cousin, un petit pécule, au cas où il y aurait des problèmes plus tard. Chose intéressante, il semble y en avoir quelques-uns maintenant avec tous les bouleversements dans l'industrie du transport aérien.

Le gouvernement veut maintenant remettre en oeuvre la chose même qu'il avait annulée. Il dit qu'il modifiera les exigences imposées à ces petits aéroports en ce qui concerne le temps de réaction et que les moyens de lutte contre les incendies sur place, à l'aéroport, seront dorénavant exigés. Pourtant, on avait justement pris des dispositions pour permettre aux aéroports d'échapper à cette dépense énorme.

J'ai travaillé dans des aéroports pendant 22 ans. Les pompiers des aéroports sont des gens bien formés et dévoués. Ce sont de bons employés. Cependant, au cours des 22 ans où j'ai travaillé dans un aéroport, je n'ai jamais vu ces pompiers avoir l'occasion de sauver une seule vie.

Cette décision du gouvernement remet en cause la viabilité financière des petits aéroports dans tout le pays. Le Canada a besoin d'un meilleur réseau de transport. VIA Rail est viable sur le plan financier sans injections massives et constantes de deniers publics. Le gouvernement doit permettre au secteur privé de faire dans le cas de VIA Rail ce qu'il a fait pour les petits aéroports. Ironiquement, le gouvernement remet plutôt en question le travail acharné qui a permis de rendre les aéroports communautaires viables alors que, pendant des décennies, ils avaient eu besoin de subventions gouvernementales. On ne répare pas une injustice par une autre injustice.

**M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, Réf.):** Madame la Présidente, le gouvernement fédéral joue un rôle de moins en moins important dans la vie quotidienne des Canadiens, sauf lorsqu'il s'agit de nous faire payer des impôts.

Le ministère des Transports est un des deux ministères fédéraux qui m'a causé le plus de frustration depuis sept ans. Je suis consterné par le comportement insensible et l'orientation urbaine de nos gourous du ministère des Transports. Nous vivons dans un immense pays et nous avons besoin d'une infrastructure de transport de calibre international.

Je vais parler des ports maritimes et de la réglementation du transport aérien.

Depuis 1995, on a demandé aux municipalités d'un océan à l'autre de coopérer et d'accepter la propriété et la responsabilité de nombreuses installations portuaires fédérales et d'aéroports locaux. Maintenant, sans raison valable, la bureaucratie fédérale veut imposer un régime d'une portée beaucoup plus grande à un secteur incroyablement dispersé et diversifié, celui des petits transporteurs aériens et des hydravions.

*Les crédits*

Les administrations municipales ont amorcé ces négociations dans un esprit de coopération. Maintenant, la bonne volonté est complètement absente de certaines négociations. L'insensibilité du gouvernement fédéral aux besoins locaux et aux réalités rurales m'a étonné, moi, ainsi que bien d'autres participants au processus.

Pour vous donner une idée de la bonne foi et de l'esprit de coopération qui existaient, disons qu'au début, en 1995, le ministère des Transports avait 81 installations portuaires marines dont il voulait se départir. Au 31 mars 1999, 24 installations avaient pu être transférées à d'autres autorités, alors que 57 restaient encore entre les mains du gouvernement fédéral. Ces installations qui restent posent toutefois de véritables problèmes.

• (2145)

Je sais ce que c'est qu'une collectivité éloignée. S'il y a quelqu'un de la côte de la Colombie-Britannique qui le sait, c'est bien moi. J'ai vécu là-bas. J'ai gagné ma vie là-bas. La localité la plus importante dans laquelle j'ai vécu pendant la majeure partie des 20 années où j'ai travaillé dans l'industrie forestière comptait 1 800 âmes, et de nombreuses autres étaient beaucoup moins peuplées.

Je me suis demandé pourquoi le gouvernement fédéral ne s'occupait absolument pas de Zeballos, une localité très éloignée de ma circonscription, sur la côte de la Colombie-Britannique. Lorsque j'ai déposé une demande d'accès à l'information, tout est devenu clair. Les bureaucrates d'Ottawa pensaient qu'il y avait une route le long de la côte qui reliait cette collectivité à sa voisine, et c'est pour cela qu'elle n'était pas déclarée isolée. Il n'y a pas de route.

Il y a aussi le cas pas encore réglé d'une autre collectivité côtière isolée de ma circonscription. Il s'agit du village de Quatsino, une collectivité viable de 300 habitants qui a été fondée dans les années 1880. Beaucoup des familles des fondateurs y sont encore présentes. Cette collectivité compte sur les navires et son quai pour envoyer ses enfants à l'école secondaire et pour accéder aux soins médicaux. Plutôt que de déclarer que la collectivité est isolée et que son quai correspond aux critères du gouvernement fédéral et mérite d'être entretenu, le gouvernement se montre féroce et dit: «Vous avez choisi de vivre là, c'est tant pis!» Quelle insulte! Je connais bien d'autres collectivités de la côte ouest qui ont des problèmes semblables.

Il y a aussi les collectivités qui ont pris en charge leurs administrations aéroportuaires locales en libérant le gouvernement fédéral de cette responsabilité, souvent après des négociations menées en 1994-1995, et à qui le ministère des Transports a imposé des conditions supplémentaires après le transfert. J'ai un exemple de frais irresponsables imposés par le gouvernement fédéral dans ma propre ville, Campbell River.

La collectivité a terminé ses négociations avec Transports Canada en 1995 et a pris l'aéroport en charge le 1<sup>er</sup> janvier 1996. Pendant les négociations, la municipalité a déclaré que le gouvernement fédéral ne devait pas lui transférer la propriété puis imposer de nouveaux frais qui lui rendrait difficile la gestion d'installations

plus coûteuses. Que se passe-t-il en ce moment? Le gouvernement fédéral essaie de rendre obligatoire de nouveaux services d'intervention d'urgence qui entraîneraient des coûts supplémentaires de 350 000 \$ par année à cet aéroport et, bien entendu, il refuse de payer pour ces services.

Cela s'est produit à la grandeur du pays. La Fédération canadienne des municipalités et d'autres se plaignent. Les négociations entre les actionnaires intéressés et le gouvernement fédéral achoppent sur la question des coûts. Les actionnaires qui faisaient partie du groupe de travail ont mis fin aux négociations avec le gouvernement fédéral à cause de cette question et du refus de Transports Canada de discuter des coûts.

Le ministère veut seulement discuter des nouvelles normes et aborder plus tard la question des coûts, ce qui est impossible pour les autorités locales et tout simplement inacceptable. Cette attitude arrogante alimente la méfiance de quiconque veut négocier avec le gouvernement fédéral, car des modifications ultérieures de la loi ou des règlements par le gouvernement fédéral contribuent à accroître, sans indemnisation, la responsabilité des autorités locales et parce que la discussion semble se faire à sens unique sous la direction du ministère des Transports. Ce n'est pas une négociation équitable.

Que faut-il faire pour la préparation à des situations d'urgence dans tous les aéroports non désignés du Canada qui offrent un service-passagers commercial? Il s'agit d'un problème général et les autorités locales se plaignent.

Comme si cela ne suffisait pas, le ministère des Transports a décidé de cibler le secteur des hydravions.

• (2150)

Comme le disait un exploitant interrogé au sujet de la nouvelle réglementation et des nouvelles normes: «Une fois de plus, Transports Canada nous arrive avec un projet qui lui fera perdre son temps et nous fera perdre de l'argent. Si le coût de mise en oeuvre et d'application de la nouvelle réglementation doit être supporté par les exploitants des hydro-aéroports, on peut s'attendre à un exode massif, si tant est qu'il reste encore quelqu'un. Le projet de document a été rédigé en prenant pour modèle un hydro-aéroport à Toronto ou à Vancouver. Je ne crois pas qu'une réglementation ou une norme unique puisse s'appliquer à tous les aérodromes.» Ce sont là les commentaires d'un actionnaire.

Les lignes aériennes qui desservent les communautés reculées du Canada font un excellent travail dans des circonstances difficiles et dans des conditions qu'on ne retrouve nulle part ailleurs au monde. C'est pour cette raison que la communauté internationale nous respecte autant à cet égard. Nous ne pouvons ensevelir nos entrepreneurs et nos pilotes sous la paperasse. Transports Canada a maintenant proposé l'APM 99-147, qui traite de l'interdiction d'approche et qui ferait exactement cela.

J'ai reçu des observations d'un des grands exploitants, le vice-président de Bearskin Airlines, qui dit:

Selon le nouveau décret proposé, une approche classique ne pourrait être tentée si la visibilité signalée est inférieure à la visibilité spécifiée pour l'approche en question.

### *Les crédits*

D'après l'expérience que me confèrent plus de 23 000 heures de vol dans le nord-ouest de l'Ontario, il arrive très fréquemment que la visibilité signalée soit de 2 mille, mais qu'au cours de l'approche finale d'un mille, on puisse voir une piste de 6 000 pieds sur toute sa longueur. Autrement dit, la visibilité en vol est de 2 milles.

Il ajoute que ce nouveau décret se traduirait par l'annulation inutile, sans raison valable no avantage sur le plan de la sécurité, d'un grand nombre de ses vols hivernaux. Il prévoyait que beaucoup d'aéronefs se dirigeraient vers leurs aéroports de dégagement et, dans certains cas, ne seraient pas en mesure d'atterrir légalement à cet endroit en raison de conditions météorologiques imprévues, ce qui pourrait se traduire par des pannes d'essence en vol.

Les plaintes ne s'arrêtent pas là. Nav Canada déclare que «Cela est malavisé, tant du point de vue de l'efficacité en vol que dans la perspective de la sécurité aérienne. Transports Canada devrait être tenu de prouver le lien statistique entre le décret proposé et les avantages sur le plan de la sécurité qui en découleraient selon lui. Il n'est pas raisonnable de tenir pour acquis que des avantages sur le plan de la sécurité aérienne découleront de cette APM alors que l'efficacité en vol sera affectée négativement parce que des approches qui auraient pu être effectuées de façon efficace et sûre seront interrompues ou carrément annulées.»

Ce sont là certaines de mes plaintes. Dix minutes c'est long quand on a pas grand-chose à dire et c'est trop peu quand on a plein de choses à dire.

Le gouvernement fédéral se lance dans toutes sortes d'initiatives. Il a noué un dialogue rural pour discuter l'ordre des priorités en matière de dépenses gouvernementales et il veut faire de même avec les jeunes ruraux de ma circonscription et d'ailleurs en Colombie-Britannique. J'ai écrit au ministre et au président du conseil scolaire local pour exprimer mon opposition à ce mauvais usage de nos impôts.

Bref, on ne saurait permettre à cette bureaucratie isolée dans sa tour d'ivoire et au ministre de continuer à accroître leurs pouvoirs législatifs et de réglementation aux dépens des autorités locales qui ploient sous le fardeau des coûts de plus en plus élevés. Ce n'est tout simplement pas juste.

**M. Howard Hilstrom (Selkirk—Interlake, Réf.):** Madame la Présidente, je voudrais seulement faire deux observations à propos des ports et du transport ferroviaire au Manitoba. Le port de Churchill constitue l'une des voies d'accès les plus directes au coeur des Prairies. Il constitue le moyen le plus efficace et le plus économique d'acheminer le grain du centre des Prairies vers l'étranger.

Je voudrais faire remarquer à la Chambre que lorsque la société Omnitrax a repris l'exploitation du chemin de fer et du port, elle a accompli des choses que le CN disait impossibles. Elle a utilisé des wagons-trémie ordinaires, les nouveaux grands wagons, que le CN ne pouvait apparemment pas utiliser. Elle a également acheminé des céréales fourragères à l'étranger et fait entrer du minerai de cuivre.

• (2155)

Les propos que le député de Colombie-Britannique a tenus au sujet des ports m'ont inspiré ces observations. Je voudrais m'assurer que le ministre des Transports reconnaît que les relations d'affaires fondées sur des contrats commerciaux peuvent effectivement

créer une richesse accrue et faire circuler les marchandises de façon plus efficace que ne le permettait la structure de commandement à l'ancienne. Les activités d'une entreprise privée, Omnitrax, l'ont démontré de façon évidente l'année dernière au port de Churchill.

**M. John Duncan:** Madame la Présidente, mon collègue a fait là une excellente observation.

**M. Chuck Cadman (Surrey-Nord, Réf.):** Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole pour parler d'un système de transport intégré dans notre pays.

En termes simples, ce débat vise à amener le gouvernement à faire preuve de leadership. Malheureusement, nous ne le voyons pas souvent faire preuve de leadership à l'égard de bien des questions. En fait, nous ne le voyons jamais faire preuve de leadership lorsqu'il s'agit du transport.

Nous n'avons pas vu beaucoup de leadership de la part du gouvernement lorsqu'il a annulé l'accord sur l'aéroport Pearson, ce qui a coûté des centaines de millions de dollars aux contribuables canadiens, ni lorsqu'il a simplement réagi à la situation impliquant Air Canada et les Lignes aériennes Canadien international, qui a plus ou moins créé un monopole dans le secteur du transport aérien national au Canada. On s'attendra encore une fois à ce que ce soit les consommateurs qui fassent les frais en payant leurs billets d'avion plus cher et en ayant moins de possibilités lorsqu'ils voyagent au Canada.

L'autre jour, j'ai entendu dire que certains transporteurs aériens américains s'étaient engagés dans une guerre des prix pour se faire concurrence. Il paraît qu'on pouvait entendre rire les dirigeants d'Air Canada partout en Amérique du Nord. C'est tellement triste que les Canadiens ne sachent pas si c'est une plaisanterie ou si c'est vrai.

Nous n'avons pas vu beaucoup de leadership de la part du gouvernement lorsqu'il continue de percevoir des milliards de dollars en taxe sur le carburant, argent qui devrait servir à la construction et à l'entretien de nos routes. Il garde la majeure partie de cet argent pour ses projets préférés, pour pouvoir se vanter d'avoir équilibrer le budget et pour faire de la mauvaise gestion comme on l'a vu dans le fiasco des subventions du ministère du Développement des ressources humaines et dans des dizaines d'autres programmes gouvernementaux tout aussi pourris.

En ce qui concerne la taxe sur le carburant, nous voyons certainement un manque de leadership à cet égard. Le gouvernement prélève sa part sur chaque litre d'essence vendu à la pompe, ce qui, l'an dernier, lui a rapporté 4,5 milliards de dollars. Mais lorsque les Canadiens sont aux prises avec une crise des carburants, comme actuellement, le premier ministre semble ne pas être conscient que son gouvernement fait partie du problème. Il prétend que la flambée des prix ne relève pas de sa compétence. Il refuse même d'envisager de réduire sa part des bénéfices. C'est ce qu'on appelle prendre les choses en main. Il ne se gêne pas pour empocher des millions de dollars sur le dos des consommateurs et des camionneurs qui, eux, voient leurs coûts augmenter de façon vertigineuse.

La deuxième partie de la motion cherche à encourager le gouvernement fédéral à travailler de concert avec les autres ordres de

*Les crédits*

gouvernement et le secteur privé pour planifier, mettre en oeuvre et financer un système de transport intégré. Ça se présente assez mal. L'histoire se souviendra de ce gouvernement fédéral comme étant complètement incapable ou peu disposé à travailler de concert avec les autres ordres de gouvernement.

Les taxes fédérales ont une incidence sur les carburants automobiles, mais le premier ministre ne se montre même pas intéressé à coopérer avec les provinces pour remédier aux difficultés actuelles. Il tourne le dos en disant que ce n'est pas son problème. Il est bien content d'empêcher cette manne tombée du ciel, mais il ne veut pas des problèmes créés par les taxes et se refuse à en prendre la responsabilité.

Parlons maintenant de notre réseau ferroviaire. Le gouvernement a contribué à son démantèlement et à la diminution de notre capacité de transport par rail. Mais par ailleurs, il vient en aide au réseau ferroviaire américain. Nous avons appris récemment que le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de la Société pour l'expansion des exportations, avait prêté un milliard de dollars à Amtrak, société d'État américaine, pour l'aider à construire un TGV entre Boston et Washington.

Cette société ferroviaire américaine, constamment déficitaire, reçoit de l'aide du gouvernement fédéral canadien. En pendant ce temps, notre propre service ferroviaire est réduit à sa plus simple expression. C'est une honte nationale que de découvrir que le gouvernement s'intéresse davantage à protéger le marché du transport américain, plus concurrentiel, pendant qu'il fait fi de notre propre système de transport.

Je ne parlerai même pas des relations qu'entretiennent Pierre MacDonald et le premier ministre, qui l'a nommé directeur de la SEE. M. Macdonald, ancien ministre du Cabinet libéral du Québec, était également directeur de Bombardier, qui, l'auriez-vous deviné, est un important bénéficiaire du prêt consenti à Amtrak. En fait, le conseil d'administration de la SEE ressemble à un club de vieux copains tant il a des relations avec le premier ministre et le Parti libéral du Canada, mais on pourra en débattre une autre fois.

La semaine dernière, j'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants de la Rocky Mountaineer Railtours, qui offrent un service de transport ferroviaire dans les Rocheuses. Ils ont acheté ce service touristique de VIA Rail, il y a plus de 10 ans, et connaissent depuis un succès formidable, sans avoir emprunté un sou au gouvernement. Ils comptent étendre leur service à d'autres régions du Canada.

● (2200)

Je mentionne la Rocky Mountaineer Rail Tours pour souligner que des entrepreneurs canadiens possèdent les compétences voulues pour relever les défis que posent le transport, mais il arrive trop souvent que le gouvernement leur barre la route ou fausse la concurrence en protégeant un des participants ou en créant une sorte de monopole. Le gouvernement ne fait pas suffisamment preuve de leadership pour préparer la réussite des entreprises, afin que tous les Canadiens puissent bénéficier d'un système de transport efficace dans le pays.

Le succès de Rocky Mountaineer Railtours m'amène à croire que le gouvernement fédéral envisage d'autoriser VIA Rail à lui faire

directement concurrence. Encore une fois, le gouvernement va se mêler de ce qui ne le regarde pas en subventionnant VIA Rail pour obliger une compagnie privée indépendante prospère à fermer ses portes.

La fusion récente d'Air Canada et des lignes aériennes Canadien International montre comme il est bête de ne pas avoir un plan global en matière de transports. Le gouvernement et le ministre des Transports se sont contentés de réagir à cette fusion qui va changer substantiellement le transport aérien. Aucun plan n'est en place. Il y a une absence totale de leadership. Le gouvernement est resté là à ne rien faire alors que les Canadiens voyaient disparaître un semblant de marché concurrentiel.

Ces exemples montrent que le gouvernement fédéral ne sait pas diriger et protéger les Canadiens en leur assurant un système de transport efficace. Très souvent, le premier ministre essaie de régler les problèmes en se contentant de donner de l'argent. Si le système de soins de santé pose problème, il y injecte 2 ou 3 milliards de dollars et dit s'en être occupé. Si la défense nationale pose problème, il lui alloue quelques millions de dollars et considère le problème comme réglé. Si le crime organisé s'empare de notre pays, il donne quelques millions à la GRC et dit que tout va bien.

Le seul plan d'ensemble et le seul exercice de leadership consistent à s'assurer que les Canadiens sont saignés à blanc au plan fiscal de sorte que le gouvernement fédéral ait un excédent suffisant pour éteindre les feux. Malheureusement, cela ne lui permet d'éteindre les feux que pendant une courte période. Avant longtemps, il faut davantage de ressources pour les soins de santé, la défense nationale et les forces policières.

Nous avons le même problème dans le secteur des transports. Pendant des années, le gouvernement a trompé les Canadiens en ne lui en donnant pas pour leur argent en fait de construction et d'entretien de routes. Il a laissé nos routes se détériorer et se désintégrer. Il faudra maintenant des milliards de dollars pour remettre nos routes en état. Le gouvernement versera quelques millions de dollars et il dira que tout va très bien, même s'il sait pertinemment que cela équivaudra à adopter une solution de fortune.

De même, le gouvernement a manigancé avec Air Canada et travaillé avec ce transporteur aérien pour nous faire croire qu'Air Canada maintiendra des tarifs concurrentiels sur le marché intérieur. Les Canadiens auront bientôt fait de constater une augmentation des prix, et le gouvernement fédéral finira par réagir en proposant une solution de fortune, mais le problème ne disparaîtra jamais complètement, faute de plan global ou de leadership. Cela vaut aussi pour le transport ferroviaire.

Il est intéressant de souligner que le gouvernement fédéral a eu de la difficulté à trouver une solution de fortune pour l'industrie du camionnage. Le gouvernement ne sait pas qui payer pour apaiser les camionneurs, car ces derniers sont des travailleurs indépendants. Le gouvernement n'a personne à qui verser une contribution ou une subvention d'un million de dollars. Le gouvernement pourrait bloquer les prix en renonçant à sa part des recettes que rapporte la vente de l'essence, mais rien ne garantit que le détaillant répercutera effectivement l'économie sur le consommateur.

### *Les crédits*

Le premier ministre affirme que ce problème ne le concerne pas, que c'est à d'autres de s'en occuper. Il oublie fort opportunément qu'il participe aux bénéfices et que le gouvernement fédéral joue un rôle en matière de transport au pays. La seule réponse à ce problème, réponse qui revient sans cesse chez les libéraux, est qu'ils vont l'étudier à mort.

Pour résumer, dans ma circonscription de Surrey-Nord, se trouvent les quais de Fraser Surrey. Ces installations manutentionnent quelque 200 navires par an jaugeant jusqu'à 50 000 tonnes. Cette infrastructure relève de l'administration portuaire du Fraser. Surrey-Nord compte également une importante gare de triage et des installations intermodales. La circonscription est bornée au nord par la transcanadienne et compte deux grands ponts qui traversent le Fraser. Un système de transport national intégré a une importance certaine pour l'économie de ma collectivité.

Pour revenir à la question du réseau routier, je vais conter une anecdote. En 1971, ma femme et moi avons déménagé de Toronto à Vancouver en Austin Mini, une petite voiture avec des roues de 10 pouces. J'étais moins corpulent à l'époque. Nous sommes partis là-bas avec tout ce que nous possédions et deux chats. Je me rappelle notre traversée des Prairies en voiture. Ça a été un merveilleux voyage sur les routes et dans les montagnes. Dans le canyon du Fraser, la seule chose que nous craignons était de regarder dans le rétroviseur et d'apercevoir la plaque d'immatriculation d'un semi-remorque.

L'année dernière, j'ai encore voyagé en voiture dans le canyon du Fraser, cette fois-ci dans une plus grosse voiture. Il était incroyable de voir l'état de la route. Elle était toute ondulée et nous avons été ballottés. Je raconte cela pour montrer la détérioration qu'a subie notre réseau routier au cours des 25 à 30 dernières années. C'est criminel.

Jusqu'ici, le gouvernement n'a fait preuve d'aucune prévoyance en mettant en place une stratégie routière nationale et il est temps qu'il commence.

• (2205)

**M. Gurmant Grewal (Surrey-Centre, Réf.):** Madame la Présidente, au nom des électeurs de Surrey-Centre, j'interviens dans le débat sur la motion de l'opposition officielle, dont voici un extrait:

... le gouvernement devrait assurer la direction nécessaire à la mise sur pied d'un système de transport sûr, cohérent et intégré, en travaillant de concert avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé pour planifier, mettre en oeuvre et financer un tel système.

Je félicite notre principale porte-parole en matière de transports, la députée de South Surrey—White Rock—Langley, circonscription située au sud de la mienne, pour avoir pensé à déposer la motion au nom de l'opposition officielle et pour avoir livré un excellent discours dans lequel elle a fait ressortir plusieurs questions importantes.

D'autres députés sont intervenus à la Chambre, en particulier ceux de l'opposition officielle, et ils ont fait valoir de nombreux problèmes touchant les transports, les prix de l'essence, le transport

aérien, la pollution, l'entretien des routes, les traversiers et le transport ferroviaire.

Le transport est un dossier qui intéresse mes électeurs. Permettez-moi de décrire ma circonscription. On pourrait presque dire que Surrey-Centre est une circonscription urbaine. Il y a certains endroits qui sont semi-urbains, de sorte qu'il y a un mélange de collectivités urbaines et semi-urbaines. Une des caractéristiques de ma circonscription, c'est qu'elle est la plus peuplée au Canada.

Surrey était une des villes dont la croissance était la plus rapide au Canada avant que l'Alberta ne soit devenue plus attrayante du fait que le gouvernement conservateur de cette province avait réduit les impôts. Il y a quelques mois, 1 200 personnes en moyenne déménageaient chaque mois vers Surrey. De nombreux développements et projets de construction ont été lancés pour accueillir tous ces gens. En raison du manque d'espaces de stationnement dans le centre-ville de Vancouver, de nombreuses entreprises sont venues et continuent de venir s'installer à Surrey et dans des communautés des basses terres.

Tout cela a contribué à aggraver le problème de congestion qui existait déjà sur les voies rapides et voies secondaires. Cette situation va continuer de s'aggraver si on ne procède pas à temps à une planification efficace et constructive. Si le gouvernement fédéral ne fait pas preuve de leadership, nous ferons face à de sérieux problèmes, pas seulement dans ma circonscription et dans la circonscription voisine, mais dans de nombreuses régions du Canada.

La route numéro 10, dans ma circonscription, et la rue 176 sont fréquentées par de nombreux camions qui franchissent la frontière Canada-États-Unis. En de nombreux points, ces deux routes traversent des quartiers résidentiels. Les résidents sont très préoccupés, non seulement par la congestion routière mais également par les problèmes de sécurité et de pollution.

La motion demande au gouvernement fédéral d'assurer la direction nécessaire à la mise sur pied d'un système de transport sûr, cohérent et intégré, en travaillant de concert avec les autres ordres de gouvernement, c'est-à-dire les municipalités et les provinces, et avec le secteur privé pour planifier, mettre en oeuvre et financer un tel système. Elle arrive à-propos et est nécessaire si nous voulons assurer le développement et le progrès au Canada.

Le gouvernement fédéral devrait non seulement faire preuve de leadership mais également participer au programme à frais partagé. Le développement industriel est important pour créer et soutenir les emplois au Canada. Nous savons que ce sont les petites entreprises, et non le gouvernement, qui créent des emplois. Par contre, le gouvernement nuit à la création d'emplois en augmentant les impôts. Ce sont les petites entreprises qui sont la colonne vertébrale de notre économie. Pour promouvoir le développement industriel, le gouvernement devrait améliorer nos infrastructures et notre système de transport.

• (2210)

La construction et l'entretien des routes sont des éléments importants de la planification urbaine. Je rappelle aux électeurs de ma circonscription et à ceux qui suivent notre débat que je mets l'accent sur la planification urbaine parce que mes collègues ont parlé de

tous les autres aspects du problème des transports. Le gouvernement provincial et la municipalité ont fait des efforts pour construire notamment un périphérique à Surrey, mais les progrès sont très lents. Il est donc nécessaire que nous planifions le transport dans les régions urbaines et semi-urbaines.

Le système routier mal planifié et les routes mal entretenues créent le chaos, particulièrement aux heures de pointe et en cas de mauvais temps. Dans tout le Canada, les embouteillages quotidiens font perdre des milliers, sinon des millions d'heures-personnes. C'est une perte nette pour la productivité. Les embouteillages ont aussi des répercussions négatives sur les entreprises et font augmenter les coûts de production et de livraison des biens et services.

Les embouteillages aggravent également la pollution, ce qui se répercute sur la santé des Canadiens. Il en résulte des frais énormes pour les services de santé. Lorsque la circulation est engorgée, l'air est pollué et d'autres types de pollution se produisent.

Que font les différents ordres de gouvernements et surtout le gouvernement fédéral? Bien peu par rapport à l'ampleur du problème et aux futurs problèmes prévus.

Je suis allé en Allemagne il y a quelque temps et j'ai été surpris de voir à quel point le système de covoiturage fonctionne bien dans plusieurs pays européens. En Allemagne, il est remarquablement efficace; les gens publient dans le journal le nom de ceux qui doivent faire la navette quotidienne dans telle région et ils partagent les véhicules. Cela permet d'économiser le carburant, mais aussi de réduire la pollution; cela signifie aussi qu'il y a moins d'automobiles dans les rues. C'est très très efficace.

Au Canada, surtout dans le lower mainland, le covoiturage n'est pas efficace. Il ne fonctionne pas du tout. Même les stationnements incitatifs ne donnent aucun résultat. C'est absurde. Le contrôle de la criminalité pose un grave problème dans les stationnements incitatifs. Les véhicules sont très souvent vandalisés ou volés.

Une autre chose au sujet du covoiturage, c'est que le nombre minimum de passagers requis pour que le véhicule puisse emprunter les voies réservées est de six, ce qui est très élevé. Sur bien des autoroutes, un tel critère n'incite pas les navetteurs à se joindre à un

### *Les crédits*

groupe de covoiturage. Il faudrait réduire ce nombre. Aux États-Unis, il suffit qu'un véhicule transporte deux passagers pour qu'il puisse utiliser la voie rapide réservée au covoiturage. On ne fait rien en ce sens au Canada. Lorsque le gouvernement attend trop pour régler des problèmes, ils s'aggravent.

Le Nigéria ne planifiait pas comme on le fait ici au Canada. Son gouvernement n'exerçait aucun leadership dans ce domaine, du moins pas assez. À une époque, je vivais en Afrique de l'Ouest et son gouvernement ne planifiait pas suffisamment. À un moment donné, la congestion sur les routes est devenue très grave. Le gouvernement ne savait pas ce qu'il devait faire et il a donc retiré de la circulation certains véhicules. À cette fin, il a adopté un règlement voulant que certains jours, seuls les véhicules portant des plaques d'immatriculation aux chiffres pairs pouvaient circuler et d'autres jours, ce privilège était réservé aux véhicules ayant des plaques aux chiffres impairs. La situation était grave.

Au Canada, si nous ne planifions pas comme il se doit, il y aura certains des problèmes que j'ai mentionnés. Les gens sont exaspérés parfois et cela conduit à de la violence routière à cause de la congestion et d'autres problèmes. Pour éviter tout cela, je pense que nous avons besoin de leadership de la part du gouvernement. Par conséquent, la motion est très importante et opportune.

Je vais dire au seul député libéral qui suit ce débat que lorsqu'il fera rapport à son caucus, il devrait exhorter ses collègues libéraux à prendre des mesures pour remédier à cette situation au lieu de mal faire les choses comme dans le cas du fiasco du transport aérien dans le passé. Les autres aspects du transport sont tout aussi importants. Je suis persuadé qu'ils vont donner suite à la motion, prendre les mesures nécessaires et faire preuve de leadership.

**La présidente suppléante (Mme Thibeault):** Conformément à l'ordre adopté plus tôt, il est de mon devoir d'informer la Chambre que les délibérations sur la motion sont terminées.

Comme il est 22 h 15, la Chambre s'ajourne jusqu'à 10 heures demain, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 22 h 15.)





## TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 22 mars 2000

### DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

<b>La Journée mondiale de l'eau</b>	
Mme Augustine .....	4993
<b>Le projet de loi C-23</b>	
M. Benoit .....	4993
<b>L'honorable Michael Starr</b>	
M. Shepherd .....	4993
<b>La Journée de l'indépendance de la Grèce</b>	
Mme Bakopanos .....	4994
<b>Le Pakistan</b>	
M. Bonwick .....	4994
<b>Le Service correctionnel du Canada</b>	
M. Thompson (Wild Rose) .....	4994
<b>Le sport amateur</b>	
Mme Jennings .....	4994
<b>Les jeunes contrevenants</b>	
M. Bellehumeur .....	4995
<b>Richmond Hill</b>	
M. Wilfert .....	4995
<b>Le Cachemire</b>	
M. Grewal .....	4995
<b>Les Canadiens de l'Atlantique</b>	
M. O'Brien (Labrador) .....	4995
<b>Les soins à domicile</b>	
Mme Dockrill .....	4995
<b>Le projet de loi C-20</b>	
M. Turp .....	4996
<b>Taiwan</b>	
M. McWhinney .....	4996
<b>Les X-Men de St. Francis Xavier</b>	
M. MacKay .....	4996

### QUESTIONS ORALES

<b>Le développement des ressources humaines</b>	
M. Manning .....	4996
Mme Stewart (Brant) .....	4997
M. Manning .....	4997
Mme Stewart (Brant) .....	4997
M. Manning .....	4997
Mme Stewart (Brant) .....	4997
Mme Grey .....	4997
Mme Stewart (Brant) .....	4997
Mme Grey .....	4997
Mme Stewart (Brant) .....	4997
M. Duceppe .....	4997
Mme Stewart (Brant) .....	4997
M. Duceppe .....	4998
Mme Stewart (Brant) .....	4998
M. Crête .....	4998
Mme Stewart (Brant) .....	4998

M. Crête .....	4998
Mme Stewart (Brant) .....	4998
<b>Les soins de santé</b>	
Mme McDonough .....	4998
M. Chrétien (Saint-Maurice) .....	4998
Mme McDonough .....	4998
M. Chrétien (Saint-Maurice) .....	4998
<b>L'économie</b>	
M. MacKay .....	4998
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	4999
M. MacKay .....	4999
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	4999
<b>Le développement des ressources humaines</b>	
Mme Ablonczy .....	4999
Mme Stewart (Brant) .....	4999
Mme Ablonczy .....	4999
Mme Stewart (Brant) .....	4999
M. Gauthier .....	4999
Mme Stewart (Brant) .....	5000
M. Gauthier .....	5000
Mme Stewart (Brant) .....	5000
<b>La Société pour l'expansion des exportations</b>	
M. Solberg .....	5000
M. Pettigrew .....	5000
M. Solberg .....	5000
M. Pettigrew .....	5000
<b>Le Développement des ressources humaines</b>	
Mme Gagnon .....	5000
Mme Stewart (Brant) .....	5001
Mme Gagnon .....	5001
Mme Stewart (Brant) .....	5001
<b>La Société pour l'expansion des exportations</b>	
M. Obhrai .....	5001
M. Pettigrew .....	5001
M. Obhrai .....	5001
M. Pettigrew .....	5001
<b>CINAR</b>	
M. Bergeron .....	5001
Mme Copps .....	5001
<b>La Défense nationale</b>	
Mme Barnes .....	5001
M. Eggleton .....	5001
<b>La Société pour l'expansion des exportations</b>	
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) .....	5002
M. Pettigrew .....	5002
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) .....	5002
M. Pettigrew .....	5002
M. Pettigrew .....	5002
<b>Le développement des ressources humaines</b>	
Mme Davies .....	5002
M. Chrétien (Saint-Maurice) .....	5002
M. Martin (Winnipeg—Centre) .....	5002
Mme Stewart (Brant) .....	5002
M. Dubé (Madawaska—Restigouche) .....	5003

Mme Stewart (Brant) .....	5003
M. Dubé (Madawaska—Restigouche) .....	5003
Mme Stewart (Brant) .....	5003
<b>L'environnement</b>	
M. Jordan .....	5003
Mme Torsney .....	5003
<b>La Société pour l'expansion des exportations</b>	
M. Penson .....	5003
M. Pettigrew .....	5003
<b>Le prix de l'essence</b>	
M. Brien .....	5004
M. Manley .....	5004
<b>Le prix de l'essence</b>	
M. Solomon .....	5004
M. Goodale .....	5004
<b>Les parcs nationaux</b>	
M. Muise .....	5004
Mme Copps .....	5004
<b>Les Jeux de la Francophonie</b>	
M. Harb .....	5004
M. Boudria .....	5004

## AFFAIRES COURANTES

<b>L'assurance-emploi</b>	
Mme Stewart (Brant) .....	5005
<b>Réponse du gouvernement à des pétitions</b>	
M. Lee .....	5005
<b>Les comités de la Chambre</b>	
<b>Procédure et affaires de la Chambre</b>	
M. Lee .....	5005
<b>La citoyenneté et l'immigration</b>	
M. Fontana .....	5005
<b>Comptes publics</b>	
M. Richardson .....	5005
<b>Loi sur le serment d'allégeance au drapeau du Canada</b>	
Projet de loi C-451. Présentation et première lecture .....	5005
Mme Chamberlain .....	5005
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	5005
<b>La Loi sur la sécurité automobile</b>	
Projet de loi C-452. Présentation et première lecture .....	5005
Mme Chamberlain .....	5005
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	5006
<b>Le Code criminel</b>	
Projet de loi C-453. Présentation et première lecture .....	5006
M. MacKay .....	5006
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	5006
<b>La Loi réglementant certaines drogues et autres substances</b>	
Projet de loi C-454. Présentation et première lecture .....	5006
M. Gilmour .....	5006
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	5006

<b>La Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales</b>	
Projet de loi C-455. Présentation et première lecture .....	5006
M. Marceau .....	5006
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	5006
<b>La Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales</b>	
Projet de loi C-456. Présentation et première lecture .....	5006
M. Desrochers .....	5006
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	5006
<b>La Loi sur l'immigration</b>	
Projet de loi C-457. Présentation et première lecture .....	5007
Mme Leung .....	5007
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	5007
<b>La Loi sur la concurrence</b>	
Projet de loi C-458. Présentation et première lecture .....	5007
M. Bernier (Tobique—Mactaquac) .....	5007
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	5007
<b>Pétitions</b>	
<b>La mammographie</b>	
M. Jackson .....	5007
<b>Postes Canada</b>	
M. Jackson .....	5007
<b>L'immigration</b>	
M. Grewal .....	5007
<b>La Sécurité de la vieillesse</b>	
M. Grewal .....	5007
<b>La pornographie juvénile</b>	
M. Grewal .....	5007
<b>Postes Canada</b>	
M. Adams .....	5008
<b>Le Sénat</b>	
M. Nystrom .....	5008
<b>La mammographie</b>	
M. Lincoln .....	5008
<b>Le Falun Gong</b>	
M. Lincoln .....	5008
<b>Le mariage</b>	
M. Bernier (Tobique—Mactaquac) .....	5008
<b>La pornographie juvénile</b>	
M. Perić .....	5008
<b>La taxe sur les produits et services</b>	
M. Riis .....	5008
<b>La Constitution</b>	
M. Riis .....	5008
<b>Le Code criminel</b>	
M. Riis .....	5008
<b>Les pesticides chimiques</b>	
M. Cotler .....	5009
<b>La pornographie juvénile</b>	
Mme Phinney .....	5009
<b>La mammographie</b>	
Mme Phinney .....	5009
<b>Les enfants victimes de la pauvreté</b>	
M. Hoepfner .....	5009
<b>La Constitution</b>	
M. Hoepfner .....	5009
<b>Postes Canada</b>	
Mme Redman .....	5009

<b>La pornographie juvénile</b>	
Mme Redman .....	5009
<b>Le mariage</b>	
M. Stoffer .....	5009
<b>Les pêches</b>	
M. Stoffer .....	5009
<b>La pauvreté chez les enfants</b>	
M. Szabo .....	5009
<b>Questions au Feuilleton</b>	
M. Lee .....	5009
<b>Demandes de documents</b>	
M. Lee .....	5010
<b>Le Feuilleton des Avis</b>	
Le vice-président .....	5010

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>Les crédits</b>	
<b>Jour désigné—Les transports</b>	
Mme Meredith .....	5010
Motion .....	5010
M. Karygiannis .....	5012
Mme Meredith .....	5012
M. Canuel .....	5012
Mme Meredith .....	5012
<b>Les travaux de la Chambre</b>	
M. Lee .....	5012
Motion .....	5013
Adoption de la motion .....	5013
<b>Les crédits</b>	
<b>Jour désigné—Les transports</b>	
Motion .....	5013
M. Obhrai .....	5013
M. Dromisky .....	5014
M. Obhrai .....	5014
M. Asselin .....	5014
M. Obhrai .....	5015
M. Dromisky .....	5015
Mme Meredith .....	5016
M. Dromisky .....	5017
M. Mancini .....	5017
M. Dromisky .....	5017
M. Cauchon .....	5017
Mme Meredith .....	5019
M. Cauchon .....	5019
M. Canuel .....	5019
M. Cauchon .....	5019
M. Asselin .....	5019
M. Keyes .....	5022
Mme Dockrill .....	5022
M. Keyes .....	5022
M. Asselin .....	5023
M. Canuel .....	5023
M. Asselin .....	5023
M. Canuel .....	5023
M. Asselin .....	5023
M. Solomon .....	5024
M. Keyes .....	5024
M. Solomon .....	5024
M. Kilger .....	5024
M. Solomon .....	5024

<b>Le budget supplémentaire des dépenses (B) de 1999–2000</b>	
<b>Adoption du crédit 10b—Développement des ressources humaines</b>	
Mme Robillard .....	5025
Motion no 1 .....	5025
Adoption de la motion no 1 .....	5026
<b>Adoption du crédit 1b—Justice</b>	
Mme Robillard .....	5026
Motion no 2 .....	5026
Adoption de la motion no 2. ....	5027
<b>Adoption du crédit 1b—Développement des ressources humaines</b>	
Mme Robillard .....	5027
Motion no 3 .....	5027
Adoption de la motion no 3. ....	5028
<b>Adoption du crédit 1b—Conseil privé</b>	
Mme Robillard .....	5028
Motion no 4 .....	5028
Adoption de la motion no 4 .....	5029
<b>Adoption du crédit 10b—Conseil privé</b>	
Mme Robillard .....	5029
Motion no 5 .....	5029
Adoption de la motion no 5 .....	5030
<b>Adoption du crédit 40b—Conseil privé</b>	
Mme Robillard .....	5030
Motion no 6 .....	5030
Adoption de la motion no 6 .....	5031
<b>Adoption du crédit 50b—Conseil privé</b>	
Mme Robillard .....	5031
Motion no 7 .....	5031
Adoption de la motion no 7 .....	5032
M. Kilger .....	5032
M. Bergeron .....	5033
M. Hill (Prince George—Peace River) .....	5033
<b>Adoption du crédit 10b—Solliciteur général</b>	
Mme Robillard .....	5033
Motion no 8 .....	5033
Adoption de la motion no 8 .....	5034
<b>Adoption du crédit 15b—Solliciteur général</b>	
Mme Robillard .....	5034
Motion no 9 .....	5034
Adoption de la motion no 9 .....	5035
<b>Adoption du crédit 25b—Solliciteur général</b>	
Mme Robillard .....	5035
Motion no 10 .....	5035
Adoption de la motion no 10 .....	5035
<b>Adoption du crédit 30b—Solliciteur général</b>	
Mme Robillard .....	5036
Motion no 11 .....	5036
Adoption de la motion no 11 .....	5036
<b>Adoption du crédit 45b—Solliciteur général</b>	
Mme Robillard .....	5036
Motion no 12 .....	5037
Adoption de la motion no 12 .....	5037
<b>Adoption du crédit 10b—Agriculture et Agroalimentaire</b>	
Mme Robillard .....	5037
Motion no 13 .....	5037
Adoption de la motion no 13 .....	5038
<b>Adoption du crédit 15b—Développement des ressources humaines</b>	
Mme Robillard .....	5038
Motion no 14 .....	5038
Adoption de la motion no 14 .....	5039
<b>Adoption du crédit 25b—Développement des ressources humaines</b>	
Mme Robillard .....	5040

Motion no 15 .....	5040	Motion no 30 .....	5055
Adoption de la motion no 15 .....	5041	Adoption de la motion no 30 .....	5056
Adoption de la motion no 16 .....	5041	<b>Adoption du crédit 75b—Industrie</b>	
<b>Adoption du crédit 5b—Justice</b>		Mme Robillard .....	5056
Mme Robillard .....	5042	Motion no 31 .....	5056
Motion no 17 .....	5042	Adoption de la motion no 31 .....	5057
M. Kilger .....	5042	<b>Adoption du crédit 80b—Industrie</b>	
M. Godin (Acadie—Bathurst) .....	5042	Mme Robillard .....	5057
M. Harvey .....	5042	Motion no 32 .....	5057
Adoption de la motion no 17 .....	5043	Adoption de la motion no 32 .....	5058
<b>Adoption du crédit 1b—Parlement</b>		<b>Adoption du crédit 90b—Industrie</b>	
Mme Robillard .....	5043	Mme Robillard .....	5058
Motion no 18 .....	5043	Motion no 33 .....	5058
Adoption de la motion no 18 .....	5044	Adoption de la motion no 33 .....	5059
M. Kilger .....	5044	<b>Adoption du crédit 95b—Industrie</b>	
M. Godin (Acadie—Bathurst) .....	5044	Mme Robillard .....	5059
M. Gouk .....	5044	Motion no 34 .....	5059
<b>Adoption du crédit no 1b—Environnement</b>		Adoption de la motion no 34 .....	5060
Mme Robillard .....	5044	<b>Adoption du crédit 100b—Industrie</b>	
Motion no 19 .....	5044	Mme Robillard .....	5060
Adoption de la motion no 19 .....	5045	Motion no 35 .....	5060
<b>Adoption du crédit no 5b—Environnement</b>		Adoption de la motion no 35 .....	5061
Mme Robillard .....	5045	<b>Adoption du crédit 1b—Travaux publics et Services gouvernementaux</b>	
Motion no 20 .....	5045	Mme Robillard .....	5061
Adoption de la motion no 20 .....	5046	Motion no 36 .....	5061
<b>Adoption du crédit no 10b—Environnement</b>		Adoption de la motion no 36 .....	5062
Mme Robillard .....	5046	<b>Adoption du crédit 5b—Travaux publics et Services gouvernementaux</b>	
Motion no 21 .....	5046	Mme Robillard .....	5062
Adoption de la motion no 21 .....	5047	Motion no 37 .....	5062
<b>Adoption du vote no 15b—Environnement</b>		Adoption de la motion no 37 .....	5063
Mme Robillard .....	5047	<b>Adoption du crédit 6b—Travaux publics et Services gouvernementaux</b>	
Motion no 22 .....	5047	Mme Robillard .....	5063
Adoption de la motion no 22 .....	5048	Motion no 38 .....	5063
<b>Adoption du crédit no 1b—Défense nationale</b>		Adoption de la motion no 38 .....	5064
Mme Robillard .....	5048	<b>Adoption du crédit 25b—Travaux publics et Services gouvernementaux</b>	
Motion no 23 .....	5048	Mme Robillard .....	5064
Adoption de la motion no 23 .....	5049	Motion no 39 .....	5064
<b>Adoption du crédit 5b—Défense nationale</b>		Adoption de la motion no 39 .....	5065
Mme Robillard .....	5049	<b>Adoption du crédit 26b—Travaux publics et Services gouvernementaux</b>	
Motion no 24 .....	5049	Mme Robillard .....	5065
Adoption de la motion no 24 .....	5050	Motion no 40 .....	5065
<b>Adoption du crédit L11b—Défense nationale</b>		Adoption de la motion no 40 .....	5066
Mme Robillard .....	5050	<b>Adoption du crédit 30b—Travaux publics et Services gouvernementaux</b>	
Motion no 25 .....	5050	Mme Robillard .....	5066
Adoption de la motion no 25 .....	5051	Motion no 41 .....	5066
<b>Adoption du crédit 1b—Industrie</b>		Adoption de la motion no 41 .....	5067
Mme Robillard .....	5051	Mme Robillard .....	5067
Motion no 26 .....	5051	Motion d'adoption .....	5067
Adoption de la motion no 26 .....	5052	M. Kilger .....	5067
<b>Adoption du crédit 5b—Industrie</b>		M. Hill (Prince George—Peace River) .....	5067
Mme Robillard .....	5052	M. Bergeron .....	5067
Motion no 27 .....	5052	M. Godin (Acadie—Bathurst) .....	5067
Adoption de la motion no 27 .....	5053	M. Harvey .....	5067
<b>Adoption du crédit 20b—Industrie</b>		M. Cannis .....	5067
Mme Robillard .....	5053	M. Perić .....	5067
Motion no 28 .....	5053	M. Lowther .....	5067
Adoption de la motion no 28 .....	5054	M. Volpe .....	5067
<b>Adoption du crédit 25b—Industrie</b>		M. Forseth .....	5067
Mme Robillard .....	5054	Adoption de la motion .....	5068
Motion no 29 .....	5054		
Adoption de la motion no 29 .....	5055		
<b>Adoption du crédit 45b—Industrie</b>			
Mme Robillard .....	5055		

Projet de loi C-29. Première lecture .....	5068	M. Harvey .....	5074
Mme Robillard .....	5068	Deuxième lecture du projet de loi, formation de la Chambre en comité plénier, sous la présidence de M. Milliken. ....	5075
Adoption de la motion; première lecture .....	5068	Article 2 .....	5075
Deuxième lecture .....	5068	M. Mayfield .....	5075
Mme Robillard .....	5068	Mme Robillard .....	5075
M. Kilger .....	5068	Adoption de l'article 2 .....	5075
M. Hill (Prince George—Peace River) .....	5068	Adoption de l'article 3 .....	5075
M. Bergeron .....	5068	Adoption de l'article 4 .....	5075
M. Godin (Acadie—Bathurst) .....	5068	Adoption de l'article 5 .....	5075
M. Harvey .....	5068	Adoption de l'article 6 .....	5075
Adoption de la motion .....	5069	Adoption de l'article 7 .....	5075
Deuxième lecture du projet de loi, formation de la Chambre en comité plénier, sous la présidence de M. Milliken. ....	5069	Adoption de l'annexe 1 .....	5076
Adoption de l'article 2 .....	5069	Adoption de l'annexe 2 .....	5076
Article 3 .....	5069	Adoption de l'article 1 .....	5076
M. Mayfield .....	5069	Adoption du préambule .....	5076
Mme Robillard .....	5069	Adoption du titre .....	5076
Adoption de l'article 3 .....	5070	Rapport .....	5076
Adoption de l'article 4 .....	5070	Motion d'approbation .....	5076
Adoption de l'article 5 .....	5070	Mme Robillard .....	5076
Adoption de l'article 6 .....	5070	M. Kilger .....	5076
Adoption de l'article 7 .....	5070	M. Hill (Prince George—Peace River) .....	5076
Adoption de l'article 8 .....	5070	M. Bergeron .....	5076
Adoption de l'annexe 1 .....	5070	M. Godin (Acadie—Bathurst) .....	5076
Adoption de l'annexe 2 .....	5070	M. Harvey .....	5076
Adoption de l'article 1 .....	5070	Adoption de la motion .....	5077
Adoption du préambule .....	5070	Troisième lecture .....	5077
Adoption du titre .....	5070	Mme Robillard .....	5077
Rapport .....	5070	Adoption de la motion .....	5078
Motion d'approbation .....	5070	Troisième lecture et adoption du projet de loi .....	5078
Mme Robillard .....	5070		
M. Kilger .....	5070		
M. Hill (Prince George—Peace River) .....	5070		
M. Bergeron .....	5070		
M. Godin (Acadie—Bathurst) .....	5070		
M. Harvey .....	5070		
Adoption de la motion .....	5071		
Troisième lecture .....	5071		
Mme Robillard .....	5071		
M. Kilger .....	5071		
M. Hill (Prince George—Peace River) .....	5071		
M. Bergeron .....	5072		
M. Godin (Acadie—Bathurst) .....	5072		
M. Harvey .....	5072		
Adoption de la motion .....	5072		
Troisième lecture et adoption du projet de loi .....	5072		
<b>Les crédits provisoires</b>			
Mme Robillard .....	5072		
Motion d'adoption .....	5072		
M. Kilger .....	5073		
M. Hill (Prince George—Peace River) .....	5073		
M. Bergeron .....	5073		
M. Godin (Acadie—Bathurst) .....	5073		
M. Harvey .....	5073		
Adoption de la motion .....	5074		
Mme Robillard .....	5074		
Adoption de la motion; première lecture .....	5074		
Deuxième lecture .....	5074		
Mme Robillard .....	5074		
M. Kilger .....	5074		
M. Hill (Prince George—Peace River) .....	5074		
M. Bergeron .....	5074		
M. Godin (Acadie—Bathurst) .....	5074		
<b>INITIATIVES PARLEMENTAIRES</b>			
<b>La Loi constituant en personne morale le Conseil des anciens de la section canadienne de l'Église morave d'Amérique</b>			
M. Johnston .....	5078		
Motion .....	5079		
Adoption de la motion .....	5079		
M. Muise .....	5079		
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi; étude en comité; rapport; approbation du projet de loi et, troisième lecture et adoption du projet de loi .....	5079		
<b>INITIATIVES MINISTÉRIELLES</b>			
<b>Les crédits</b>			
<b>Jour désigné—Les transports</b>			
Motion .....	5079		
M. Solomon .....	5079		
Mme Meredith .....	5082		
M. Solomon .....	5082		
M. Casson .....	5082		
M. Solomon .....	5083		
M. McNally .....	5083		
M. Solomon .....	5083		
M. Muise .....	5084		
M. Dromisky .....	5085		
M. Muise .....	5086		
M. Dromisky .....	5086		
M. Muise .....	5086		
M. Johnston .....	5086		
Mme Meredith .....	5088		
M. Johnston .....	5088		

M. Casson .....	5088
M. Myers .....	5090
M. Morrison .....	5092
M. Hilstrom .....	5093
M. Gouk .....	5095

M. Duncan .....	5096
M. Hilstrom .....	5098
M. Duncan .....	5098
M. Cadman .....	5098
M. Grewal .....	5100

**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes/Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste – lettre**

**Lettermail**

**03159442  
Ottawa**

*En cas de non – livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Les Éditions du gouvernement du Canada,  
45 boulevard Sacré – Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing,  
45 Sacré – Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9*

**Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes**

**Published under the authority of the Speaker of the House of Commons**

**Aussi disponible sur le réseau électronique «Parliamentary Internet Parlementaire» à l'adresse suivante :  
Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:  
<http://www.parl.gc.ca>**

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**

**Additional copies may be obtained from Canadian Government Publishing, Ottawa, Canada K1A 0S9**

**The English version of this publication may be obtained from Canadian Government Publishing,  
Ottawa, Canada K1A 0S9.**