



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 136 • NUMÉRO 119 • 2^e SESSION • 36^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 21 septembre 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 jeudi 21 septembre 2000

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1000)

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

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

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROJET DE LOI C-3

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le huitième rapport du Comité permanent de la justice et des droits de la personne.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté le mardi 23 novembre 1999, votre comité a étudié le projet de loi C-3, Loi concernant le système de justice pénale pour les adolescents, et modifiant et abrogeant certaines lois en conséquence, et votre comité a convenu d'en faire rapport, sans propositions d'amendement.

PROJET DE LOI C-244

L'hon. Andy Scott (Fredericton, Lib.): Monsieur le Président, j'ai aussi l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le septième rapport du Comité permanent de la justice et des droits de la personne.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté le mardi 21 mars, votre comité a commencé à étudier le projet de loi C-244, Loi permettant le prélèvement d'échantillons de sang au profit des personnes chargées de l'application et de l'exécution de la loi et des bons samaritains et modifiant le Code criminel.

Étant donné la charge de travail générée par d'autres affaires en suspens au comité, celui-ci n'a pas encore pu terminer l'étude du projet de loi C-244. Par conséquent, conformément à l'article 97(1)

du Règlement, le comité demande une prolongation de 30 jours de séance pour terminer son étude du projet de loi C-244.

* * *

LA LOI SUR LA REPRÉSENTATION NUMÉRIQUE DE LA DATE

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-495, Loi établissant une norme nationale pour la représentation numérique de la date.

— Cette disposition simple, qui tient du bon sens, est destinée à éviter toute confusion en matière de dates en cette ère de l'informatique. Elle vise à promouvoir l'utilisation d'une norme nationale pour la représentation numérique de la date. Elle propose notamment d'utiliser au Canada la norme établie par l'Organisation internationale de normalisation qui donne d'abord l'année, suivie du mois et du jour, en allant du plus général au plus précis. Ainsi, la date d'aujourd'hui se lit 2000 09 21.

• (1005)

L'établissement d'une norme pour la représentation de la date évitera la confusion courante attribuable aux différentes conventions en usage, surtout pour ce qui concerne les documents établis par ordinateur.

Je remercie Duncan Bath de Peterborough et d'autres qui ont étudié le problème pendant de longues années. J'invite instamment tous les députés à avaliser cette initiative progressiste et tous les services ministériels à en prendre bonne note immédiatement.

M. Ken Epp: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Il existe déjà au *Feuilleton* une initiative parlementaire présentée par mes soins et qui est identique à ce projet de loi. Ce serait probablement contraire au Règlement d'en accepter une autre.

Le Président: Je répondrai au député de Elk Island qu'il existe des précédents et qu'il est déjà arrivé à la Chambre d'accepter deux ou trois projets de loi sur un même sujet et qui avaient pratiquement le même effet. Si l'un d'eux est adopté, les deux autres sont aussitôt retirés du *Feuilleton*. Il est donc acceptable que ces deux projets de loi soient inscrits au *Feuilleton*.

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

* * *

PÉTITIONS

LE RÉSEAU ROUTIER

M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NPD): Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du

Décision de la présidence

Règlement, j'ai l'honneur de présenter une pétition apparemment signée par 700 000 habitants de la Colombie-Britannique. En voici une partie. Les signataires font remarquer que le sous-financement du réseau routier national a entraîné des centaines de pertes de vie et des milliers de blessures en raison de défauts d'ordre structurel. Ils citent un grand nombre de raisons expliquant pourquoi le financement du réseau routier national devrait être une priorité au Canada.

LE CODE CRIMINEL

M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NPD): Monsieur le Président, dans la deuxième pétition, les pétitionnaires exposent un certain nombre de préoccupations à l'égard du Code criminel du Canada. Ils demandent au gouvernement du Canada de modifier le Code de façon à empêcher que des personnes trouvées coupables de crimes graves soient remises en liberté en attendant la tenue de leur procès en cour d'appel, sauf dans des circonstances exceptionnelles.

LES SANS-ABRI

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter une autre pétition provenant d'habitants de Peterborough préoccupés par les sans-abri. Ils signalent que les sans-abri sont ceux qu'on voit dans la rue, ceux qui vivent dans les refuges, ceux qui habitent dans des endroits surpeuplés et illégaux ou temporaires et ceux qui risquent de perdre leur logement incessamment.

Ils soulignent que le gouvernement du Canada a la capacité et la responsabilité de jouer son rôle national en veillant à ce que tous les Canadiens aient accès à un logement convenable.

Les pétitionnaires demandent au Parlement d'établir comme priorité immédiate l'accès à des logements abordables et l'élimination de l'itinérance en déclarant que l'accès à des logements sûrs et abordables doit être un droit humain fondamental. Il s'agit d'une pétition qui tombe à point nommé puisque les ministres responsables du logement de l'ensemble du Canada se rencontreront cette semaine pour discuter du sujet.

LES MALADIES DU REIN

M. Peter Adams (Peterborough, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais présenter une autre pétition signée par un très grand nombre d'habitants de la région de Peterborough qui s'intéressent à la mise au point d'un rein bioartificiel destiné à remplacer la dialyse et la transplantation chez les patients souffrant d'une maladie du rein terminale.

Les pétitionnaires demandent au Parlement d'appuyer la mise au point d'un tel rein qui finira par permettre d'éliminer la nécessité de recourir à la dialyse ou à la transplantation. C'est M. Ken Sharp de Peterborough qui est à l'origine de cette pétition.

* * *

● (1010)

[Français]

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.

Le Président: Est-on d'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

[Traduction]

DEMANDE DE DÉBAT D'URGENCE

LES PÊCHES

Le Président: J'ai reçu un avis de demande de débat d'urgence du député de South Shore. J'entendrai une analyse très succincte de ce qu'il propose comme débat d'urgence.

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Monsieur le Président, en tant que porte-parole du Parti progressiste-conservateur pour les pêches, je propose cette motion de débat d'urgence, avec l'appui de la députée de Beauséjour—Petitcodiac.

La tension monte partout dans le pays en raison de la menace qui pèse sur le secteur des transports, et la possibilité de troubles civils est très réelle. J'ai appris ce matin que pas moins de 850 bateaux en Nouvelle-Écosse étaient prêts à se rendre rapidement à Burnt Church, au Nouveau-Brunswick, et il est aussi question d'autres barrages routiers qui pourraient être érigés par les autochtones d'un bout à l'autre du pays.

On semble avoir cessé de chercher une solution. Le ministre des Pêches et des Océans semble être en conflit avec le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Il ne semble pas y avoir consensus au sein du gouvernement du Canada sur cette question, et la Chambre doit entendre ce que le gouvernement a à dire à ce sujet.

Encore une fois, il y a vraiment menace de troubles civils si les gens touchés ne voient pas que la porte est ouverte à d'autres discussions. Un débat à la Chambre favoriserait le dialogue et pourrait contribuer à faire avancer ce dossier.

La Chambre et le Président devraient donner au gouvernement une autre chance de parler aux collectivités touchées en ordonnant la tenue d'un débat spécial. C'est la seule chance que nous avons de soulever cette question, et un débat exhaustif à la Chambre est nécessaire si nous voulons éviter tout affrontement.

C'est à nous, en tant que parlementaires canadiens, de soulever cette question et de favoriser le dialogue entre les parties en tenant un débat. Si nous échouons à ce chapitre, je crains que les gens de la région de la baie Miramichi, tant les autochtones que les non-autochtones, ne voient cela comme un manquement à notre devoir et ne décident de prendre eux-mêmes des mesures.

DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le Président: La question soulevée par le député de South Shore est évidemment très importante non seulement pour sa région, mais pour d'autres régions du pays. Il a eu l'amabilité de me prévenir dès hier soir, à 22 h 30.

Les crédits

J'ai demandé à mes collaborateurs de surveiller la situation tout au long de la nuit et tôt ce matin, et je suis d'avis à ce moment-ci que cette demande ne répond pas aux critères d'un débat d'urgence.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—TAXES SUR LES CARBURANTS

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Alliance canadienne) propose:

Que, étant donné les hausses records du prix de l'essence, du mazout et du carburant diesel qui nuisent grandement aux consommateurs, aux camionneurs et aux entreprises du Canada et étant donné que le ministre des Finances a récemment promis de réduire les taxes, la Chambre exhorte le gouvernement à diminuer la taxe sur les carburants, notamment en annulant l'augmentation de la taxe d'accise sur l'essence créée en 1995 comme mesure temporaire devant enrayer le déficit et en appliquant la recommandation faite par le comité du caucus libéral sur le prix de l'essence au Canada en 1998 visant à abolir la double imposition causée par la TPS.

—Monsieur le Président, au départ, je voudrais faire remarquer que je veux partager mon temps de parole ce matin avec le député de Calgary-Sud-Est.

Je suis heureux de lancer ce matin cet important débat à titre de nouveau porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport.

• (1015)

Je compte bien travailler avec des Canadiens et répondre à leurs besoins dans ce secteur important. Même si cela fait peu de temps que j'occupe ce poste, j'ai déjà rencontré plusieurs groupes et plusieurs personnes qui voient leur entreprise et leur gagne-pain menacés par les politiques gouvernementales.

Aujourd'hui, je vais centrer mes observations sur les priorités du gouvernement libéral en matière de finances et de transport, sur les effets de ces priorités sur les Canadiens, sur leurs répercussions sur la compétitivité du Canada et, comme toujours, sur les mesures que l'Alliance canadienne prendrait pour remédier à cette situation.

On exploite le contribuable canadien. Les Canadiens dans leur ensemble sont des citoyens honnêtes qui acceptent qu'ils doivent payer des impôts pour obtenir une qualité de vie et soutenir les gens plus défavorisés. Cependant, je voudrais m'arrêter particulièrement sur le montant des impôts versés et sur l'utilisation qu'on fait de ces deniers publics.

Hier, le ministre des Finances a annoncé que le surplus fédéral pour l'exercice 1999-2000 s'élevait à 12 milliards de dollars. Cela veut dire que le gouvernement fédéral est venu prendre dans les poches des Canadiens 12 000 millions de dollars de trop, ce qui représente environ 400 \$ pour chaque homme, femme et enfant du Canada.

Nous venons de passer l'été dans nos circonscriptions respectives. À l'instar de nos électeurs, beaucoup d'entre nous ont pris des vacances avec leur famille. Pour le Canadien moyen, il est difficile

d'épargner pour pouvoir prendre un congé et consacrer du temps de qualité à sa famille. Cette année, de nombreux Canadiens ont dû réviser leurs projets à la baisse à cause du coût élevé de l'essence. Je sais fort bien que l'essence est un produit qui est sujet aux variations du marché. Nous ne pouvons pas contrôler les prix du marché, mais nous pouvons contrôler le niveau d'imposition.

Selon la Fédération des contribuables canadiens, le gouvernement fédéral a perçu plus de 4,7 milliards de dollars de taxes sur l'essence au cours de l'exercice 1998-1999 et a fait aux provinces un transfert dérisoire d'environ 194 millions de dollars, ou 4,1 p. 100, pour financer la construction de routes. En moyenne, les automobilistes canadiens payent, selon la province, entre 36 et 45 p. 100 d'impôts pour chaque plein d'essence. Pour l'exercice 2000-2001 en cours, les gouvernements fédéral et provinciaux encaisseront plus de 13 milliards de dollars de taxes sur l'essence auprès des Canadiens.

En 1995, le ministre des Finances a augmenté la taxe d'accise sur l'essence de 1,5 cent par litre pour aider à éliminer le déficit. Il n'y a plus de déficit. Les Canadiens paient des prix records pour l'essence et le gouvernement enregistre des excédents records. Il serait temps que le ministre des Finances prenne un peu moins d'argent aux Canadiens et réduise les impôts. Les libéraux ont fait des choix et établi des priorités, à savoir augmenter les impôts pour réduire le déficit et ne dépenser qu'à des projets qui leur serviront à des fins politiques.

Quel est l'impact de ces politiques sur les familles canadiennes? Cet hiver, beaucoup vont devoir décider où réduire les dépenses, sur la nourriture ou sur les vêtements des enfants, pour pouvoir faire face à l'augmentation du prix du mazout et de l'essence. Ce que nous demandons aujourd'hui, c'est un premier effort, un petit effort afin de soulager les Canadiens. Ce que nous demandons, c'est un peu de justice.

Les marchés mondiaux de produits de base ont provoqué une montée en flèche des produits du pétrole alors que le gouvernement enregistre des excédents jamais vus. La moindre des choses que le gouvernement puisse faire, c'est d'éliminer la TPS et de réduire la taxe sur l'essence de 1,5 cent par litre. Ce serait socialement la dépense la plus valable de son mandat. Le groupe parlementaire libéral a même donné son appui dans son propre rapport.

Si les membres du Cabinet ne sont pas intéressés par cette mesure responsable, à la veille des élections, c'est uniquement parce que la récompense n'est pas assez alléchante. Ce n'est pas suffisant pour eux d'alléger le fardeau de ménages et de petites entreprises qui sont à court d'argent. Ce n'est pas assez que les camionneurs continuent de rouler et les agriculteurs de cultiver. Ils veulent une grosse récompense politique.

Au cours de la période des questions, hier, le ministre des Finances a dit:

... le gouvernement a dit très clairement que toute réduction d'impôt doit avoir une incidence importante et bien sentie.

S'il faut absolument qu'il commette ce qui est un péché mortel pour les libéraux, c'est-à-dire réduire les impôts, il tient à ce que cela rapporte le maximum au plan politique. Le ministre des Finan-

Les crédits

ces se flatte d'être un homme d'affaires très averti. Il est peut-être temps qu'il utilise un peu son sens des affaires à l'avantage des Canadiens. Dans les exploitations agricoles, nous avons pris conscience il y a longtemps que pour gagner un dollar, il faut dépenser un dollar.

• (1020)

Je demande donc au gouvernement d'arrêter un instant d'enranger l'argent et de distribuer les faveurs, et d'écouter un peu la voix du bon sens. Il est impérieux d'investir dans notre infrastructure, non seulement pour assurer la sécurité et le bien-être des Canadiens, mais aussi pour renforcer notre capacité de transporter les marchandises et d'assurer les services tant au Canada qu'à l'étranger.

Le gouvernement s'est donné comme priorité d'investir des milliards dans l'inforoute, en négligeant presque totalement nos routes nationales. L'un n'exclut pas l'autre. La Chambre n'a pas à me croire sur parole. Le fondateur de Newbridge et Mitel, Terence Matthews, a récemment déclaré que, au Canada, «le boom économique pourrait être menacé si le gouvernement n'investit pas dans les infrastructures». La priorité du gouvernement consiste à maintenir les taxes et les impôts à un niveau élevé et à ne financer que les projets qui pourraient lui être utiles sur le plan politique. Ce sont ces priorités à courte vue qui minent la compétitivité du Canada.

Ce phénomène n'a toutefois pas échappé à notre grand rival et principal partenaire commercial. En 1998, les États-Unis ont adopté la loi dite Transportation and Equity Act for the 21st Century. Aux termes de cette loi, le gouvernement américain doit investir en six ans 217,9 milliards de dollars dans les infrastructures, surtout dans les routes reliant les États-Unis au Canada et au Mexique. Cette loi garantit qu'au moins 90,5 p. 100 des recettes de la taxe fédérale sur l'essence qui sont perçues dans un État sont remises à cet État.

La Coalition pour le renouvellement des infrastructures au Canada préconise un programme de réseau routier national et exhorte le gouvernement à consacrer à la réfection des routes 1¢ de la taxe fédérale sur l'essence prélevée sur chaque litre, soit l'équivalent d'environ 500 millions de dollars par année. Il ne s'agit pas d'une somme énorme quand on pense que, malgré toutes les subventions accordées à la construction de fontaines, de musées du canot et d'hôtels et le scandale du Shovelgate, les libéraux ont quand même réussi à enregistrer un excédent de 12 milliards de dollars l'an dernier. J'invite les Canadiens qui voudraient plus de précisions sur le programme de réseau routier national de consulter le site Web à l'adresse www.highway1canada.com.

L'Alliance canadienne et son prédécesseur, le Parti réformiste du Canada, réclament depuis longtemps qu'une portion fixe des recettes provenant de la taxe sur l'essence soit consacrée à la réfection des routes. Nous croyons que la meilleure façon de préserver les infrastructures du Canada est de réinvestir les recettes de la taxe sur l'essence dans le secteur où elles ont été perçues.

Cela va à l'encontre de la position du gouvernement libéral. Je le répète, le gouvernement fédéral ne réinvestit dans les routes qu'environ 4,1 p. 100 des recettes provenant de la taxe sur l'essence. La situation est même encore plus consternante lorsqu'on s'arrête à son bilan dans d'autres secteurs du transport. En 1995, sous la direction

du ministre du Transport de l'époque, Doug Young, le gouvernement fédéral a amorcé un programme de cession des actifs de ses ports et aéroports. Un endroit après l'autre, le ministère a cédé le contrôle et la responsabilité des dépenses de ces installations à des conseils municipaux partout au pays.

Ces autorités municipales ont un budget de base avec lequel elles essaient de maintenir leurs infrastructures afin de fournir un lien économique essentiel à leurs collectivités rurales. Dans certains cas, notamment à l'aéroport de Fort St. John, ville d'où je viens, les autorités perçoivent un droit d'amélioration auprès des voyageurs en partance. Ce type d'initiative est équitable dans la mesure où seuls ceux qui ont recours au service sont tenus de verser ce droit. Toutefois, les recettes perçues par le gouvernement fédéral pour le carburant aviation passent dans les recettes publiques, et il n'y a qu'une partie infime de cet argent qui est rendue aux aéroports dans le cadre des programmes d'appui pour les immobilisations et les achats d'équipement. Les autorités portuaires vivent essentiellement la même situation. Où se situe l'équité dans ce régime fiscal? Que retirons-nous de l'argent que nous avons versé?

Je reprendrai en conclusion certains des points abordés. Le gouvernement fédéral a haussé les taxes sur l'essence de 1,5¢ le litre en 1995, soit il y a cinq ans, afin de lutter contre le déficit. Le déficit a disparu, et cette taxe devrait aussi disparaître. Le gouvernement fédéral perçoit une taxe sur une taxe lorsqu'il ajoute la TPS aux taxes d'accise sur les carburants. Les prix mondiaux du pétrole atteignent des sommets inégalés, tout comme les excédents du gouvernement. Le seul comportement éthique à adopter consiste à réduire les taxes sur les carburants.

Les choix et les priorités du gouvernement sont clairs, tout comme le sont leurs conséquences. Les libéraux accumulent d'énormes excédents en surtaxant les familles canadiennes à court d'argent. Les libéraux perçoivent chaque année des milliards de dollars sous forme de taxes sur les carburants tout en réinvestissant peu ou pas d'argent dans les infrastructures du pays.

Quelles sont les conséquences de cette situation? Les Canadiens supportent un lourd fardeau financier pour permettre au gouvernement de tenter d'acheter des votes avec l'argent des contribuables. Les libéraux ont fait une priorité de l'achat de bonbons pour la circonscription du premier ministre tout en oubliant les routes, les ports et les aéroports du pays et, ce faisant, en mettant en péril l'intégrité du réseau routier, la sécurité des voyageurs et la viabilité économique.

• (1025)

Je prie instamment les députés d'en face et en particulier les membres du Cabinet d'appuyer cette motion, ce qui permettra de réduire le fardeau financier des Canadiens. Je demande aussi au gouvernement d'effectuer un réinvestissement réel dans la future compétitivité du Canada, c'est-à-dire d'améliorer notre infrastructure des transports.

[Français]

M. Guy St-Julien (Abitibi—Baie-James—Nunavik, Lib.): Monsieur le Président, j'ai bien écouté les propos du député, mais j'aimerais savoir, puisque j'ai bien lu la motion de l'opposition,

Les crédits

pourquoi il s'attaque seulement au gouvernement? Je ne comprends pas pourquoi il ne s'attaque pas aux pétrolières.

J'aimerais que le député nous dise, dans son comté de Peace River, dans sa région, quelles sont les composantes d'un litre d'essence aujourd'hui, sans les taxes. C'est cela qu'on veut savoir: quel est le prix d'un litre d'essence sans les taxes dans son comté?

[Traduction]

M. Jay Hill: Monsieur le Président, les taxes comptent pour environ 40 p. 100 du prix du litre d'essence un peu partout au pays, bien qu'il y ait quelques variations d'une province à l'autre.

Notre collègue propose de rejeter le blâme sur les sociétés pétrolières. C'est ainsi que le gouvernement règle les problèmes depuis son arrivée au pouvoir en 1993 il y a sept ans. Les Canadiens commencent à en avoir assez.

Il est tellement facile pour le gouvernement d'accuser les autres. Plutôt que d'assumer sa part de responsabilités, il se contente de rejeter la faute sur les provinces qui n'ont pas voulu signer une déclaration conjointe de réduction fiscale ou sur les sociétés pétrolières ou encore sur le soleil qui ne s'est pas levé du bon côté ce matin.

C'est là l'objet de la motion. Pourquoi ne pas tenter de voir ce que nous pouvons faire de notre côté, ici à la Chambre? Nous pouvons certainement accorder un certain allègement fiscal aux Canadiens dont la situation est plutôt précaire en ce moment chaque fois qu'ils s'arrêtent pour faire le plein, aux camionneurs qui font leur travail et qui ont du mal à joindre les deux bouts, aux agriculteurs qui travaillent à rentrer leurs récoltes et qui doivent défrayer le coût élevé des facteurs de production.

En tant que groupe, nous pouvons appuyer cette motion au moment du vote de mardi, ce qui permettrait de réduire légèrement les prix à la pompe et aiderait un peu à soulager les consommateurs. Nous demandons au gouvernement fédéral de faire un tout petit sacrifice. Nous ne lui demandons pas d'effectuer une refonte complète de son assiette fiscale. Nous savons tous qu'il est loin d'être prêt à le faire. Nous voulons simplement qu'il lâche un tout petit peu pour donner une petite chance aux Canadiens.

M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je suis réellement perplexe et ne comprends pas que mon collègue essaye d'épater la galerie alors que nous débattons d'une question qui revêt une importance énorme pour tous les consommateurs de notre pays.

Quelle assurance le député peut-il donner à la Chambre et aux Canadiens que si on réduit les taxes, l'argent aboutira dans la poche des consommateurs et non dans celle des pétrolières?

M. Jay Hill: Monsieur le Président, c'est peut-être là l'attitude du gouvernement. Je pense d'ailleurs que c'est bien dans cet esprit que le ministre des Finances a répondu aux questions que plusieurs partis d'opposition et certes notre nouveau chef ont posées au gouvernement ces derniers jours. Si c'est là son attitude, s'il veut des garanties absolues avant de réduire les taxes, il est évident qu'il n'a nullement l'intention de le faire.

Le gouvernement a très peur que s'il renonce à même une partie infime de l'argent qu'il est en train d'amasser, quelqu'un d'autre va en profiter. Le fait est que le député a absolument raison. Il n'y a pas de garantie absolue dans la vie. La réalité, c'est que si le gouvernement réduit les impôts, il faudra que nous surveillions la situation pour nous assurer que les pétrolières ne vont pas en profiter pour augmenter les prix d'autant. Telle est la réalité.

M. Janko Perić (Cambridge, Lib.): Monsieur le Président, j'ai fait partie du groupe de travail libéral qui a étudié le phénomène du gonflement artificiel du prix de l'essence à la pompe. Je suis réellement surpris que le député de Prince George—Peace River n'en rejette pas la responsabilité sur les compagnies pétrolières et s'en prenne uniquement au gouvernement. Il ne reproche pas aux pétrolières d'augmenter les prix avant les longs week-ends, ce qui plus que tout autre a des répercussions sur les gens qui ont un revenu fixe.

• (1030)

Quand le prix du brut était de 9 \$ le baril, le prix de l'essence était de 50. . .

Le président suppléant (M. McClelland): Je suis désolé mais 30 secondes passent très vite quand on est lancé. Le député de Prince George—Peace River a 30 secondes pour répondre.

M. Jay Hill: Monsieur le Président, 30 secondes ne suffisent évidemment pas, mais je me contenterai de féliciter le député qui vient d'intervenir d'avoir siégé à ce comité. Je signale que le comité libéral qui a examiné la question a conseillé au gouvernement de réduire cette taxe. Je suis donc tout à fait convaincu que le député votera en faveur de notre motion puisqu'elle correspond effectivement à ce que les libéraux ont promis de faire.

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je félicite mon collègue de cette motion bien réfléchie qui s'inspire de recommandations de politique gouvernementale. Je vais faire consigner de nouveau au compte rendu la motion présentée par le député de Prince George—Peace River:

Que, étant donné les hausses records du prix de l'essence, du mazout et du carburant diesel qui nuisent grandement aux consommateurs, aux camionneurs et aux entreprises du Canada et étant donné que le ministre des Finances a récemment promis de réduire les taxes, la Chambre exhorte le gouvernement à diminuer la taxe sur les carburants, notamment en annulant l'augmentation de la taxe d'accise sur l'essence créée en 1995 comme mesure temporaire devant enrayer le déficit et en appliquant la recommandation faite par le comité du caucus libéral sur le prix de l'essence au Canada en 1998 visant à abolir la double imposition causée par la TPS.

Telle est la motion. Nous demandons au gouvernement de faire deux choses qu'il s'est engagé à faire.

Premièrement, il devrait éliminer une mesure temporaire de réduction du déficit. Quand j'ai vérifié la dernière fois, le déficit était chose du passé depuis déjà deux ans, grâce aux sacrifices des contribuables canadiens. Hier, nous avons enregistré un excédent fiscal de 12,3 milliards de dollars pour la dernière année budgétaire. Il ne s'agit pas d'un déficit. Je vais dire ce que c'est à mes collègues

Les crédits

libéraux: il s'agit d'un surplus. Quand nous sommes en situation de surplus, les contribuables ne devraient plus être forcés de payer des taxes visant à éliminer le déficit. Il s'agit tout simplement d'une politique malhonnête de la part du gouvernement, une façon d'exploiter les gens. C'est une politique établie pour un certain temps maintenant révolu.

Voilà la première chose que nous demandons au gouvernement de faire, c'est-à-dire tenir parole. Je sais que c'est beaucoup demander au gouvernement, compte tenu du fait qu'il a manqué à sa parole à tellement d'autres égards, soit à ses promesses de supprimer la TPS, de ne pas réduire les paiements de transfert au titre des soins de santé et de ne pas hausser les impôts des Canadiens. Les libéraux n'ont tenu aucun des engagements électoraux fondamentaux pris en 1993. Il n'est pas étonnant que le gouvernement n'ait pas tenu parole à cet égard.

Ensuite, nous proposons dans cette motion que le gouvernement mette fin à la double imposition de la TPS et de la taxe d'accise sur l'essence. Essentiellement, le gouvernement se trouve à imposer la TPS de 7 p. 100 non seulement sur le prix de l'essence mais sur ce prix majoré de la taxe d'accise. Il «taxe» la taxe. C'est tellement injuste que même le groupe de travail que le caucus libéral avait chargé d'examiner la question il y a deux ans avait recommandé d'éliminer cette double imposition de la TPS ajoutée à la taxe d'accise.

La motion vise simplement à demander au gouvernement de donner suite à ses propres recommandations. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi le gouvernement nous sert déjà sa résistance caractéristique à tenir tout simplement ses promesses.

Les Canadiens paient l'essence plus cher que jamais et 41 p. 100 du prix à la pompe pour les consommateurs se compose des taxes fédérale et provinciale, des taxes d'accise et de vente. Ces taxes représentent 40¢ sur chaque dollar que les gens paient pour l'essence à la pompe, 40¢ qui vont au trésor public. C'est plus que les 30 p. 100 que constituaient les taxes sur l'essence au début des années 80.

Il est intéressant, soit dit en passant, d'entendre ici nos collègues du Parti progressiste conservateur. Nous sommes heureux qu'ils appuient la motion et qu'ils se soient convertis à l'idée d'une taxe modérée sur l'essence, compte tenu du fait que c'est leur chef qui a proposé ici, en 1979, la plus forte hausse de taxe sur l'essence de toute l'histoire du Canada. C'est le dernier gouvernement qu'ils ont formé, de 1984 à 1993, qui a effectivement porté la taxe d'accise sur l'essence de 1,5¢ à 8,5¢. On sait que les conservateurs sont les champions mondiaux de l'augmentation des taxes sur l'essence, mais nous nous réjouissons tout de même de voir qu'ils ont enfin compris leur erreur.

● (1035)

Je viens juste de voir des résultats de sondages récents qui montrent que 85 p. 100 des Canadiens aimeraient que les taxes sur les carburants soient réduites sur-le-champ. On pourrait difficilement se rapprocher davantage de l'unanimité sur quelque sujet que ce soit. Les Canadiens savent qu'il faut tirer des recettes de quelque part pour payer nos infrastructures et particulièrement l'infrastructure routière. Ils savent aussi intuitivement que le gouvernement ne consacre même pas une fraction raisonnable des recettes qu'il tire

des taxes sur les carburants à cette infrastructure, comme mon collègue, porte-parole de mon parti pour les questions de transport, l'a démontré. Plutôt que de servir à l'entretien et à la construction de routes, l'argent tiré des taxes sur l'essence vient s'ajouter à tout ce que les contribuables paient déjà en trop au gouvernement, c'est-à-dire 11,4 milliards de dollars pour le premier trimestre de l'exercice financier, ce qui donne un excédent de 30 milliards de dollars si on fait une extrapolation sur l'année.

Jusqu'à maintenant, le gouvernement prétend qu'il ne peut pas agir parce qu'il faut que les provinces fassent le premier pas. Hier, le ministre des Finances a déclaré qu'il était prêt à faire preuve de leadership, mais qu'il fallait que les provinces agissent les premières. J'ai suivi un cours élémentaire de logique au collège et je peux dire que cette déclaration n'a rien d'un syllogisme. Ce n'est pas agir en leader, mais plutôt en suiveur.

Le gouvernement fédéral est le gouvernement national et il nous parle constamment de leadership national. Peut-être devrait-il commencer à faire preuve de leadership. On a bien vu le ministre des Finances actuel faire preuve de leadership dans son budget de 1995, lorsqu'il a augmenté la taxe sur l'essence de 1,5 cent le litre comme mesure temporaire de réduction du déficit. Il n'avait alors pas consulté les provinces. Je doute qu'un seul ministre provincial des Finances ait été consulté sur l'augmentation de la taxe d'accise, mais pourtant, le ministre l'a augmentée. Le ministre n'a pas non plus consulté les provinces avant de réduire d'un tiers les transferts aux provinces au titre des soins de santé dans son budget de 1995. Il est évident que l'argument du ministre ne tient pas la route.

Les libéraux veulent maintenant faire porter tout l'odieux de la situation aux sociétés pétrolières et aux détaillants d'essence. Ils versent des larmes de crocodile parce qu'ils craignent que la station-service du quartier ne transmettra pas aux acheteurs de carburants les économies réalisées grâce à une réduction de la taxe d'accise et de la TPS.

Les libéraux adoptent la même attitude lorsqu'ils se disent que, s'ils accordent aux familles de travailleurs des allègements fiscaux généralisés, elles les gaspilleront en engageant de folles dépenses. Ainsi, la doctrine fondamentale du Parti libéral—étant moi-même ancien libéral, j'en sais quelque chose—, c'est que le gouvernement et les politiciens savent mieux que les consommateurs comment dépenser un dollar ou 1,5 cent de plus le litre. J'ai la ferme conviction que, vu la médiatisation de cet enjeu, les consommateurs s'attendront et exigeront de leurs détaillants qu'ils fassent en sorte qu'une pleine réduction des taxes leur soient accordées à la pompe. Cela ne fait absolument aucun doute dans mon esprit. L'opposition officielle ajoutera certainement sa voix à celle d'autres Canadiens pour insister sur ce point. Les libéraux présentent un argument bidon.

La collaboration des provinces est un argument bidon, mais, en fin de compte, nous voyons aujourd'hui dans la presse que le ministre des Finances songe à effectuer un virage, à faire volte-face sur cette question. Pourquoi? C'est sans nul doute parce qu'il subit d'énormes pressions de la part de ses simples députés. Ces députés savent ce qu'il convient de faire à cet égard. Ils ont recommandé la bonne façon de procéder dans leur comité du caucus libéral de 1998 dirigé par le député de Pickering—Ajax—Uxbridge, à qui le minis-

Les crédits

tre des Finances attribue encore du mérite pour avoir formulé des recommandations que le ministre n'a pas su mettre en oeuvre.

Je ne doute pas que la vaste majorité des libéraux d'arrière-ban savent ce que leurs électeurs veulent et savent quelle est la bonne politique à adopter et, par conséquent, ils cherchent un moyen de se sortir de l'impasse. Nous avons présenté cette option dans la motion. Mardi prochain, quand aura lieu le vote reporté sur la motion, ils auront l'occasion de participer au vote pour soulager leurs électeurs et les consommateurs de carburants de cet énorme fardeau déraisonnable que sont la double imposition et la taxe visant à enrayer le déficit, ainsi que d'offrir un allègement fiscal au secteur du camionnage et à celui du transport en général, en réduisant de moitié les taxes sur le carburant diesel, car nous recommandons que la taxe d'accise passe de 4 à 2 cents. Voilà leur option.

• (1040)

Le premier ministre a déjà laissé entendre que la motion visant à adopter ce qui semble être une politique gouvernementale est en fait une motion de censure et que les députés du gouvernement doivent s'y opposer. Disons clairement à ces derniers aujourd'hui que l'opposition officielle qui propose la motion ne considère pas que c'est une motion de censure. Ce n'est pas du tout le cas. Pour nous, l'adoption de la motion ne serait pas le signe d'une perte de confiance envers le gouvernement ou de la nécessité de déclencher des élections, même si nous souhaitons que cela se fasse au plus tôt.

À tous égards, les députés d'en face peuvent voter en faveur de leurs propres recommandations et de leur propre politique gouvernementale, et le faire librement. S'ils ne le font pas, ce sera encore une victoire pour le whip et une défaite pour les travailleurs canadiens qui paient des impôts scandaleusement élevés avec le gouvernement libéral.

Le président suppléant (M. McClelland): Pour ce qui est des questions et des observations, nous entendrons d'abord. . .

M. Jason Kenney: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

Le président suppléant (M. McClelland): Je vous prie de m'excuser, le député de Calgary-Sud-Est invoque le Règlement.

M. Jason Kenney: Monsieur le Président, je propose:

Que la motion soit modifiée par adjonction du mot «immédiatement» après le mot «diminuer».

Le président suppléant (M. McClelland): Je tiens à clarifier que l'amendement ne pourrait être proposé en vertu d'un recours au Règlement et qu'il l'a été dans le cours du débat. J'étais déjà en train de regarder s'il y avait des députés qui voulaient poser des questions. C'est comme cela. L'amendement est recevable. Le débat porte sur l'amendement.

L'hon. David Kilgour (secrétaire d'État (Amérique latine et Afrique), Lib.): Monsieur le Président, la présidence doit savoir que je respecte au plus haut point mon collègue de Calgary-Sud-Est. J'ai aussi suivi un cours en logique, mais c'était durant ma deuxième année universitaire.

Le député peut-il nous dire pourquoi il ne voit pas une différence sensible entre le fait de réduire le taux de la taxe pour les Canadiens à faibles et moyens revenus et celui de réduire la taxe par le truchement de la taxe d'accise? Les pétrolières pourraient simplement empocher cette diminution ou un détaillant local pourrait ne pas réduire le prix dans une mesure équivalente à la réduction accordée par le gouvernement fédéral.

M. Jason Kenney: Monsieur le Président, il est fallacieux de changer ainsi la base de la division; en fait, il n'existe pas de dichotomie entre une réduction de la taxe pour les gens à faibles et moyens revenus et une réduction de la taxe sur l'essence pour tous les consommateurs d'essence.

Il est possible de faire les deux et nous proposons d'accorder à tous les Canadiens un allègement fiscal général qui retirerait 1,5 million de Canadiens à faible revenu du rôle d'imposition et réduirait le fardeau fiscal de la famille moyenne de quelque 2 500 \$.

On peut faire cela grâce à la marge de manoeuvre que nous procure l'excédent, tout en accordant la réduction de la taxe sur l'essence recommandée dans la motion d'aujourd'hui. Nous n'avons pas à choisir l'un ou l'autre, nous pouvons appliquer ces deux mesures.

M. Dan McTeague: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Conformément au Règlement de la Chambre, je crois que vous conviendrez qu'on ne peut recevoir un amendement à une motion dans le cadre d'un recours au Règlement. Je demande à la Présidence de se prononcer à cet égard.

Le président suppléant (M. McClelland): Le député de Pickering—Ajax—Uxbridge a tout à fait raison. Voilà pourquoi j'ai précisé, au moment où l'amendement a été proposé, qu'il n'était pas présenté dans le cadre d'un recours au Règlement. Le recours portait sur le fait que j'étais debout avant que le député ne s'assye.

M. Dan McTeague: Monsieur le Président, sauf votre respect, je crois que vous avez dit: «Le député de Calgary-Sud-Est a la parole pour invoquer le Règlement.» À cet égard, j'estime que le compte rendu montrera clairement que cet amendement est de toute évidence irrecevable. Je voudrais donc proposer un autre amendement.

Le président suppléant (M. McClelland): Le député de Calgary-Sud-Est a bien demandé la parole pour invoquer le Règlement. Je ne me souviens pas toutefois si je lui ai donné la parole pour le faire.

• (1045)

Ce dont je me souviens très clairement, c'est que le député avait l'intention de proposer un amendement. Du point de vue de la

Les crédits

procédure, le député de Pickering—Ajax—Uxbridge a raison. Un amendement ne peut être proposé au moment d'un rappel au Règlement. Le député a attiré mon attention. Comment pouvait-il le faire autrement? J'ai rendu une décision il y a quelques minutes. En l'absence de changement par une autorité supérieure, la décision est maintenue.

L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD): Monsieur le Président, je voudrais faire une courte observation, puis poser une question au député de Calgary.

Un des problèmes qui nous assaillent aujourd'hui en ce qui a trait au prix du combustible de chauffage et de l'essence, notamment, concerne les profits très élevés des sociétés gazières et pétrolières ainsi que la très forte hausse des prix demandés par les membres de l'OPEP.

Il me semble qu'en plus d'une diminution de la taxe, que j'appuie sans réserve, nous devons également veiller à ce qu'une commission d'examen des prix de l'énergie s'assure que les diminutions du prix du combustible de chauffage et de l'essence se répercutent vraiment sur les consommateurs et que les sociétés pétrolières n'en profitent pas.

En fait, l'actuel chef de l'opposition a fait une observation semblable à ce qu'il avait dit quand il était ministre au sein du gouvernement de l'Alberta. Le premier ministre Harris a dit aussi qu'il craignait qu'advenant une baisse de la taxe les pétrolières n'augmentent le prix, de sorte que les consommateurs ne profiteraient pas de la baisse.

Est-ce que le député de Calgary donnerait son accord à la création d'une commission d'examen des prix de l'énergie ou une commission semblable qui serait chargée de surveiller l'industrie pétrolière? Je me rends compte que cela équivaldrait à surveiller ses amis, mais la question de savoir s'il appuierait une telle mesure est un élément important du présent débat.

M. Jason Kenney: Monsieur le Président, en ce qui concerne la question de procédure, lorsque j'ai invoqué le Règlement, c'était simplement pour souligner à la présidence que j'avais encore la parole et j'ai ensuite fini de proposer mon amendement.

Le Parlement n'a absolument aucun pouvoir sur la fixation des prix du pétrole qui sont déterminés par les marchés mondiaux ni, en particulier, sur l'offre par les pays de l'OPEP, principal facteur déterminant le prix du pétrole. Ce que nous pouvons faire, c'est contrôler les taxes sur l'essence, et c'est ce que nous proposons en présentant cette motion.

Nous n'avons rien contre l'idée que le gouvernement, le Bureau de la concurrence et d'autres organismes de réglementation exercent une surveillance raisonnable afin de s'assurer que les sociétés pétrolières fixent les prix équitablement et qu'il n'y ait pas de pratiques de fixation des prix de type monopolistique. Nous croyons qu'il y a des mesures en place pour garantir cela. En principe, je n'ai rien contre l'idée proposée par le député.

M. Dan McTeague (Pickering—Ajax—Uxbridge, Lib.): Monsieur le Président, appuyé par le député de Middlesex, je donne avis de mon intention de proposer un amendement à la motion, sous réserve de plus amples discussions avec la présidence.

La motion est ainsi libellée:

Que, étant donné les hausses records du prix de l'essence, du mazout et du carburant diesel qui nuisent grandement aux consommateurs...

Avec mon amendement, la motion serait alors libellée ainsi: «...et notamment aux personnes à faible revenu, la Chambre exhorte le gouvernement à aider les Canadiens à assumer ce fardeau financier accru, et que la Chambre prie instamment les gouvernements des provinces et des territoires d'étudier la possibilité d'offrir une aide semblable.»

Monsieur le Président, c'est l'amendement que je voulais présenter à la Chambre et il se pourrait bien, en fait, que j'en aie la possibilité. Toutefois, il est clair que le nouveau chef et les tactiques de l'Alliance n'ont pas changé par rapport à l'ancien Parti réformiste et son chef. Sur une question aussi fondamentale, aussi importante que celle-ci pour le malheur des Canadiens, le parti d'en face a décidé de jouer à la politique alors que notre parti a décidé il y a des années de faire quelque chose pour y remédier.

Je ferai remarquer au député de Calgary-Sud-Est que si les prix de l'essence en sont rendus au niveau où ils sont aujourd'hui, cela n'a rien à voir avec les impôts, cela a seulement à voir avec les distorsions sur le marché.

• (1050)

L'Alliance est prompt à mentionner une recommandation faite il y a deux ans et demi par le comité du caucus libéral chargé d'examiner le prix de l'essence. Je suis heureux de constater que les députés de l'autre côté prennent enfin conscience du problème du prix de l'essence. Les élections ne doivent pas être loin. Je préviens les députés qu'il s'agit là d'une question que notre parti a étudiée il y a des années, notamment cette recommandation particulière qui reprend une demi-recommandation du comité du caucus libéral concernant le prix de l'essence.

Pour éclairer la présidence, je dirai à propos de ces recommandations ce que les députés de l'autre côté n'osent pas dire. Selon la recommandation, si le gouvernement fédéral cesse d'appliquer la TPS à d'autres taxes, il doit prendre des mesures pour faire en sorte que les économies que cela permettra profiteront aux consommateurs et ne seront pas simplement absorbées par l'industrie pétrolière.

Je sais que certains députés conservateurs préféreraient sauter à pieds joints sur la question, car ils croient qu'elle est nouvelle. Comme je l'ai déjà dit, le rapport est éloquent. Il a été publié il y a deux ans et demi. Les députés d'en face ne se sont jamais donné la peine d'examiner ses répercussions, même aujourd'hui.

D'abord, je tiens à dire que l'imitation est l'une des plus grandes formes d'admiration, mais la façon dont ils ont épluché le rapport et dont ils s'attardent à un seul point du document amène les consommateurs canadiens à conclure qu'ils ont un point de vue très obtus sur la question des prix du carburant. Le public ne se laisse pas

Les crédits

acheter et ne trouve pas très drôle le fait qu'ils tombent des nues. Ils se penchent soudainement sur une question dont le Parti libéral connaît l'existence depuis des années et sur laquelle il travaille.

Le député et son chef parlent depuis un certain temps des intérêts et des préoccupations des camionneurs. Pourtant, le député d'Oshawa et moi avons été les seuls ministériels à prendre le temps d'être présents en février quand la crise est survenue.

Contrairement à ce que pensent le chef de l'opposition et ses collègues, le camionnage et les taxes sur le carburant n'ont rien à voir avec le problème. Cela peut étonner les députés de l'Alliance canadienne parce que, bien sûr, ils ne comprennent pas que la taxe d'accise de 1,5 p. 100 n'a pas été augmentée dans le cas du diesel. De plus, la TPS peut être remboursée grâce au crédit de taxe sur les intrants. Fait plus important encore, et les députés de l'Alliance semblent s'en étonner, si les gouvernements provinciaux, comme le gouvernement de l'Ontario qui prélève 14,7 p. 100 de la taxe d'accise imposée sur les ventes de carburant et le gouvernement de l'Alberta 9 p. 100, alors s'ils voulaient vraiment aider les camionneurs, ils auraient agi.

Il est évident qu'en proposant cette motion l'opposition ne laissera pas les faits la gêner dans l'élaboration d'une opinion politique. C'est ce qui m'amène à toucher un mot sur ce que ce côté-ci de la Chambre a fait dans le dossier de l'essence.

M. Jason Kenney: Il a augmenté les taxes.

M. Dan McTeague: Le député semble s'imaginer que tout se ramène à une affaire de taxes. Eh bien, parlons-en des taxes. Signalons que ses amis de l'industrie pétrolière retiennent les taxes durant une période variant entre 45 et 90 jours plutôt que de les remettre au gouvernement. Rappelons au député la dévastation que les taxes ont causée aux petits détaillants indépendants qui travaillent dur.

Et cela, pas seulement dans ma circonscription ou dans celles de ces députés-là, mais même dans la circonscription de l'honorable chef de l'opposition où celui-ci fait de la motomarine et un peu de ski nautique. Ne comprend-il pas que l'an dernier et l'année précédente ARCO a fait du dumping en pratiquant des prix inférieurs au coût de gros, mettant en faillite bon nombre de détaillants? Les habitants de la Colombie-Britannique, dont plusieurs partisans de l'Alliance j'en suis sûr, ont constaté depuis l'effet réel de ces prix abusifs. Que s'est-il passé? Les prix sont passés de 30 à 80 cents le litre, au grand étonnement des bonnes gens de la Colombie-Britannique et, en ce sens, le député a raison d'évoquer le volet des taxes.

Nous nous sommes attaqués au problème, et la Colombie-Britannique a expliqué pourquoi il faut examiner la question. Malheureusement, ces députés-là n'ont jamais pensé qu'il y avait un problème. Avec leur idée fixe et leur obsession pour les impôts, ils peuvent se tourner vers des choses qui n'ont absolument rien à voir avec le problème.

Tous les députés savent comme moi que les pétrolières enregistrent des bénéfiques records. Cela ne me dérange pas qu'on fasse

beaucoup d'argent. C'est la logique du libre marché qui le veut. Mais si elles y arrivent au moyen de l'intégration verticale et d'un quasi-monopole, si elles peuvent exploiter les faiblesses de nos lois, notre manque de prévoyance ou profiter des apologistes de l'Alliance canadienne, faut-il s'étonner que les Canadiens d'un bout à l'autre du pays écopent actuellement à cause des prix élevés des carburants, ce qui n'a rien à voir avec les taxes?

• (1055)

Une occasion s'offre à nous ici. Si l'Alliance tient vraiment à s'attaquer au problème, ses députés joindront leurs efforts à ceux du gouvernement. Ils ne se contenteront pas de lire les quatre premières phrases d'un document de 69 pages qui, comme mes collègues de ce côté-ci de la Chambre le savent, est fort bien rédigé. Ils envisageront également d'autres aspects de la fiscalité.

L'Alliance accuse le ministre des Finances d'avoir dit qu'il ne doit y avoir aucune coopération. Je sais pourquoi cela ne lui plaît pas. C'est parce que le ministre des Finances écoute les simples députés, à la différence de certains dirigeants d'autres partis, qui font la sourde oreille ou qui réprimandent les simples députés.

Le comité a fait des recommandations sur une ou deux questions. Nous avons déjà examiné la question des taxes imposées sur d'autres taxes. Je passe maintenant aux six autres recommandations portant sur les taxes. Compte tenu de ce que le premier orateur a dit relativement à la question des transports, il pourrait être intéressant pour lui de lire, bien que je ne l'aie pas entendu le dire correctement, que les gouvernements provinciaux ne devraient pas utiliser les revenus tirés de la taxe sur l'essence et les frais d'enregistrement des véhicules à d'autres fins que pour la réparation des routes et l'infrastructure de transport. Je ne vois pas l'ombre d'une recommandation à cet effet à la Chambre aujourd'hui.

On devrait accorder la priorité au programme fédéral-provincial qui vise à restaurer le réseau autoroutier au pays. De plus, il faudrait adopter une formule de partage des coûts pour les partenariats entre le secteur public et le secteur privé pour pouvoir entreprendre les réparations le plus rapidement possible.

Le gouvernement fédéral devrait annuler l'obligation de fournir un bon fiscal pour les travailleurs indépendants dont le niveau des ventes indique une bonne stabilité financière et leur accorder le même droit de perception des taxes dont jouissent les raffineurs-détaillants. On pourrait aussi demander aux grossistes de verser des taxes sur les soldes impayés.

Les alliancistes n'ont-ils pas compris que, s'ils veulent faire une percée en Ontario, ils devront suivre l'exemple du gouvernement de cette province qui, ironiquement, a en quelque sorte appuyé hier soir les recommandations du comité libéral sur le prix de l'essence?

J'ai entendu les commentaires du ministre ontarien des Transports, du ministre ontarien des Finances et du premier ministre de cette province. Ils n'ont pas hésité à reconnaître notre bon travail et à souligner la grande priorité en matière de réduction des taxes, c'est-à-dire qu'un mécanisme doit permettre d'assurer que ce sont

Les crédits

les consommateurs et non les sociétés pétrolières qui en tireront profit.

Les députés de l'Alliance parlent-ils à tort et à travers? Il est évident qu'ils ont oublié la situation qui prévaut dans les Maritimes. La résolution passe entièrement sous silence l'augmentation des frais de chauffage résidentiel et des coûts du gaz naturel ou la pertinence d'utiliser le diesel pour lequel la plus grande part des taxes fédérales perçues peut être remboursée.

Je sais que l'Alliance a parfois maille à partir avec les gens des Maritimes, du moins c'est le cas certains de ses députés. J'aimerais toutefois vous citer ce que dit le comité spécial établi par le Nouveau-Brunswick pour étudier la question du prix de l'essence. Le comité fait remarquer que la réduction des taxes ne se traduirait pas nécessairement par des prix moins élevés à la pompe.

Les députés savent que, après l'Alberta, c'est au Nouveau-Brunswick que les taxes sur le carburant sont les moins élevées au Canada, mais que les prix y sont sans doute les plus élevés au pays. Comment expliquer ce phénomène? Ce n'est pas par ma faute. Ce n'est pas parce que nous essayons de jouer avec la fiscalité. C'est plutôt du fait que le gouvernement du Nouveau-Brunswick a été le premier, en 1992, à accorder une réduction de 2 cents le litre de la taxe prélevée sur l'essence. Selon le Nouveau-Brunswick, les prix du brut étant comparables, il a été supposé que les marges du raffineur et du détaillant étaient également comparables à celles dans les autres villes canadiennes.

Le comité spécial a observé que, au cours des six premiers mois suivant la réduction de la taxe, les marges des raffineurs et des détaillants étaient plus élevées de 3,7 p. 100 à Saint John que la moyenne nationale dans d'autres grandes villes. Le comité en a conclu que, avec le temps, la réduction avait dans une grande mesure été récupérée par les marchés pétroliers et que les consommateurs n'en avaient pas pleinement bénéficié. À son avis, le fait de réduire la taxe sur l'essence au Nouveau-Brunswick ne s'était pas traduit par la réduction escomptée du prix de l'essence à la pompe.

La motion présentée par le parti du député et le sous-amendement irréfléchi qui empêche d'y ajouter du bon sens ne tiennent pas compte du fait que les consommateurs risquent d'en pâtir méchamment et que, à moins de comprendre la nature des marchés, les entreprises ne verront jamais la couleur de cette réduction.

Je félicite le ministre des Finances, le premier ministre et tous nos collègues pour avoir eu la sagesse et la prévoyance de dire, il y a deux ans de cela, que lorsque le Canada aurait les moyens de telles réductions, ils les offriraient directement aux Canadiens.

• (1100)

Nous avons au Canada un régime de marché libre axé sur l'offre et la demande qui comporte des risques s'il ne fonctionne pas, surtout lorsque les gouvernements collaborent tout simplement avec une industrie qui peut décider arbitrairement de profiter des fluctuations des prix que doivent assumer les consommateurs pour gonfler leurs recettes.

À ce sujet, je tiens à apporter une précision. À l'heure actuelle, nous subissons les contrecoups d'un problème international que nous pouvons observer surtout aux États-Unis d'Amérique, où il y a pénurie. Presque chaque perturbation sur le marché peut servir à justifier la hausse des prix. Ce qui est tragique, c'est que les Canadiens considèrent que cette situation est inévitable.

Personne de ce côté-ci ne réclame un prix mondial. Personne ne veut le rétablissement du Programme énergétique national de 1980. Nous cherchons plutôt à garantir la libre et pleine concurrence dans cette industrie. À cette fin, nous devrions nous demander pourquoi, lorsqu'il y a pénurie aux États-Unis et que la marge bénéficiaire moyenne des raffineries est d'environ 6¢ le litre à New York, les raffineries canadiennes dans la région de Toronto réagissent à la baisse de l'offre en augmentant de 11,5¢ le prix du litre?

C'est parce qu'elles peuvent se permettre d'ajouter six, sept ou huit cents de plus au prix de l'essence à cause de l'absence de concurrence sur laquelle les députés de l'Alliance ont toujours fermé les yeux. Ces députés ont décidé de ne pas s'inspirer de ce sage rapport, dont ils ont toutefois reconnu la valeur, puisqu'ils en ont retenu au moins une des 29 recommandations, tout en choisissant de ne pas tenir compte des répercussions de la situation sur l'ensemble des citoyens canadiens.

Je les prie d'être sérieux s'ils veulent s'occuper de cette industrie. Je comprends que les compagnies pétrolières sont derrière tout cela. Il y a des raffineries à Toronto. Il y a dans ma circonscription un réacteur nucléaire qui fuit de temps à autre. Cela ne m'empêche pas de parler de ces questions.

C'est un endroit où, depuis des générations, nous avons la liberté de parler des choses que nous savons être vraies. Nous ne devrions pas nous limiter à une seule question qui, nous le savons, n'a rien à voir avec le problème. C'est exactement ce que fait cette résolution. Elle n'est absolument pas pertinente. C'est dangereux. Il y a des ramifications politiques à tout cela. Les consommateurs vont être durement touchés, car non seulement ils ne pourront profiter de la redistribution de la richesse par les gouvernements qui ont, grâce à ces taxes, les moyens de financer les programmes que les provinces réclament, mais également, ils ne pourront jamais jouir d'une baisse des prix.

Chose plus importante, si nos vis-à-vis prétendent s'y connaître tant en commercialisation, ne serait-il pas sensé pour eux qu'au moins, étant donné les distorsions sur le marché, une baisse de prix se traduise également par une baisse des taxes? Je souhaiterais cela moi aussi.

Je pourrais poursuivre bien longtemps, mais je veux présenter ma motion. Il est tout à fait essentiel de parvenir à un certain équilibre dans ce qui est autrement, j'en suis persuadé, une idée bien intentionnée pour s'attaquer aux prix élevés de l'essence, même si cette motion ne porte pas sur les prix de l'essence mais sur les taxes.

Monsieur le Président, si vous le permettez, je vais lire à nouveau cette motion que je souhaite soumettre à la Chambre. La motion initiale de l'opposition se lit comme suit: «Que, étant donné les

Les crédits

hausses records du prix de l'essence, du mazout et du carburant diesel qui nuisent grandement aux consommateurs. . . » L'amendement vise à remplacer le texte qui suit le mot « consommateurs » par ceci: « . . . et notamment aux personnes à faible revenu, la Chambre exhorte le gouvernement à aider les Canadiens à assumer ce fardeau financier accru, et que la Chambre prie instamment les gouvernements des provinces et des territoires d'étudier la possibilité d'offrir une aide semblable. »

Je voudrais poser des questions simples à mes collègues avant qu'ils ne m'en posent, car je suis persuadé qu'ils savent qu'après m'être intéressé à cette question depuis quatre ou cinq ans, je ne l'aborde pas en dilettante. J'ai effectué de nombreux interviews dans leurs propres circonscriptions et je pense qu'il y a des points communs sur lesquels nous pouvons nous pencher.

La motion de l'Alliance ne contribue en rien à améliorer la situation des Canadiens ou à atténuer leurs malheurs et elle ne fait rien pour lutter contre le manque de compétitivité sous-jacent d'un secteur qui est dominé par trois ou quatre intervenants qui contrôlent la majorité des 18 raffineries du pays et qui ne peuvent, pour quelque raison que ce soit et comme le font d'autres secteurs, fonctionner au niveau de la vente au détail sans adopter une structure verticale intégrée.

C'est là un constat assez grave au sujet de la situation du secteur du pétrole ainsi que du coût du carburant au pays. Il explique pourquoi un montant de 10¢ ou 12¢ le litre, qui n'a même pas à voir avec la situation en amont, et qui est perçu en aval, est refilé de façon constante et habituelle aux consommateurs sans même que l'on ait la possibilité d'exercer une surveillance.

• (1105)

Si les députés entendent faire des citations, comme ils viennent de le faire sans vergogne, qu'ils citent d'autres parties de mon document et du document rédigé par les députés libéraux. Parlez des problèmes de compensation de la température. Mentionnez qu'il n'existe plus d'indépendance dans ce secteur. Cherchez à concilier l'idée que des normes environnementales s'imposent dans le cas des gens qui ne peuvent quitter ce secteur. Parlez de la raffinerie de Come By Chance qui s'est vu imposer une clause restrictive. Ne luttez pas contre nous lorsque nous participons aux travaux du comité de l'industrie et que nous essayons de proposer de nouveaux changements, et ne vous opposez pas à de bons projets de loi qui pourraient par ailleurs prouver que le Parlement et les députés d'arrière-ban ont un rôle à jouer.

Enfin, je prie les députés de ne pas tenir compte uniquement de l'idéologie autour de laquelle s'articulent leurs points de vue au sujet des taxes. Pensez aux gens qui devront dépenser le peu d'argent qu'ils possèdent en raison d'un marché situé hors du Canada, un pays ayant la chance d'avoir des sources d'énergie abondantes et dans lequel les taxes ont permis d'établir l'infrastructure qui permettrait à nos sociétés pétrolières d'être rentables et concurrentielles, et qui se trouvent maintenant dans une situation où ils sont à la merci d'autrui et peut-être incapables d'obtenir assez de carburant ou de ressources pour satisfaire aux besoins de base. Cette situation

n'a rien à voir avec les taxes et est entièrement attribuable au prix de cette ressource.

Je prie instamment les députés de ne pas se contenter d'accepter l'amendement à la motion qui rendrait cette dernière pertinente, mais aussi de faire preuve de compassion et de mettre de côté leur bataille concernant les taxes jusqu'aux élections. Luttons en faveur des Canadiens.

Le président suppléant (M. McClelland): L'amendement que le député de Pickering—Ajax—Uxbridge a proposé dans son intervention constitue plutôt un sous-amendement à l'amendement. Comme tous les députés le savent, un sous-amendement doit avoir un rapport précis et direct avec l'amendement. L'amendement est constitué du mot «immédiatement». Par conséquent, le sous-amendement tel que présenté est irrecevable.

M. Preston Manning (Calgary-Sud-Ouest, Alliance canadienne): Monsieur le Président, l'intervention du député comportait des points intéressants, et je suis persuadé de sa sincérité, mais, du point de vue des députés de ce côté-ci de la Chambre, il a ruiné tout l'effet de son intervention en faisant une affirmation tout à fait bizarre au début et à la fin. Il a en effet soutenu que le problème du prix élevé du carburant n'avait rien à voir avec les taxes élevées. Autrement dit, le gouvernement n'assume pas la responsabilité de son apport dans le prix élevé de l'essence alors que le prix se compose à 40 p. 100 de taxes.

Le député en a ensuite attribué la faute aux sociétés pétrolières et aux distributeurs, en reprenant un vieil argument des libéraux et des néo-démocrates. Si nous acceptons l'affirmation qu'autrefois les grandes pétrolières dictaient le prix du pétrole, quel a été le prix le plus élevé qu'elles aient demandé pour le pétrole? C'est 3 \$ le baril. Quand les gouvernements s'en sont mêlés par le truchement du cartel de l'OPEP et compte tenu de la réaction des pays occidentaux, ils ont fait monter le prix à 30 \$ le baril. Le problème est attribuable dans une proportion d'au moins 40 p. 100 à l'intervention du gouvernement dans le secteur et cette intervention se traduit par des taxes.

Pourquoi le député ne reconnaît-il pas que 40 p. 100 de la responsabilité du problème du prix élevé de l'énergie est liée à la composante taxes, et pourquoi n'appuie-t-il pas la motion dont la Chambre est saisie?

M. Dan McTeague: Monsieur le Président, c'est pour moi un double honneur que l'ancien chef du Parti réformiste pose la question. Je suis ravi de le voir à son siège. Une des premières fois où j'ai eu une occasion de participer à un débat à la Chambre, c'était avec lui. Nous venons de boucler la boucle. J'espère également qu'il s'agit d'un nouveau commencement pour nous deux.

Le député sait fort bien que cette question était très importante. Il a eu de nombreuses journées pour en discuter. Il a eu de nombreuses journées d'opposition pour soulever cette question. En fait, son parti ne la soulève aujourd'hui qu'en raison des prix élevés.

Le contexte dans lequel il présente son argument sur les taxes dérouté les Canadiens. Les Canadiens ne sont pas dupes. La plupart savent que ce ne sont pas les taxes, mais les prix, qui n'augmentent

Les crédits

que pendant les longs week-ends. De toute évidence, le député évite astucieusement d'en parler. Je peux assurer au député que les médias nationaux m'ont présenté cette question bien des fois. Le député connaît ma réponse à cela. Je me demande bien pourquoi elle a même été posée.

• (1110)

Je vais croire le député sur parole. Sauf erreur, il croit fermement que quiconque met en doute la bonne foi du secteur pétrolier doit être qualifié d'idéologue. Je viens d'une collectivité de durs travailleurs. Le député s'est rendu dans ma circonscription plusieurs fois, avant que je ne la remporte à nouveau avec une majorité encore plus forte que la dernière fois, sur la question des carburants. Dans notre patelin, à Toronto, le prix de l'essence atteint 78 cents le litre. C'est plus cher que partout dans le pays.

Je pourrais peut-être éclairer le député. Tout cela a commencé en 1992, pendant qu'il faisait campagne. Le guide Bloomberg Oil Buyer's, qui est maintenant bien connu, soulignait que les détaillants indépendants de carburants seraient la cible des grandes sociétés pétrolières et que ces dernières s'attaqueraient aux marges de profit des sociétés indépendantes, qui avaient le don de se montrer trop généreuses.

Je demande une chose. Laissons les petits concurrents efficaces rivaliser contre leur propre fournisseur, au lieu d'être écrasés par des lois faibles et des observations et des questions non pertinentes, comme celle que vient de poser l'ancien chef.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, je remercie le député de Pickering de son fort intéressant discours. Il est évident qu'il s'y connaît beaucoup en la matière.

Il pense qu'il sera d'accord avec moi sur une chose. Ce qui irrite vraiment les Canadiens et les rend vraiment furieux à propos de la hausse des prix de l'essence, ce sont les fluctuations apparemment arbitraires des prix qui leur sont incompréhensibles. Il a parlé, par exemple, des fluctuations survenues durant les longs week-ends. Ils ne savent pas d'un jour à l'autre quel sera le prix de cet important produit.

Le député souscrirait-il à l'idée soulevée par notre parti selon laquelle un organisme de réglementation national devrait être créé pour surveiller l'établissement des prix de l'essence? Les pétrolières devraient se présenter deux fois par année, par exemple, devant cet organisme pour justifier une hausse, comme elles doivent déjà le faire à l'Île-du-Prince-Édouard, ce qui sert bien cette province. Deux fois par année, les pétrolières doivent se présenter devant un organisme pour justifier une hausse; les prix sont alors fixés et gelés pour une période déterminée.

Le député ne convient-il pas que la création d'un tel organisme serait une bonne chose pour les consommateurs? Croit-il que ce serait utile?

M. Dan McTeague: Monsieur le Président, je remercie le député de Winnipeg, ma ville natale, pour ses remarques. J'étais justement

dans cette ville il y a environ une semaine et demie avec le Forum des politiques publiques, qui a entrepris des examens approfondis, de concert avec le Conference Board et grâce aux initiatives du gouvernement, de la question de l'essence et d'autres questions liées à la concurrence.

La question de la réglementation est particulièrement intéressante. Beaucoup de provinces ont choisi de ne pas réglementer afin de maintenir les prix artificiels, qu'elles auraient pu faire baisser. Pendant de nombreuses années, les Canadiens ont bénéficié d'un prix de l'essence beaucoup plus concurrentiel. À mon avis, la réglementation est probablement le dernier recours. On en viendra peut-être cependant au point où cela sera nécessaire.

Le député sait que cette question relève des gouvernements provinciaux. Dans ce contexte, le gouvernement fédéral a eu des discussions à ce sujet avec certaines provinces.

Le député qui a posé la question a certains appuis dans les provinces, comme nous pouvons le voir dans ce rapport. Les gouvernements provinciaux ont envisagé de s'attaquer au problème des prix abusifs. Pour ce qui est de la question des terminaux, j'ai justement écrit une lettre au chef du Bureau de la concurrence il y a deux jours au sujet de la possibilité de fermer ces terminaux.

Enfin, nous ne devrions pas laisser les gens de l'industrie pétrolière, comme M. J. Ervin, avoir le dernier mot. Nous n'avons pas besoin du renard pour garder le poulailler.

M. Monte Solberg (Medicine Hat, Alliance canadienne): Monsieur le Président, revoyons quelques faits; je tiens à rappeler que c'est le parti d'en face, le gouvernement libéral, qui, en 1995, a haussé d'un cent et demi le litre les taxes sur l'essence, pour éliminer le déficit disait-il. Le déficit est maintenant chose du passé. Malgré cela, le gouvernement affirme qu'il ne peut pas réduire les taxes d'accise sur l'essence. Il faut rappeler ce point.

Dans ce dossier, l'hypocrisie du gouvernement est incroyable. Notre collègue d'en face affirme que les pétrolières devraient réduire les prix, alors que son propre gouvernement les augmente. D'autres députés libéraux disent que les prix de l'essence devraient être plus élevés car ce serait bon pour l'environnement. Le NPD le répète sans cesse, mais maintenant, il cherche un moyen d'échapper à cet argument.

• (1115)

Je me demande comment mon collègue d'en face peut expliquer qu'il demande aux sociétés pétrolières de faire leur travail, alors qu'il n'a aucun contrôle direct sur cet aspect du dossier, que c'est son propre gouvernement qui a haussé le prix de l'essence et qu'il refuse de faire quoi que ce soit à ce sujet.

Comment peut-il concilier le fait qu'il a la possibilité, comme membre du gouvernement, de réduire le prix de l'essence et qu'il ne fait rien, alors qu'il demande aux sociétés pétrolières de le faire volontairement?

Les crédits

M. Dan McTeague: Monsieur le Président, quand des fripons déforment une vérité écrite ils tendent un piège aux consommateurs. J'espère que le député n'est pas en train de suggérer que le débat d'aujourd'hui porte sur l'essence. Si tel est le cas, de toute évidence, il n'a pas lu la motion de son propre parti.

Si les députés d'en face étaient vraiment sincères dans leur intention d'essayer de faire quelque chose pour enrayer la flambée du prix du carburant, ils l'auraient fait par le biais du régime fiscal il y a deux ou trois ans quand il était de 50 ou 60 cents le litre d'un bout à l'autre du pays. Mais les gens d'en face n'ont dit mot tant qu'ils n'avaient pas trouvé le moment le plus propice.

En ce qui concerne les recommandations que renferme le document, et qui reflètent les propos du ministre des Finances, il ne fait aucun doute que le gouvernement va offrir de l'aide. L'amendement que j'ai été adroitement empêché de proposer par les mêmes vieilles tactiques que les années précédentes propose justement ça.

Le gouvernement va accorder de l'aide, mais il préfère l'accorder aux gens qui comptent plutôt que de remplir les poches des grosses compagnies pétrolières dont le député se fait le porte-parole.

Le président suppléant (M. McClelland): Le député de Témiscamingue a la parole.

M. Dan McTeague: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Vous avez rendu une décision au sujet de l'amendement que j'aimerais proposer. Vu votre décision, je demande maintenant le consentement unanime, dans le cadre de cette même décision, pour proposer un amendement à la motion principale.

Le président suppléant (M. McClelland): Le député de Pickering—Ajax—Uxbridge demande le consentement unanime pour proposer l'amendement qui a déjà été présenté en son nom. Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. Dan McTeague: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je suis certain d'avoir entendu les députés de l'Alliance dire non. De quoi ont-ils peur?

[Français]

M. Pierre Brien (Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, je suis très heureux qu'on ait la chance aujourd'hui de débattre et, éventuellement, de se prononcer de façon formelle par un vote sur le dossier qui préoccupe beaucoup les citoyens, soit le prix de l'essence qui est très élevé et qui a atteint des sommets records.

Cette crise dure depuis quelques mois et le gouvernement fédéral n'a encore rien fait, espérant que le temps serait son allié et que cette crise finirait par s'évaporer. D'ailleurs, jusqu'à maintenant, la seule action du gouvernement fédéral en ce qui concerne le prix de

l'essence a été de demander une étude au Conference Board. Les conclusions de cette étude seront connues au début de l'an prochain.

On sait très bien que quand on ne veut rien faire, c'est la meilleure façon de procéder. On fait une étude dont le résultat sera connu très loin dans le temps. D'ici à ce que les conclusions de l'étude soient connues, on dit: «On étudie la question.»

Je vais lire le texte de la motion pour que les gens comprennent bien de quoi nous parlons. Elle se lit comme suit:

Que, étant donné les hausses records du prix de l'essence, du mazout et du carburant diesel qui nuisent grandement aux consommateurs, aux camionneurs et aux entreprises du Canada et étant donné que le ministre des Finances a récemment promis de réduire les taxes, la Chambre exhorte le gouvernement à diminuer la taxe sur les carburants, notamment en annulant l'augmentation de la taxe d'accise sur l'essence créée en 1995 comme mesure temporaire devant enrayer le déficit et en appliquant la recommandation faite par le comité du caucus libéral sur le prix de l'essence au Canada en 1998 visant à abolir la double imposition causée par la TPS.

● (1120)

D'entrée de jeu, je tiens à dire que les députés du Bloc québécois appuieront cette motion. Nous allons voter en faveur de cette motion qui donnerait un petit répit aux consommateurs. Mais on voudrait plus que cela. Je vais rappeler ce que nous souhaiterions voir comme intervention, mais au moins c'est un pas dans la bonne direction. C'est pour cela que nous allons l'appuyer et voter en faveur de la motion.

De notre côté, on aurait aimé que le gouvernement, étant donné le caractère exceptionnel de la crise qui sévit présentement, suspende la taxe d'accise au complet qui, elle, est de 10¢ le litre.

La motion sur laquelle nous nous penchons va faire en sorte de réduire en permanence—c'est une de ses forces—le prix de l'essence de 3¢ à 4¢, dépendant du niveau du prix du baril de pétrole. On voudrait une réduction temporaire de 10¢ le litre, immédiatement, pour qu'elle soit substantielle et que les consommateurs puissent facilement dire: «Écoutez, c'est 10¢ le litre de moins qu'on devrait payer.»

Je sais que les libéraux vont se cacher derrière une autre approche en disant: «On n'est pas sûrs que les consommateurs pourraient en bénéficier réellement», et ainsi de suite. Si tel est le cas, quand on dit qu'on ne veut pas baisser la taxe de 2¢ ou 3¢ parce que le consommateur ne pourra pas en bénéficier, c'est admettre qu'il n'y a pas une saine concurrence dans l'industrie. S'il y avait une saine concurrence, c'est très clair qu'un des joueurs aurait intérêt à baisser son prix tout de suite et à aller chercher une part de marché. S'il ne le fait pas, ou s'ils ne le font pas collectivement, s'il n'y a pas de collusion dans cette industrie, il y a définitivement de sérieuses lacunes en matière de concurrence.

Nous disons que c'est peut-être possible, et on est convaincus qu'il y a des lacunes en matière de concurrence. C'est pour cela qu'on veut une baisse plus substantielle que 3¢ le litre. Mais ici, il s'agit d'une mesure permanente. Dans la motion présentée par l'Alliance canadienne, on dit «notamment», ce qui n'exclut pas

Les crédits

d'autres mesures. Nous sommes toujours en faveur d'une suspension de la taxe d'accise jusqu'à ce que le prix du baril de pétrole revienne à un niveau beaucoup plus acceptable, et le prix de l'essence à un niveau plus abordable.

Pourquoi parle-t-on de réduction temporaire? C'est évidemment parce qu'il y a toutes sortes de questions reliées à ce dossier: des questions environnementales, un niveau de taxation, ici, par rapport à ce qui se passe dans le monde. On ne veut pas faire abstraction de tout cela, mais on veut donner un signal clair aux consommateurs qu'on va leur donner un coup de main, que ce n'est pas vrai que les réductions d'impôt qu'on leur a données dans les derniers budgets vont toutes passer dans le poste d'augmentation du prix de l'énergie.

L'essence, c'est une chose, mais ce que l'on voit moins, ce dont on parle moins et qui est encore plus dramatique, ce sont tous les gens qui chauffent à l'huile. L'hiver passé, les factures ont doublé. Cet hiver, cela ne sera pas mieux. Ce sont souvent des gens à faible revenu ou à revenu moyen qui ont de tels systèmes de chauffage et ils sont très sévèrement pénalisés. Doubler une facture de chauffage aux mois de janvier et février, pour des gens qui ont déjà un budget très serré, je peux dire que c'est tout un casse-tête. Ce n'est pas évident. On devrait également mettre en place des mesures exceptionnelles pour ces gens-là, afin de leur donner un coup de pouce de façon à éviter qu'ils soient trop pénalisés par l'ampleur de la crise actuelle.

De notre côté, notre position comporte quatre points. On veut évidemment une suspension temporaire de la taxe d'accise de 10¢ le litre immédiatement. C'est un aspect très important.

Deuxièmement, on veut également parler des pratiques de l'industrie. Dans ce volet que je vais élaborer—je vais plutôt y revenir pour l'élaborer davantage—je démontrerai qu'on souhaite des mesures particulières pour améliorer les pratiques concurrentielles dans cette industrie.

On veut aussi avoir des investissements dans des énergies alternatives. Il ne faut pas que de crise en crise—ce n'est pas la première fois qu'il y a une crise du pétrole; à un moment donné, il va falloir apprendre—on soit toujours en train de se retrouver dans la même situation.

On est très dépendants des produits pétroliers. Il y a des domaines dans lesquels des alternatives se pointent. Mais cela est difficile de financer de la recherche dans ces secteurs quand on connaît la puissance de l'industrie pétrolière qui, elle, n'a aucun intérêt à ce que des alternatives se développent. S'il n'y a pas de participation publique au financement du développement d'énergies alternatives, c'est clair que celles-ci auront beaucoup de difficulté à voir le jour et à devenir réelles pour les consommateurs.

• (1125)

Je reviens au volet de la concurrence. Le gouvernement fédéral est responsable de cette question. Il y a une loi sur la concurrence. C'est dans sa cour. Il n'a pas à attendre Pierre, Jean, Jacques, les provinces, son voisin et la communauté internationale. Les lois sur la concurrence sont sa responsabilité.

J'ai ici un rapport qui a été fait en 1998 par un comité du Parti libéral qui a étudié la question du prix de l'essence. Cela ne date pas de la préhistoire.

Dans ce rapport, on admettait à maintes reprises qu'il y avait beaucoup de lacunes dans les pratiques concurrentielles de cette industrie. On disait même, à un moment donné, que le marché canadien est une véritable aubaine et un paradis pour les pétrolières. On démontrait aussi, dans une étude très bien faite, qu'on paie en moyenne l'essence plus cher ici qu'aux États-Unis, sans compter les taxes, soit de 4¢ ou 5¢ le litre de plus pour des marchés comparables.

Comment se fait-il qu'on paie ici toujours plus cher pour nos produits pétroliers? Et le gouvernement fédéral ne fait rien, il se croise les bras. On a bien étudié un peu les questions relatives à la concurrence, mais cela n'accouche jamais de mesures qui ont des dents et qui viennent corriger ce qui se passe dans la pratique.

Par exemple, comment se fait-il que trois entreprises, qui sont à la fois des raffineurs, des distributeurs et des détaillants, contrôlent 75 p. 100 des ventes en gros? Le marché est dominé par quelques joueurs qui contrôlent la situation. Ils ont la capacité d'influencer les prix de façon énorme. Les indépendants tirent le diable par la queue. Ce n'est pas évident pour eux de réussir à opérer quand ils achètent l'essence au même endroit que la bannière en face d'eux.

Prenons un exemple. Je ne veux pas en cibler un en particulier, mais l'indépendant s'approvisionne à la même raffinerie que le Esso en face de lui. On comprend bien que quand ce sont les gens en face de chez vous qui vous vendent de l'essence, à un moment donné, ce n'est pas toujours facile.

Il y avait des choses très intéressantes dans les recommandations libérales. Par exemple, ne serait-il pas intéressant de séparer le raffinage et la vente au détail, de ne pas permettre à une entreprise de faire les deux?

Ce n'est pas un précédent d'intervention de type socialiste. Cela existe dans plusieurs États américains. On veut assurer la concurrence aux deux niveaux, soit au niveau du raffinage et de la vente au détail. La meilleure façon de le faire, c'est de ne pas permettre à une entreprise d'être aussi intégrée verticalement et de contrôler à peu près tout le marché, incluant la vente à ses compétiteurs, et de se retrouver dans une situation comme celle-ci.

Cela me fascine. J'ai étudié en économie et si je retourne aux études, je vais étudier la question des pétrolières. Comment se fait-il que ce soit toujours le même prix chez tous les détaillants? Comment se fait-il que c'est le même prix chez Esso, chez Ultramar, chez Petro Canada? Comment se fait-il qu'il n'y ait pas une entreprise qui réussit, à un moment donné, à innover et à prendre avantage sur l'autre d'un ou deux cent pendant quelques mois parce qu'elle aurait découvert une meilleure technologie ou une meilleure mise en marché? Comment se fait-il qu'il n'y a jamais eu une entreprise qui a réussi à se démarquer des autres?

C'est un mystère pour moi. Comment se fait-il que dans un marché compétitif, aucune compagnie ne prend avantage l'une de

Les crédits

l'autre, ne serait-ce que temporairement? Comment se fait-il qu'on ne voit pas une entreprise qui a su s'adapter et éventuellement baissé son prix? Cela démontre clairement qu'il n'y a pas de saine concurrence dans l'industrie.

Baisser les taxes, c'est une bonne chose, mais c'est temporaire et exceptionnel. Il ne faudrait pas perdre de vue qu'il existe des problèmes permanents dans cette industrie.

Je sais qu'il y a des députés de l'autre côté de la Chambre qui sont d'accord avec cela. J'ai hâte voir de quelle façon ils vont éventuellement voter quand ils auront à se prononcer. Je sais que de l'autre côté de la Chambre, s'ils vont jusqu'au bout de leurs recommandations, il va falloir des modifications pour qu'on ne permette plus à quelques joueurs de dominer autant le marché canadien des produits pétroliers. C'est un aspect sur lequel on peut travailler au niveau de la concurrence.

J'aimerais qu'on le fasse rapidement, qu'on ne soit pas en train d'attendre l'étude du Conference Board, qu'on débâte très clairement cette question ou que le ministre donne un mandat pour qu'on renvoie la question tout de suite en Comité pour étudier l'opportunité de séparer les activités de vente au détail et de raffinage.

Cela ne veut pas dire que les raffineurs ne pourraient plus vendre au détail, mais ils pourraient avoir, par exemple, un actionariat limité.

Si la compagnie Impériale veut vendre au détail, elle pourrait peut-être être actionnaire jusqu'à un certain seuil, par exemple, à hauteur de 15 p. 100, 20 p. 100 ou 25 p. 100. Cela existe dans d'autres domaines. On le fait dans le domaine bancaire. On le fait ailleurs. On évite que des gens contrôlent autant le marché. On pourrait le faire aussi dans le domaine de l'essence.

• (1130)

On pourrait faire en sorte qu'un raffineur-distributeur ait une participation limitée. On peut aussi l'interdire complètement dans la vente au détail. D'autres joueurs prendront le marché et il y aura plus de concurrence.

Je veux être bien clair, on ne dit pas que les gens qui, dans leur communauté, sont propriétaires ou gérants d'une station-service ne font pas tout ce qu'ils peuvent pour être compétitifs, mais avec le prix qu'ils paient aux raffineurs lorsqu'ils s'approvisionnent en essence, ils n'ont pas une grande marge de manoeuvre. Très souvent, on leur impose le prix; ils reçoivent un coup de fil et on leur dit: «Ce matin, tu vends à tel prix.» C'est ainsi que cela fonctionne.

Ils ne sont pas très bavards, parce qu'ils sont dans les affaires à l'heure actuelle. Mais quand on parle à des gens qui ont déjà été dans les affaires et qui ne le sont plus maintenant, on s'aperçoit qu'il y a des pratiques très douteuses dans certains cas. Elles ne sont pas dans l'esprit de la Loi sur la concurrence, si on veut protéger les consommateurs.

Il y a là un champ d'action très intéressant, ouvert par les libéraux eux-mêmes—et je le répète, je n'ai pas peur de le dire—dans un bon rapport qui a été fait. Le problème, ce n'est pas la qualité du rapport, c'est la volonté de le mettre en application. Il contient beaucoup de bon travail.

Une grande partie de l'étude a été faite en Ontario, on n'est pas allé beaucoup sur le terrain au Québec; j'aurais aimé qu'on vienne un peu chez nous, mais cela se ressemble beaucoup. Les dynamiques sont les mêmes. Maintenant, le réflexe du gouvernement est de dire: «Ah, c'est un problème international.»

On ne veut pas faire de démagogie, on sait que le prix du baril de pétrole est descendu à 10 \$ ou 12 \$ et qu'il vient de passer à 35 \$ ou 37 \$, dans cette fourchette-là, au cours des derniers jours. On en est tout conscients. On sait qu'une grande partie de la hausse du prix vient de là.

Mais j'aimerais que quelqu'un m'explique quelque chose. Si vous avez une entreprise et que le prix du produit que vous vendez, peu importe lequel, augmente—comme cela a été le cas avec l'essence—et qu'il coûte de plus en plus cher—normalement, les consommateurs vont essayer de réduire un peu leur consommation—cette entreprise va être obligée de réduire ses bénéfices pour protéger sa part de marché. En affaires, ce n'est pas un bon contexte pour faire plus de profits. Comment se fait-il alors qu'en même temps qu'il y a une crise aussi sévère, que les consommateurs sont ultrasensibles aux prix, on voit les pétrolières faire des profits faramineux, des profits records? Ça, c'est très inquiétant.

Je veux bien croire que certaines sont liées à des activités directes, ce qui fait que vu que le prix du baril a augmenté, elles font plus d'argent, mais j'aimerais qu'on puisse trouver d'où vient cet argent. Combien de profit a-t-on fait au détail comparativement au trimestre précédent, ou à un an ou deux ans?

Ce sont des états financiers intégrés, et une chatte n'y retrouverait pas ses petits. On ne peut pas arriver à savoir comment ils ont réussi à faire cet argent. Est-ce que c'est juste la hausse du prix du baril de pétrole? Est-ce que c'est plus que cela? Est-ce qu'on ne paie pas encore trop cher à la pompe, de quelques sous le litre?

Je suis d'accord avec la motion présentée par l'Alliance canadienne, mais je suis déçu sur un point: elle n'aborde pas du tout l'aspect de la concurrence. Je suis d'accord pour qu'on baisse les taxes et que ce soit de façon temporaire, mais on ne doit pas perdre de vue qu'il y a des problèmes permanents à notre industrie.

La proposition de l'Alliance canadienne vise à baisser les prix en permanence, dans un marché concurrentiel, d'environ 3¢ le litre. Si on la compare au marché américain, une saine concurrence pourrait avoir le même effet en permanence. Si on combinait ces deux mesures de façon permanente dans un bon marché concurrentiel, on pourrait diminuer le prix de 7¢ ou 8¢ le litre.

Cela fait que l'on se pose des questions. Veut-on stimuler la demande de ce produit, lorsqu'on sait qu'il y a là des effets environnementaux? Cela soulève une autre question et rejoint ce que je disais plus tôt, qu'il faut investir dans les énergies alternatives, parce qu'il faut réduire notre dépendance envers les produits pétroliers.

L'omission, ou ce qu'on aurait aimé voir de l'Alliance canadienne concernant la concurrence, on la comprend très bien. On sait où est située l'industrie. Il n'est pas besoin de regarder longtemps une grande carte du Canada pour voir que l'Alberta ne se plaint pas trop de la situation actuelle quant au prix du baril de pétrole. Qu'ils aient eu la possibilité de donner des ristournes à leurs citoyens, on peut le

Les crédits

comprendre. Probablement que la nature humaine étant ce qu'elle est, si nous étions à leur place, on aurait le même réflexe, mais il faut avoir un peu plus de perspective.

Il y a des libéraux, que je ne nommerai pas, qui vont devoir se tenir debout lorsqu'on votera sur cette motion. On ne peut pas dire qu'on va voter contre, parce que c'est insuffisant, parce que ce n'est pas assez. Il faut commencer quelque part et c'est un pas dans la bonne direction.

• (1135)

Un des grands avantages de réduire les taxes, c'est que cela met une pression très forte sur le gouvernement pour vouloir améliorer la situation et, éventuellement, récupérer cet argent.

Nous voulions lui donner un caractère plus fort et temporaire parce que le gouvernement dirait peut-être: «Oui, j'ai suspendu ma taxe d'accise de 10¢. Cela me rapportait près de 400 millions de dollars par mois. Peut-être que si j'améliorais les pratiques concurrentielles, ce serait mieux que ce soit 4 ou 5¢ le litre qu'on récupère et que je récupère 4 ou 5¢ de ma taxe d'accise.» Cela pourrait être intéressant. Il y aurait un intérêt économique et financier majeur de la part du gouvernement fédéral à considérer la question avec un peu plus d'urgence.

Dans les pays européens, cela a beaucoup brassé. Il ne faut pas penser que cela ne brassera pas ici. Le prix du baril de pétrole est très élevé malgré la décision récente des pays de l'OPEP. On entend parler de l'Association des camionneurs de l'Ontario qui menace de prendre des mesures pour bloquer la circulation dès demain. L'économie roule relativement bien. Les camionneurs ont été occupés et ont travaillé cet été.

À l'automne, l'économie ralentit toujours un peu. On va voir des gens qui, lorsqu'ils vont avoir un peu plus de temps disponible, qu'ils n'auront pas la «broue dans le toupet» à essayer de verser les paiements pour leur camion et qu'ils ne seront pas en train de transporter des marchandises, vont se faire entendre.

Il y a également d'autres gens. Je pense, entre autres, aux agriculteurs durant la période estivale. Ce n'est pas la période la plus propice ici pour les mobilisations. Qu'on ne se surprenne pas cependant de voir que cela va dégénérer. Il suffit de se promener un peu dans la population pour voir qu'elle est grandement préoccupée par le prix de l'essence. Elle demande au gouvernement d'agir sur deux fronts: baisser la taxe et demander des comptes à l'industrie pétrolière.

Comment se fait-il—cela fait beaucoup de questions sans réponse mais je les soulève quand même—qu'on a vu des journées, le printemps dernier où, le matin, le prix de l'essence affichait—je parle à titre indicatif, mais les proportions sont les bonnes—65,9¢. L'après-midi, c'était 72,9¢, et le lendemain matin, 68,9¢? Pendant ce temps-là, le prix du baril de pétrole était stable. Comment se fait-il qu'il y a eu de si fortes fluctuations dans des délais aussi courts? Comment se fait-il que dans des conditions de marché stable pendant un certain temps, on a vu des fluctuations, dans certains cas, de 10 p. 100 du prix de l'essence dans une seule journée?

Les pétrolières ont des comptes à rendre. J'aimerais les voir venir devant nous pour nous expliquer le détail de leurs profits, comme je le disais tout à l'heure, soit le profit qu'elles font dans les ventes au détail. Elles peuvent nous dire n'importe quoi parce qu'on ne peut pas vérifier. C'est là le problème. Il faudrait se donner une meilleure loi sur la concurrence, un Bureau de la concurrence plus efficace et lui donner un mandat spécial.

On demandait également de donner un mandat spécial au Bureau de la concurrence par rapport à l'industrie pétrolière. Il faut lui mettre un épée de Damoclès au-dessus de la tête, lui faire sentir de la pression et la surveiller sans arrêt pour la ramener dans le droit chemin. Cela prend des mesures exceptionnelles pour s'assurer de faire un suivi régulier, de disséquer les états financiers des pétrolières, de leur demander de rendre des comptes, de ne pas toujours s'imposer le fardeau de la preuve, mais également de leur demander des comptes de temps à autre. Je pense que cela permettrait de faire avancer le dossier.

En conclusion, parce que je vois que le temps file, nous allons appuyer cette motion et j'espère qu'elle va être adoptée. On aurait davantage été en faveur de suspendre complètement la taxe d'accise, et on continue de le demander. La motion de l'Alliance canadienne n'exclut pas cela et nous allons voter en faveur.

Nous voulons que le gouvernement se réveille et prenne ses responsabilités. Il y a des problèmes de concurrence dans l'industrie. À un moment donné, il faut arrêter de jouer à l'autruche et de se dire que tout se décide ailleurs, que c'est la faute de la situation internationale ou que c'est la faute des provinces qui ne veulent pas embarquer. Ottawa a des responsabilités, des moyens financiers et des pouvoirs légaux. Qu'il les utilise.

[Traduction]

Mme Judi Longfield (Whitby—Ajax, Lib.): Monsieur le Président, je félicite mon vis-à-vis. Il fait valoir de solides arguments avec lesquels je serais plutôt d'accord. Il faut obliger les pétrolières à rendre plus de comptes.

Je suis pourtant un peu perplexe. Le député d'en face soutient que nous avons éliminé totalement la taxe d'accise fédérale, mais il ne dit pas que le Québec impose sur l'essence une taxe d'accise de 15,2 p. 100, soit la deuxième en importance au Canada, et sur le diesel, une taxe qui correspond à quatre fois la taxe d'accise fédérale. Sans compter qu'au Québec, il y a aussi une taxe de vente de 7,5 p. 100, même sur le mazout.

Le député demande au gouvernement fédéral de réduire sa taxe d'accise, mais je ne l'ai pas entendu s'engager à faire du lobbying auprès de son gouvernement provincial pour qu'il fasse la même chose et réduise ses taxes qui sont nettement plus élevées. Comme je l'ai fait remarquer, la taxe sur le diesel est quatre fois plus élevée.

• (1140)

[Français]

M. Pierre Brien: Monsieur le Président, je remercie la députée de sa question. Cela va me permettre de soulever un point que je n'ai pas abordé dans mon discours.

Les gouvernements provinciaux, et je vais parler du Québec que je connais davantage, prélèvent des taxes sur l'essence, c'est vrai, mais ils assument la responsabilité du réseau routier. Je vous ferai remarquer que quand vous additionnez les montants prélevés par les deux taxes mentionnées, comparativement à l'argent investi par le ministère des Transports, il s'agit de budgets à peu près équivalents.

À Ottawa, uniquement avec la taxe d'accise, on collecte près de cinq milliards de dollars par année. Combien en réinvestissons-nous dans le réseau routier, ici à Ottawa? Très peu. Même pas 20 p. 100 du budget ou des taxes prélevées sur l'essence sont réinvestis soit dans le transport—et là, je prends tout le budget du ministère des Transports—soit dans l'environnement.

Il faut regarder les choses dans une juste perspective. D'ailleurs, il n'est pas nécessaire de bien connaître les mathématiques pour voir que les finances publiques des provinces ne sont pas dans le même état que celles du fédéral. Ici, après quatre mois d'opération, on a 11,2 milliards de dollars de surplus pour l'année courante, alors que le gouvernement du Québec, par exemple, s'il a un surplus de 1,5 milliard ou deux milliards, ce sera extraordinaire.

Oui, il y a des taxes provinciales sur l'essence. Si la députée veut plus d'information, elle devrait savoir qu'il y a des rabais régionaux. Les 15¢ le litre dont elle parle, ce n'est pas partout; c'est 15,2¢ le litre, et dans certaines régions, il y a des réductions de taxe faisant que cela peut descendre jusqu'à 10,9¢. Ce n'est pas 15¢ partout. Bien sûr, si vous prenez le maximum et l'utilisez à titre comparatif, cela donne le tableau que vous avez donné.

Cela n'exclut pas qu'un jour, les provinces fassent partie d'un mouvement, mais ce n'est pas vrai qu'Ottawa va se cacher derrière le fait que les provinces ne déclenchent pas l'offensive pour qu'il ne la déclenche pas. Qu'Ottawa donne le ton. Si les provinces veulent bonifier et ajouter à ce processus, ce sera tant mieux. Je n'exclus pas cela.

Au départ, le fédéral a la capacité d'agir et il a la responsabilité de le faire, d'autant plus que j'aimerais bien que dans la foulée de ce débat, on parle de la façon dont le gouvernement fait de l'argent avec les taxes sur l'essence et combien il en fait, parce qu'il est actionnaire de Petro-Canada et c'est aussi un partenaire dans l'exploitation de la plate-forme Hibernia. Le gouvernement fédéral ramasse beaucoup d'argent dans cela et réinvestit très peu dans les infrastructures de transport, dans le réseau routier ou dans l'environnement.

Il y a un débat très intéressant à faire sur cette question et je suis prêt à comparer ce que font les provinces avec ce que fait Ottawa n'importe quand.

[Traduction]

M. Peter Goldring (Edmonton-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je remercie le député d'avoir présenté plusieurs arguments sur ce dossier, mais j'aimerais qu'il donne plus de détails sur les recettes fédérales provenant de ces taxes.

Si je comprends bien, le gouvernement fédéral reçoit quelque 5 milliards de dollars grâce à ces taxes, mais il renvoie au gouverne-

ment provincial un maigre montant de 200 millions de dollars sous forme de transferts aux fins de réfection des routes.

Le député ne convient-il pas que la pompe à essence est une véritable vache à lait pour le ministre des Finances et que les consommateurs se font avoir par un gouvernement insensible qui les charge d'un fardeau fiscal excessif?

[Français]

M. Pierre Brien: Monsieur le Président, je suis tout à fait d'accord avec ce qu'a dit mon collègue. Pour le gouvernement fédéral, la taxation sur l'essence est une vache à lait. C'est extrêmement rentable et on réinvestit très peu.

On a beau se pêter les bretelles une fois de temps en temps parce qu'il y a un programme d'infrastructures, mais même les mégaprogrammes d'infrastructures sont, par exemple, de deux milliards d'investissements sur trois ans, ce qui fait à peu près 700 millions de dollars par année à la grandeur du Canada. Chaque année, on perçoit cinq milliards de taxes, et on n'inclut pas tous les revenus de la TPS. Avec la taxe d'accise, c'est près de cinq milliards de dollars par année.

Le budget total du ministère des Transports, incluant les domaines ferroviaires, aériens, terrestres et autres, ne dépasse pas un milliard. Si vous regardez celui du ministère de l'Environnement, c'est la même chose. Socialement, on pourrait dire que les taxes sur l'essence serviront à financer le réseau routier et à réinvestir en environnement, parce qu'il y a des alternatives à l'utilisation de l'essence, laquelle a des impacts sur l'environnement.

Je n'aurais pas de problème à ce qu'on étudie de près la question des taxes dédiées, que la taxe d'accise serve au financement de ces deux budgets. Le gouvernement fédéral serait aux prises avec le problème suivant: ou il réinvestit davantage dans le réseau routier et dans l'environnement, ou il réduit ses taxes, parce qu'elles ne sont pas justifiées et que ce n'est pas lui qui devrait prélever ce montant de taxes.

• (1145)

Je suis tout à fait d'accord avec cela, et j'espère que tout le débat actuel sur la question va nous amener à regarder ce qui se passe réellement au gouvernement fédéral, comment celui-ci profite énormément de la situation actuelle et du haut niveau de taxation qui est assez indécent, quand on considère le faible réinvestissement qu'il fait. Les commentaires du député de l'Alliance en ce sens sont tout à fait exacts.

[Traduction]

M. Ken Epp (Elk Island, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je remarque que le Québec est la seule province où la taxe provinciale sur le carburant est supérieure à la taxe fédérale. Partout ailleurs, la taxe provinciale est inférieure à la taxe fédérale.

Une voix: Vérifiez de nouveau. Vous faites allusion au diesel.

M. Ken Epp: Je ne fais pas allusion au diesel. Je fais allusion à l'essence, qui est le sujet du débat.

Je voudrais que le député parle du rôle que joue la taxe sur l'essence au Québec par comparaison à celui de la taxe provinciale.

Les crédits

[Français]

M. Pierre Brien: Monsieur le Président, je n'ai pas le tableau exact devant moi, mais je peux assurer le député que ce n'est pas vrai que c'est le seul endroit où il n'y a pas de taxe provinciale qui soit inférieure à la taxe d'accise. Il y a d'autres provinces où c'est le cas.

M. Mac Harb: Au Nouveau-Brunswick.

M. Pierre Brien: J'entends un député dire «au Nouveau-Brunswick». Je crois qu'il y a d'autres provinces Maritimes qui sont dans une situation semblable.

Cela dit, concernant la taxe sur les carburants au Québec, qui est de 15,2¢ le litre, il existe un rabais de taxe dans plusieurs régions et il varie, en gros, entre 10,5¢ et 15,2¢ le litre. Donc, dans certains cas, elle est beaucoup plus près du niveau de la taxe d'accise et dans d'autres cas, elle est plus élevée.

Sauf qu'à mon avis, après avoir donné cette explication technique, la justification est meilleure quand on considère ce que le gouvernement a à réinvestir dans le réseau routier. Quand on regarde ce qui se fait au Québec, ce qu'on collecte en taxes sur l'essence et ce qu'on réinvestit dans le budget des transports, ça se ressemble. La proportion est beaucoup plus élevée que ce qui se fait à Ottawa. Je crois qu'il s'agit de 80 p. 100 et plus qui est réinvesti.

Donc, c'est beaucoup plus près du principe d'une taxe dédiée. Si on additionne l'environnement, on y est presque, au Québec. Je ne connais pas ce cas-là province par province, mais je sais que dans le cas du Québec, c'est ainsi.

C'est pour cette raison qu'il m'apparaît justifié d'avoir des taxes sur l'essence, parce que c'est normal qu'il y ait des utilisateurs-payeurs. C'est normal que les utilisateurs du réseau routier contribuent davantage à le financer. Cela ne veut pas dire que les autres citoyens n'ont pas à contribuer, parce qu'on utilise tous, en quelque part, les infrastructures de transport. Mais c'est normal que les utilisateurs paient davantage.

Sauf qu'actuellement, nous avons atteint les limites du tolérable. Il faut donner un coup de main aux consommateurs sur plusieurs fronts, qu'il s'agisse de l'essence, du diesel, de même qu'aux camionneurs et aux gens qui utilisent ou qui vont utiliser de l'huile à chauffage pour leur besoin d'énergie, particulièrement cet hiver, parce que ça va leur coûter très cher. Il faut agir sur tous les fronts.

C'est pour cette raison que dans la motion de l'Alliance canadienne, il y a, à mon avis, une petite faiblesse, et c'est en ce qui concerne le rabais sur la TPS pour les camionneurs; plusieurs peuvent considérer l'essence comme un intrant, ils bénéficient de remboursements de la taxe. Donc, pour eux, réduire la TPS, ça ne change pas beaucoup leur situation. C'est pour cette raison que nous ciblons davantage la taxe d'accise, parce que cela permet aussi de donner un coup de main aux camionneurs, en particulier les indépendants, aux prises avec des situations très pénibles et très difficiles.

Donc, je conclus en disant qu'on va appuyer la motion. Il y a d'autres actions qui peuvent être faites aussi pour renforcer et aller

plus loin encore. Ne perdons pas de vue qu'on a ici une industrie canadienne où il y a un problème de concurrence et il faut agir sur ce front-là, pas juste en 2001, après que le Conference Board aura donné son avis, mais plus rapidement que cela. On est capable de le faire, et on n'a pas besoin de regarder très loin; qu'on regarde au sud où plusieurs États américains ont des lois qui pourraient s'adapter assez facilement à ce qui se passe ici.

[Traduction]

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre part aujourd'hui à cet important débat dont je dirai cependant qu'il est assez simpliste étant donné que dans la motion dont nous sommes saisis il s'agit en fait d'une partie des profits pétroliers.

Les Canadiens ont du mal à digérer l'augmentation des prix de l'essence et du mazout. Ils savent que cette augmentation est due en petite partie aux taxes. Toutefois, si on leur demande vraiment ce qui les préoccupe, ils vous répondront qu'il y a deux choses: Tout d'abord, et bien avant les taxes, le cartel pétrolier, l'Organisation des pays exportateurs de pétrole. Ensuite, les profits scandaleux réalisés par les compagnies pétrolières canadiennes, sur lesquels je reviendrai un peu plus tard.

● (1150)

N'importe quel sondage public vous dira que ces chiffres sont nettement supérieurs à ceux que représentent les seuls profits sur l'essence, mais ce n'est pas mentionné. Il n'est pas question dans la résolution dont nous sommes saisis ce matin des profits réalisés sur l'essence. En fait l'Alliance réformiste n'en parle pas, manifestement parce qu'elle ne veut pas froisser ses amis dans le secteur pétrolier en Alberta alors que son nouveau leader cherche à vendre des tickets à 25 000 dollars par personne ou au moment où il rencontre ou a rencontré le Conseil du patronat et s'identifie au milieu des affaires dans ce pays. Je partagerai mon temps de parole avec le député de Kamloops, Thompson and Highland Valleys.

J'ai vérifié, ce matin, en prévision de la présente allocution, et il se trouve que la Chambre des communes a siégé 75 jours entre février et juin. Au cours de n'importe lequel de ces jours de séance, l'alliance réformiste aurait pu poser 19 questions environ. Si je sais compter—et ce n'est pas sûr—cela représente quelque 1 425 occasions.

Combien de questions a-t-elle posées sur le prix de l'essence? Absolument aucune. Elle n'a fait que répéter ce que disaient les grandes sociétés pétrolières. Si l'on n'est pas prêt à parler des profits des sociétés pétrolières ni de l'OPEP, on ne va pas vraiment au cœur du problème. Les Canadiens les comprennent, surtout lorsqu'ils voient que les profits des sociétés pétrolières pour le dernier trimestre ont grimpé de 558 millions de dollars ou qu'ils ont augmenté en glissement annuel de plus de 500 p. 100 pour le deuxième trimestre de 2000.

Quelqu'un qui a beaucoup parlé du sujet à la Chambre des communes cette année, c'est mon collègue, le député de Regina—

Les crédits

Lumsden—Lake Centre. Il ne cesse de parler du prix de l'essence depuis qu'il a été élu à la Chambre, il y a environ sept ans. En fait, dix fois au cours de la dernière année, il a posé des questions précises au ministre des Ressources naturelles et à d'autres ministres au sujet du prix de l'essence.

Il a prévenu la Chambre que les sociétés pétrolières ont réduit leurs stocks de mazout de quelque 39 p. 100 depuis l'an dernier et que cela ferait inévitablement grimper le coût du chauffage cet automne. Il a demandé au ministre des Ressources naturelles de prévoir ou d'organiser un sommet avec les sociétés pétrolières et de mettre un plan en place. Il n'en est absolument pas question dans la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Le député de Regina—Lumsden—Lake Centre a présenté un projet de loi d'initiative parlementaire, le C-488, demandant la création d'une commission des prix de l'énergie dont s'enquerrait tout à l'heure le député de Regina—Qu'Appelle. Il s'agit d'un sommet de l'énergie où les sociétés pétrolières devraient rendre compte de leurs décisions. L'énergie faisant tourner l'économie canadienne, elle est indispensable dans un pays aussi étendu que le nôtre.

Les chocs du prix de l'énergie ont provoqué des poussées inflationnistes qui ont mis beaucoup de Canadiens sur la paille et augmenté le coût de la vie pour tous. Si nous acceptons de réglementer les tarifs-marchandises, le prix des médicaments, des timbres-poste et de la télévision par câble, il n'est pas impensable d'envisager de réglementer le prix d'un produit de première nécessité et un facteur de production comme l'énergie, que pratiquement toutes les familles canadiennes utilisent.

L'initiative parlementaire du député a pour objet d'éviter les hausses déraisonnables. À ce sujet, notre collègue de Winnipeg-Nord l'a rappelé un peu plus tôt, et j'ai été heureux de l'apprendre, l'Île-du-Prince-Édouard est une province qui a nommé une commission d'examen des questions énergétiques.

Quand j'y étais un peu plus tôt cette année, j'ai remarqué que non seulement les prix étaient plus bas dans l'Île-du-Prince-Édouard par rapport à d'autres régions du Canada mais, encore plus intéressant, que l'écart entre le prix de l'essence super et l'essence ordinaire était d'environ 4 cents du litre comparé à 9 ou 10 cents du litre ailleurs dans le pays. Quand j'ai interrogé à ce sujet un porte-parole de Petro-Canada, il a fait preuve d'indifférence et déclaré que c'était là la marge bénéficiaire de la société et que celle-ci ne comptait pas y toucher.

• (1155)

Ceux qui ont vécu l'époque où le carburant était vendu au gallon plutôt qu'au litre se souviendront que l'écart entre le prix du carburant ordinaire et le super était loin d'être de l'ordre de 40 ou 50 cents le gallon.

Je me souviens de la flambée des prix de l'énergie au début des années 70 à la suite du conflit israélo-arabe. Bon nombre de provinces canadiennes, peut-être toutes, ont mis en oeuvre un programme destiné à repousser la montée des prix à la pompe. Si le prix du baril montait, les provinces décrétaient que les stocks existants pouvaient durer 60 jours et qu'aucune augmentation à la pompe ne pouvait avoir lieu avant 60 jours. Il me semble qu'il serait utile que le

gouvernement examine la possibilité de mettre sur pied un tel programme.

En passant, permettez-moi de signaler que j'obtiendrais, j'en suis certain, l'appui du député du Labrador, qui, je m'en souviens, avait été très contrarié l'an dernier par l'histoire d'un pétrolier transportant vers le Labrador du mazout de chauffage domiciliaire. Le prix du mazout avait augmenté pendant le voyage du pétrolier. Puisque la société pétrolière avait payé le prix précédent, elle allait réaliser un profit inattendu sur le dos des bonnes gens du Labrador.

Le projet de loi C-488 contribue à réduire le risque de collusion en faisant appel à la Loi sur la concurrence. Nous estimons que le gouvernement a refusé de prendre des mesures appropriées, et, de toute évidence, les alliancistes ont proposé cette motion sur le prix. . .

M. Ken Epp: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'ai décidé d'attendre que la situation se présente trois fois avant d'invoquer le Règlement. Le député a désigné notre parti de manière erronée à trois occasions. Le nom exact de notre parti est l'Alliance canadienne. Le Président a déjà rendu une décision stipulant que c'est là le nom à utiliser à la Chambre. Je vous prierais de le rappeler au député.

Le président suppléant (M. McClelland): Le député d'Elk Island a bien exposé le problème.

M. Dick Proctor: Monsieur le Président, l'environnement est un aspect très important pour notre parti, et rien n'est prévu à ce sujet. Sur le plan énergétique, il faut encourager l'expansion et l'utilisation des transports en commun. Comme l'a mentionné le député de Winnipeg-Nord à maintes occasions, il faut rénover les immeubles de manière à ce qu'ils respectent des normes plus élevées sur le plan de l'efficacité énergétique, et il faut appliquer des critères d'ordre écologique. Nous devons encourager les industries et les technologies respectueuses de l'environnement, mais le parti ministériel ne fait pratiquement rien à cet égard.

En Saskatchewan, un projet pourrait être très intéressant à ce chapitre. Une entreprise envisage de construire une usine d'éthanol dans les Prairies, usine qui utiliserait de la paille et d'autres éléments de la biomasse afin de produire jusqu'à neuf milliards de litres d'essence. C'est assez prometteur pour l'avenir, mais je ne vois pas très bien, s'il en est, l'aide que le gouvernement offre à l'appui de ce projet.

Nous semblons progresser tant bien que mal dans la foulée de la conférence de Kyoto, à l'aveuglette, sans savoir ce que nous allons vraiment réaliser dans ce domaine.

Nous voulons promouvoir des prix du carburant qui soient équitables par l'entremise d'une commission chargée d'étudier les prix de l'énergie et approuver les augmentations futures des prix du carburant d'une manière transparente. Nous voulons limiter les embouteillages. Nous voulons réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais rien de cela n'est possible à cause des prix élevés que les Canadiens paient actuellement.

En conclusion, maintenant que le déficit est finalement éliminé, il n'y a certainement rien qui justifie le maintien de la surtaxe. Dans

Les crédits

le contexte actuel, nous pouvons appuyer la motion, mais nous le faisons en étant parfaitement conscients qu'il aurait été nettement préférable de présenter à la Chambre une motion prévoyant, entre autres choses, la mise en place d'une commission chargée d'étudier les prix de l'énergie ainsi que l'adoption de critères écologiques et de mesures rationnelles pour compenser les hausses de prix futures.

M. Ken Epp (Elk Island, Alliance canadienne): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement l'intervention du député et je le remercie pour son exposé réfléchi. Il a fait allusion à au moins deux reprises aux méchantes sociétés pétrolières qui exigent des prix très élevés pour le pétrole, mais on sait qu'environ 50 p. 100 du prix du produit est composé de taxes. Les taxes sont une forte composante du prix que nous payons à la pompe.

• (1200)

Pour ce qui est des profits des entreprises, il semble que le prix de l'essence ait augmenté surtout à la suite des manipulations de l'approvisionnement mondial par les pays du Proche-Orient. Lorsque les stocks mondiaux diminuent, les prix semblent augmenter. C'est apparemment une des lois de l'économie.

Le député propose-t-il que nous adoptions un système à deux prix, c'est-à-dire un prix intérieur se rapprochant de ce que nous sommes prêts à payer et un prix à l'exportation égal aux prix mondiaux? Étendrait-il ce système des doubles prix aux produits agricoles, les agriculteurs canadiens demandant un prix pour les produits vendus au Canada et un autre pour les produits vendus sur les marchés internationaux? J'aimerais que le député nous donne des détails là-dessus.

M. Dick Proctor: Monsieur le Président, il est intéressant qu'il ait dit que les taxes représentaient environ 50 p. 100 du prix total à la pompe.

M. Ken Epp: Non, j'ai dit du produit.

M. Dick Proctor: Du prix du produit, donc. L'ancien chef du Parti réformiste a dit que les taxes représentaient 40 p. 100, plus ou moins 10 p. 100.

La réponse à la question sur le système à double prix n'est pas simple parce que, comme le député le sait, l'accord de libre-échange nord-américain interdit expressément d'avoir deux prix pour le pétrole, le gaz naturel et les produits agricoles.

M. Peter Stoffer (Sackville—Musquodoboit Valley—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Palliser pour son exposé et pour ses préoccupations environnementales concernant les carburants et les taxes.

On a vu ce qui s'est passé en Angleterre lors du blocus organisé par les camionneurs. On a été témoins des pénuries dans les magasins. On a vu des hôpitaux qui ne répondaient plus qu'aux urgences, incapables de pratiquer les opérations chirurgicales électives.

On sait que les réserves de pétrole dans la mer du Nord seront épuisées d'ici l'an 2020. Sachant cela, conscient que le temps file, le député peut-il recommander au Canada de faire comme si le

pétrole était une ressource illimitée? Comme dans la publicité, BP annonce que l'ère du pétrole est révolue. On peut bien réduire les taxes sur le pétrole, mais nos petits-enfants seront privés de produits pétroliers.

Le député peut-il expliquer plus en détail ce que le Canada et les gouvernements devraient faire pour que nos enfants aient droit à une énergie renouvelable qui soit durable?

M. Dick Proctor: Madame la Présidente, c'est une question extrêmement importante vu que les réserves en combustibles fossiles sont limitées. Les experts ne s'entendent pas sur le nombre d'années qu'il reste encore, mais il faut envisager d'autres solutions, de nouveaux produits comme l'éthanol par exemple. Il faut songer à étendre davantage l'utilisation des véhicules actionnés par une batterie. Peut-être devons-vous encourager cette tendance en haussant le prix de ces 4x4 gloutons qui envahissent nos routes et ne contribuent en rien à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Un certain nombre de solutions de rechange s'offrent donc à nous, mais ce qu'il nous faut, c'est un gouvernement qui a la volonté politique nécessaire pour les mettre en place.

M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NPD): Madame la Présidente, je dirai tout d'abord que le Nouveau Parti démocratique appuiera la motion lorsqu'elle sera mise aux voix plus tard, afin de soutenir un tant soit peu les efforts visant à s'attaquer à un problème grandissant, qui prend en fait les proportions d'une crise dans la majeure partie du pays.

Ce problème suscite beaucoup de mystères, de mythes et de confusion. Par exemple, l'autre jour, je songeais au fait que l'Alliance canadienne tiendra son activité de financement à Toronto, dans quelques jours. Une table coûtera 25 000 \$.

Une voix: N'est-ce pas plutôt 2 500 \$?

M. Nelson Riis: Non, 25 000 \$ la table. Cela dépasse l'entendement.

• (1205)

Lorsque j'ai soulevé la question auprès de quelques-uns de mes amis de l'Alliance canadienne, à Kamloops, ils ont répondu: «Monsieur Riis, vous faites erreur. L'Alliance canadienne n'organiserait jamais une activité de financement en exigeant 25 000 \$ pour une petite table.»

L'hon. Lorne Nystrom: Ce parti n'est-il pas le parti populaire?

M. Nelson Riis: Ils ont dit en effet qu'il s'agissait du parti populaire.

Je leur ai dit que je vérifierais. Je suis revenu et j'ai vérifié auprès de certains de mes collègues qui sont ici et, effectivement, il faudra déboursier 25 000 \$ pour une table. Je me suis demandé qui diable pouvait se permettre de payer 25 000 \$ pour ce lunch de financement de l'Alliance canadienne. Puis, l'autre jour, j'ai remarqué que les actions les plus en demande sur le marché ces temps-ci étaient celles des sociétés pétrolières et gazières. Ces sociétés doivent être en train de fêter. Les perspectives semblent très bonnes.

Les crédits

Puis je me suis demandé au sujet des profits des grosses sociétés pétrolières. Je vais donner seulement quelques exemples. L'augmentation des profits enregistrés par la Compagnie pétrolière impériale entre juin 1999 et juin 2000 n'a été que de 120 p. 100 alors qu'elle a été de 155 p. 100 chez Shell, de 271 p. 100 chez Penec Canadian Petrol, de 314 p. 100 chez Petro-Canada, de 429 p. 100 chez Canadian Occidental Petroleum, de 518 p. 100 chez Canadian Natural Resources, de 616 p. 100 chez Alberta Energy et de 2000 p. 100 chez Husky Energy.

Les sociétés pétrolières font de bonnes affaires. Je suppose que cela explique pourquoi les actions pétrolières connaissent actuellement une hausse phénoménale sur le marché de la bourse. C'est dans ce domaine que les gens investissent ces jours-ci pour obtenir un bon rendement. C'est probablement là la réponse à la question de savoir qui peut se permettre de verser 25 000 \$ pour une table. Je présume qu'il y aura un bon nombre de représentants des sociétés pétrolières parmi les convives. Nous y reviendrons quand nous saurons qui y assistera.

Il y a un autre mystère. Je crois que nous savons tous que tout juste avant un long congé comme Noël, l'Action de grâce ou le 24 mai, les prix de l'essence grimpent partout au pays. D'une journée à l'autre, les prix augmentent de 10 cents le litre parce qu'on sait que les gens profiteront du congé pour voyager et qu'ils seront obligés de faire le plein d'essence. Il y a toujours une pointe de grands profits juste avant un congé. Quand on leur pose la question, les représentants des sociétés pétrolières répondent que ce sont les caprices du marché. D'accord, c'est ainsi que cela fonctionne pour eux.

Mais il y a encore d'autres points bien mystérieux. À un coin de rue à Kamloops, il y a quatre postes d'essence. Lorsque nous avons vérifié les prix la semaine dernière, tous les quatre affichaient exactement le même prix à 71,9 cents. Où donc est la concurrence? Quand on va acheter du lait au dépanneur, les prix varient toujours d'un endroit à l'autre. Le prix des tablettes de chocolat varie également. Tous les prix sont différents d'un endroit à l'autre, mais pour ce qui est de l'essence, le prix est toujours le même. C'est un mystère du marché dont nous entendons parler tout le temps.

En fait, de ces quatre stations d'essence, trois sont des stations libre-service et l'une offre les services d'un pompiste. Autrement dit, on trouve à cette dernière des gens dont le travail consiste à nettoyer les pare-brise et vérifier le niveau de l'huile et la pression des pneus, mais l'essence y est vendue au même prix. Les stations d'essence qui ont embauché des employés pour offrir ces services font payer l'essence le même prix que celles qui n'ont personne pour nous servir sauf la pompe. C'est un mystère.

Le plus grand mystère, c'est que nous tenons aujourd'hui ce débat proposé par les députés de l'Alliance canadienne. J'essaie cependant de trouver, comme l'a dit le député de Palliser, quand ils ont posé des questions à la Chambre des communes à propos du prix de l'essence. Il a dit que, sur 1 400 questions posées plus ou moins récemment, les députés de l'Alliance canadienne n'en avaient posé à peu près aucune à ce sujet. Voilà soudain que quelqu'un découvre le dossier de l'essence et se rend compte que le prix de l'essence est un sujet de préoccupation pour les Canadiens. Pour être juste, cependant, nous pouvons au moins nous réjouir d'avoir ce débat aujourd'hui.

Le prix de l'essence à la pompe est constitué à 42 p. 100 de taxes. Nous sommes d'accord pour dire que la surtaxe de 1,5 cent le litre qui a été ajoutée au prix de l'essence pour lutter contre le déficit devrait être éliminée. Nous avons également dit que, maintenant que le déficit a été jugulé, il y a toutes sortes de choses que nous devrions faire, à propos notamment de la santé, de l'éducation et de toutes sortes de programmes utiles dont le financement a été réduit depuis quelques années.

Il y a aussi le programme de la double taxation. Quiconque au Canada est équitable et honnête avec lui-même, comme l'étaient vraiment les membres du groupe de travail libéral, reconnaîtra que la double taxation, les taxes imposées sur les taxes, c'est plutôt cinglé et injustifiable. C'est d'ailleurs le groupe de travail libéral, sauf erreur, qui a dit que c'était plutôt stupide.

Nous verrons plus tard aujourd'hui si les libéraux suivront effectivement leur propre conseil et feront ce que des libéraux leur ont recommandé de faire.

• (1210)

Quelles sont certaines des autres solutions? Il faut bien reconnaître que la motion de l'Alliance canadienne est intéressante, mais va-t-elle permettre de résoudre la crise énergétique au Canada? La réponse est non. Il faut beaucoup plus que cela.

Mon collègue a déjà parlé du projet de loi C-384 et d'une commission d'examen des prix de l'énergie et il a précisé que nous réglemtonns toutes sortes de choses. Le Canada est le deuxième pays en importance dans le monde sur le plan géographique et le prix du carburant entre dans le coût de tous les produits, des bas-culottes aux céréales. On pourrait penser que s'il y a un pays dans le monde qui s'inquiéterait de savoir si les augmentations sont raisonnables, ce serait le Canada.

Mon collègue de Regina—Lumsden—Lake Centre propose la création d'une commission d'examen des prix de l'énergie comme à l'Île-du-Prince-Édouard. Elle fonctionne relativement bien dans l'île. Elle pourrait même faire plus. Si nous réglemtonns les timbres et toutes sortes d'autres choses, pourquoi ne réglemtonns-nous pas le produit qui a un effet sur le coût de la vie pour tous les Canadiens. C'est tout à fait sensé. C'est une bonne idée que nous allons soumettre aux fins d'étude.

Une autre bonne idée est celle de mon collègue d'Elk Island, qui a déclaré que les compagnies pétrolières paient les cours mondiaux pour leur pétrole. Ce n'est vrai qu'en partie. Qui effectue les forages? Prenons le cas d'Imperial Oil. Cette entreprise effectue des travaux d'exploration, procède à des forages, transporte le pétrole, le raffine, le transporte par camions, le vend en gros et au détail, bref, elle est intégrée verticalement. Elle contrôle toutes les étapes. On dit que les pays de l'OPEP influent sur le cours du pétrole, mais la Imperial Oil s'occupe de tout; elle trouve le pétrole, l'extrait et le vend à la pompe.

Nous pourrions notamment imiter certains États américains qui se sont assurés d'avoir de véritables détaillants indépendants pour que les compagnies pétrolières aient une réelle concurrence sur le marché.

Les crédits

À l'heure actuelle, je pense qu'il est juste de dire que nous avons quatre grandes compagnies pétrolières qui contrôlent pratiquement tout le marché. Est-ce de la collusion? Peut-on parler de fixation des prix? S'agit-il d'un cartel? Est-il question d'un monopole ou d'un oligopole? C'est probablement le cas, mais c'est difficile à prouver comme mon collègue de Pickering le sait. Toutefois, nous savons tous que c'est ce qui se passe, une sorte de fixation des prix informelle. C'est pourquoi nous avons besoin d'un organisme de réglementation. Nous devons scinder les pétrolières de façon que la vente au détail soit un secteur indépendant et qu'il y ait une vraie concurrence sur le marché, comme nous le voyons même dans ce bastion du capitalisme que sont les États-Unis.

Plus important encore, si nous songeons à l'avenir, nous devons tous admettre que les carburants fossiles ne sont pas la voie de l'avenir. Ils ne peuvent l'être parce qu'un jour, leur exploitation coûtera trop cher, les gisements seront trop éloignés, trop difficiles à exploiter et trop dangereux pour l'environnement.

Mon collègue a parlé de Kyoto et de ce que nous devons faire pour honorer nos engagements. Nous devons commencer par accroître nos efforts de mise en valeur de nouvelles formes d'énergie. C'est ce qui se fait en Alberta à l'heure actuelle. Cette province est un chef de file en technologie de l'énergie éolienne. On y songe aussi à l'industrie géothermique, de même qu'à la pile à combustible, comme celle de Ballard. Le Canada ouvre la marche dans le développement de ces technologies.

Nous pourrions faire une foule de choses, mais nous semblons obnubilés par les pétrolières, celles-là même qui, il me répugne de le dire, achèteront probablement le plus de places dans l'activité de financement de l'Alliance canadienne à 25 000 \$ la table et y exerceront une influence indue sur l'élaboration de la politique d'intérêt public.

Il faut admettre que nous devons mettre en valeur d'autres formes d'énergie au Canada à un rythme beaucoup plus rapide qu'aujourd'hui.

Il y a d'autres possibilités qui s'offrent à nous. Il s'agit d'une étape très modeste vers une résolution du problème, mais le Nouveau Parti démocratique appuiera l'initiative lorsque viendra le moment du vote.

[Français]

M. Dan McTeague (Pickering—Ajax—Uxbridge, Lib.): Madame la Présidente, je suis très encouragé par les commentaires de mon collègue de Kamloops, Thompson and Highland Valleys.

[Traduction]

Je conseille au député qui a parcouru le rapport du comité libéral sur les prix de l'essence, de ne pas tomber dans le piège de l'Alliance qui s'est contentée de ne lire qu'une seule recommandation. Il devrait lire également la recommandation suivante, qui dépend de la mise en oeuvre de la précédente. Permettez-moi de lire cette deuxième recommandation:

Le comité recommande également que, si l'application de la TPS sur les autres taxes est abolie, le gouvernement fédéral devrait veiller à ce que les économies découlant de cette mesure soient reflétées aux consommateurs et non simplement absorbées par le secteur pétrolier.

• (1215)

Puisque certains députés semblent soudainement avoir vu la lumière dans cette affaire, j'aimerais que le député nous dise s'il ne lui semblerait pas sage, étant donné la décision d'ARCO de baisser, au cours de la dernière année, le prix de détail de l'essence en dessous non seulement du prix de gros, mais aussi du prix des taxes, ce qui a par la suite provoqué la flambée des prix en Colombie-Britannique, de suivre les conseils donnés à la page 34 de ce rapport en ce qui concerne les questions que la Colombie-Britannique a déjà soulevées dans le cadre de son enquête et, ce qui est encore plus important, de ne pas voter en faveur de cette motion?

M. Nelson Riis: Madame la Présidente, je suis d'accord avec le député de Pickering à 50 p. 100, c'est-à-dire que je vais suivre la suggestion faite par le chef actuel de l'Alliance canadienne. Lorsqu'il était trésorier de l'Alberta, il craignait la même chose, soit qu'une légère réduction de la taxe sans mesure de contrôle ait probablement pour effet d'accroître encore davantage les profits des pétrolières, qui profiteraient de la confusion sur le marché.

Par ailleurs, si je me souviens bien, le premier ministre Harris nous a également mis en garde contre la possibilité qu'une légère réduction de la taxe, un point ou deux, n'ait pour seul effet de permettre aux pétrolières d'accroître leurs profits. Ce n'est pas le but visé.

Je comprends le point soulevé à la page 34. On ne cherche manifestement pas à prendre une mesure qui ne fera qu'accroître les profits des pétrolières. En toute honnêteté, je ne crois pas que ce soit le but recherché dans la motion à l'étude. Il faudrait certainement trouver une façon de contrôler cela.

Je ne crois pas que cela justifie qu'on vote contre cette motion simplement parce qu'on a pas encore déterminé le genre de suivi à assurer ou qu'on n'a pas encore mis en place une politique pour voir à ce que ce soit le consommateur canadien qui profite d'une telle initiative en bout de ligne.

M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, Alliance canadienne): Madame la Présidente, il est souvent difficile de se tenir ici pendant que l'on déforme la position que vous avez adoptée et qu'on la décrit sous un jour très différent de la réalité. J'écoutais les députés du NPД parler du nombre de questions que nous avons soulevées à la Chambre des communes. Ils n'ont pas bien fait leurs devoirs. Quelqu'un au sein de leur service de recherches ne sait vraiment pas compter. Je les prie de revenir sur ces propos et de retirer peut-être ce qu'ils ont dit au sujet du nombre d'interventions.

Ils essaient de laisser entendre que nous n'avons jamais soulevé cette question à la Chambre des communes, mais rien ne saurait être plus loin de la vérité. En réalité, le député de Palliser ayant dit que nous n'avons rien fait dans ce dossier ainsi que le député qui vient tout juste de prendre la parole ont encore une fois négligé de faire leur recherche. J'ai soulevé personnellement cette question pendant

plus de trois ans. Je l'ai abordée dans des discours. Dans le secteur de l'agriculture, j'ai prié le gouvernement fédéral de réduire le fardeau des taxes qui frappent le carburant. J'ai dit que c'est un fardeau inéquitable qui ne peut être refilé. Nous parlons du prix du carburant depuis longtemps. Il est tout à fait faux de leur part de chercher à prétendre le contraire. Je crois que le public doit être au courant de cela.

M. Nelson Riis: Madame la Présidente, selon mon collègue de l'Alliance canadienne, nous chercherions à déformer la situation. En toute honnêteté, c'est exactement ce qu'il a fait.

Ce qu'a dit mon collègue de Palliser et que j'ai repris, c'est que lorsque nous avons cherché à relever dans la période des questions le nombre de questions que l'Alliance canadienne avait posées au cours des derniers mois, nous n'en avons trouvé aucune que nous pouvions rattacher aux prix du carburant ou de l'essence. Que l'on nous corrige si nous sommes dans l'erreur. C'est toutefois ce qu'indiquent nos recherches.

Je me suis penché sur la question, tout comme mon collègue. Nos chercheurs ont fait de même. Pendant la période des questions, moment où sont privilégiées les préoccupations d'un parti politique, par opposition aux discours en général, il ne semblait pas y avoir eu d'intervention en ce sens.

Je reconnais mon erreur, mais si je me fie aux résultats, parmi les centaines et les centaines d'interventions de l'Alliance canadienne pendant la période des questions, aucune à notre connaissance ne priait le gouvernement d'intervenir en ce qui concerne les prix de l'essence.

M. Garry Breitzkreuz: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Le député demande que je corrige son affirmation et je tiens à le faire. J'ai personnellement parlé de la taxe sur l'essence durant la période des questions. Toutefois, mes interventions ne paraissent peut-être pas sous ce titre dans le compte rendu sur les périodes de questions. En outre, je n'ai pas soulevé ce point uniquement durant la période des questions.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): L'intervention du député est de l'ordre du débat.

[Français]

Le très hon. Joe Clark (Kings—Hants, PC): Madame la Présidente, j'ai l'intention de partager mon temps de parole avec le député de Brandon—Souris.

• (1220)

[Traduction]

Le débat d'aujourd'hui ne porte pas vraiment sur la politique fiscale, il porte sur la réaction du gouvernement devant une crise qui frappe bien des Canadiens, qui s'accroît et qui demeure sans solution pour le moment. En fait, cette crise pourrait avoir un impact sur la vie des hommes et des femmes partout au pays. On ne peut pas simplement l'ignorer.

Les crédits

Lundi, mes collègues et moi-même avons pris l'initiative de soulever cette question. Nous sommes heureux de voir que le parti anciennement appelé Parti réformiste a décidé d'y donner suite. Nous avons l'intention d'appuyer la motion lorsqu'elle sera mise aux voix.

Mes collègues et moi-même avons pu, au cours des dernières semaines, rencontrer notamment des représentants d'associations de camionneurs. Hier soir, nous avons rencontré ceux de la Greater Ottawa Truckers Association. Je tiens à leur dire à quel point j'apprécie le fait qu'ils n'aient pas décidé de recourir à la protestation publique. Ils agissent de la bonne façon pour régler ce genre de situation, contrairement aux nouveaux intrigants qui se cachent dans le sous-sol de la Chambre des communes et qui brandissent les menaces.

Dans le cadre de ce débat, nous devons tenir compte de deux réalités. Premièrement, les citoyens canadiens sont aux prises avec des augmentations des prix de l'essence que bon nombre d'entre eux ne peuvent tout simplement pas payer et qui représentent un véritable danger pour la santé et la vie des Canadiens plus âgés ou à faible revenu. Voilà une réalité. La deuxième, c'est que nous avons au pouvoir à l'heure actuelle un gouvernement fédéral qui possède un excédent de plusieurs milliards de dollars et qui profite de cette crise par les taxes qu'il prélève. Il refuse de prendre l'initiative en faveur des Canadiens.

Parlons de la première réalité. Parlons des Canadiens qui sont les plus vulnérables dans l'immédiat. Il suffit de se rendre n'importe où au pays et de voir le prix de l'essence à la pompe. Il ne cesse d'augmenter. Mais il y a plus grave, à savoir la situation des camionneurs, qui travaillent pour une industrie dont notre pays dépend. Le prix du diesel à la pompe augmente dans toutes les localités du Canada, de Corner Brook à Whitehorse en passant par Halifax, Yarmouth, Saint John, Québec, Montréal, London, Red Deer et Vancouver. Le secteur du camionnage est inexorablement poussé à la faillite par ces augmentations.

Selon l'Alliance canadienne du camionnage, le prix du carburant a augmenté d'environ 40 p. 100 au cours de l'été. Dans la seule province de l'Ontario, cette année le prix moyen du diesel est de 75 p. 100 supérieur à ce qu'il était il y a un an.

Samedi, j'ai eu l'occasion de rencontrer Paul Easson, de Easson's Transport, à Berwich, en Nouvelle-Écosse, qui est ancien président de l'Association du camionnage des provinces Atlantiques. Il a confirmé que ces augmentations créent autant de difficultés pour les camionneurs de l'Atlantique que partout ailleurs au Canada. La réalité est évidente. Aucune entreprise ne peut survivre si l'augmentation du carburant constitue sa plus grosse dépense. Telle est la crise à laquelle doit faire face aujourd'hui le secteur canadien du camionnage.

C'est chez les personnes âgées, les enfants et les personnes à faible revenu que l'effet de ces variations se fait ressentir le plus cruellement. Selon l'Association des consommateurs canadiens «Les familles à faible revenu et les personnes âgées pourraient bien être obligées d'affronter l'hiver sans mazout et sans carburant à cause de l'augmentation astronomique du prix du pétrole.»

Les crédits

Steve McIntosh, parlant au nom de l'Association canadienne du chauffage au mazout, a dit: «Le Canada connaît des augmentations qui sont déjà supérieures à celles qui se sont produites pendant la guerre du Golfe.»

La Fédération nationale des retraités et personnes âgées a dit hier, et je cite: «Beaucoup de retraités n'ont pas les moyens de chauffer leur maison correctement.» Il est évident que vivre dans le froid a de graves conséquences pour la santé. L'indifférence du gouvernement dans ce dossier met en danger la santé des personnes âgées.

[Français]

Ce sont les personnes âgées et les Canadiens à faible revenu qui sont les plus durement frappés par les fortes augmentations du coût du mazout et de l'essence. Ils se préparent à passer un hiver froid. Et parce qu'ils ont des revenus fixes, ces gens sont ceux qui peuvent le moins absorber des hausses soudaines et élevées des prix.

Statistique Canada a estimé, pour 1998, à 752 000 le nombre de familles à faible revenu ici au Canada, c'est-à-dire des familles qui ont un revenu inférieur au seuil de faible revenu correspondant à la taille de leur famille et de leur collectivité.

• (1225)

Les familles ayant une personne âgée à leur tête n'ont pas bénéficié d'une augmentation de leur revenu net.

Le gouvernement doit prendre des mesures pour aider ces gens. Le Canada est un pays nordique et les gens ont besoin de chauffer leur maison. En moyenne, une famille devra payer 1 450 \$ pour le chauffage et l'eau chaude. C'est une augmentation de 950 \$ par rapport à l'année dernière.

Le gouvernement fédéral doit montrer un peu de leadership et faire en sorte que ces gens ne soient pas laissés à eux-mêmes.

[Traduction]

Les réductions fiscales généralisées n'aident pas ceux qui ne paient pas d'impôt sur le revenu. La façon la plus directe d'aider ces gens consiste à éliminer la TPS sur le mazout de chauffage domiciliaire.

La deuxième réalité est le refus étonnant, mais constant du gouvernement fédéral de faire preuve de leadership dans ce dossier. L'histoire ne date pas d'hier. Les libéraux ont l'habitude de se dérober aux questions difficiles. Ils l'ont fait dans le cas du libre-échange, de la décision Marshall, du dossier des soins de santé, jusqu'à ce que les provinces les forcent à conclure un accord, et du problème des réfugiés. Dans le dossier des réfugiés, ils ont recommandé d'attendre que le temps change.

Le pays ne peut se permettre d'être dirigé par un gouvernement qui attend. La première excuse des libéraux a été de dire qu'il fallait d'abord voir la réaction des autres pays. Le ministre des Finances a dit: «Le Canada ne peut rien faire tant que la Belgique n'aura pas pris des mesures. Le Canada agira lorsque le Luxembourg l'aura fait. Le Canada doit d'abord voir ce que fera le Gabon.» Cette attitude n'est pas conforme aux traditions établies au Canada. Notre pays n'est pas une quantité négligeable. C'est un pays gigantesque.

Nous avons une économie vigoureuse. Le Canada, c'est l'hiver. Nous avons un énorme surplus. Le Canada a une obligation envers les Canadiens qui traversent actuellement une crise.

Je dis que dans d'autres dossiers chauds qui supposaient une coopération internationale, le Canada n'a pas attendu. Nous n'avons pas attendu pour nous attaquer aux pluies acides ou au libre-échange. Le Canada peut faire preuve de leadership pour progresser et pour aider les individus qui sont actuellement aux prises avec de graves difficultés personnelles.

La deuxième excuse du gouvernement, c'est qu'il doit attendre après les provinces. Ce n'est pas comme cela que le gouvernement fédéral devrait exercer son leadership. Le gouvernement du Canada devrait au contraire inciter les provinces à agir, leur donner une raison d'agir. À défaut de le faire, il devrait à tout le moins leur donner un coup de fil.

Hier, durant la période des questions, le ministre des Finances n'avait pas encore amorcé les consultations qui pourraient se traduire par une action concertée sur les taxes par les provinces et les territoires. Nous avons obtenu un accord sur la santé uniquement parce que les provinces ont forcé le gouvernement du Canada à agir. Le Parlement a clairement le devoir de forcer le gouvernement à agir sur cette question, et il aura l'occasion de le faire au moment du vote sur cette motion aujourd'hui.

Je voudrais parler brièvement de l'excuse ultime, soit que c'est la faute des sociétés d'énergie. Si les libéraux craignent que les avantages d'une baisse de la taxe ne se répercutent pas, qu'ils s'occupent de cette question. Qu'ils passent à l'action et cessent de s'en servir comme d'une excuse.

L'actuel premier ministre, lorsqu'il exerçait une autre fonction il y a longtemps, en 1978, a dit à un journaliste du *Star* de Windsor, l'un des bastions du Parti libéral: «Nous allons rester en contact avec les sociétés pétrolières et leur faire savoir que nous voulons que l'argent soit transmis.» Il était prêt à le faire en 1976. Qu'en est-il de sa détermination aujourd'hui?

Pourquoi le premier ministre se cache-t-il derrière les sociétés d'énergie au lieu de les appeler, d'user de tout le pouvoir que lui confère sa fonction pour leur dire que des vies sont en danger au Canada à cause des prix élevés et qu'il serait inacceptable que la diminution de la taxe ne se répercute pas sur les consommateurs. Pourquoi ne se sert-il pas du pouvoir de persuasion du premier ministre du Canada pour obtenir des résultats? Des Canadiens courent des risques. Les camionneurs risquent la faillite. Les personnes âgées et les bas salariés risquent de connaître un hiver non seulement froid, mais fatal. L'initiative doit venir du Parlement. C'est le temps d'agir. Voter en faveur de cette motion est un moyen par lequel le Parlement du Canada peut forcer le gouvernement du Canada à bien servir la population du Canada.

• (1230)

M. Dan McTeague (Pickering—Ajax—Uxbridge, Lib.): Monsieur le Président, il ne fait aucun doute que le très honorable chef du Parti conservateur s'exprime sincèrement sur une question que nous, de ce côté-ci de la Chambre, trouvons depuis longtemps

Les crédits

importante. Ce n'est qu'aujourd'hui, avec la hausse des prix, que tout ce dont nous avertissaient mes collègues dans ce document fort bien écrit débouche sur des gestes.

Je ne doute pas de la sincérité des députés conservateurs. Hier, la plupart des journaux prévoient dans leurs provinces l'apparition imminente d'une autre dimension de la concentration dans leur secteur, à savoir l'arrêt de l'approvisionnement. Le très honorable député est sans doute au courant aussi de ma récente lettre concernant la Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie.

Compte tenu de l'expérience et des connaissances du comité spécial du Nouveau-Brunswick sur ce qui se passe lorsqu'on réduit les taxes avec les meilleures intentions du monde, soit afin d'aider les gens, le très honorable député peut-il me dire, vu que cette motion vise à accorder immédiatement un dégrèvement aux Canadiens à faible revenu, s'il n'aurait pas tendance à être d'accord et, partant, à voter contre l'odieuse motion de l'Alliance? Qu'en est-il au juste?

Le très hon. Joe Clark: Monsieur le Président, la Chambre est saisie d'une motion qui a pour effet de pousser le gouvernement à agir. Ce n'est pas le désir d'un seul député. Je regrette que le gouvernement ait en général choisi de ne pas tenir compte des initiatives de ses propres députés.

Le Parlement a l'occasion d'agir. Le député me demande de choisir. Oui, je choisis. Je choisis aujourd'hui de voter en faveur de cette motion de telle sorte que le gouvernement soit davantage pressé de tenir enfin compte des camionneurs, de tenir enfin compte des pauvres et de tenir enfin compte des gens qui ont besoin d'aide aujourd'hui. Le seul obstacle à cela siège sur les banquettes ministérielles du Parti libéral du Canada. Tel est le problème. Tel est le choix de l'opposition à la Chambre.

M. Roy Cullen (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le très honorable chef du Parti progressiste conservateur dit que le gouvernement doit prendre des mesures et qu'il ne doit pas attendre. Lorsqu'ils étaient au pouvoir, les progressistes conservateurs n'ont pas attendu. Ils ont créé une taxe sur le carburant diesel et ils ont haussé la taxe à deux occasions pour la porter à son taux actuel de 4 cents le litre. De plus, ils ont augmenté la taxe sur l'essence à six occasions.

Je voudrais savoir si le chef du Parti progressiste conservateur partage l'avis du premier ministre de l'Ontario, qui a déclaré que si le gouvernement réduit sa taxe uniforme de 14,7 p. 100 sur l'essence, les pétrolières vont simplement augmenter leurs prix. M. Palladini, le ministre du Développement économique de l'Ontario, a dit que, chaque fois que le gouvernement a réduit les taxes sur l'essence, cela ne s'est pas reflété sur le prix à la pompe, et que l'offre et la demande à l'échelle internationale ainsi que les bénéfices énormes réalisées par les sociétés pétrolières sont réellement à l'origine du problème.

Le très honorable député appuie-t-il ces déclarations des conservateurs de l'Ontario?

Le très hon. Joe Clark: Monsieur le Président, normalement, je ne devrais pas présenter ici une leçon d'histoire, mais de toute évidence, le député en a besoin d'une.

Lorsque je suis devenu premier ministre en 1979 et que j'ai présenté un budget, le déficit que nous avaient légué les gouvernements libéraux antérieurs étaient supérieur à l'ensemble du budget du gouvernement du Canada en 1967.

Une voix: C'est là du révisionnisme historique.

Le très hon. Joe Clark: Ce n'est pas du révisionnisme historique. Ce sont là des faits qui peuvent être vérifiés par quiconque veut s'en donner la peine. En fait, ces mesures ont été prises pour réduire les déficits cumulatifs. Ce dont nous discutons, c'est de la situation actuelle.

Le député demande s'il serait envisageable d'obtenir un accord des premiers ministres provinciaux dans la mesure où l'un d'eux a exprimé des réserves quant à cette façon de faire. Bien sûr que c'est envisageable. Allons-nous conférer au premier ministre de l'Ontario un droit de veto sur la politique budgétaire du gouvernement du Canada parce que ce premier ministre refuse d'adopter la solution proposée? Le ministre des Finances va-t-il s'esquiver et se déclarer impuissant parce que, dorénavant, il n'est plus le ministre des Finances? Va-t-il nous dire qu'il se contentera simplement d'attendre que les différentes provinces tirent les ficelles?

• (1235)

C'est peut-être la forme que prend le leadership libéral, mais ce n'est pas une façon de faire dans des dossiers que les Canadiens prennent très au sérieux.

Est-ce que je me servais des provinces comme paravent? Non. Est-ce que j'invoquerais comme prétexte la possibilité que les pétrolières ne fassent pas profiter les consommateurs de la réduction des taxes? Non. Je n'invoquerais pas cela comme prétexte. Cependant, je convoquerais les pétrolières et je m'assurerais qu'elles font profiter les consommateurs de toute réduction de taxes. C'est cela le leadership. C'est ce que devrait faire le premier ministre.

Le président suppléant (M. McClelland): Avant de reprendre le débat, je crois qu'il convient de donner une explication aux députés qui voudraient poser des questions.

La Présidence, utilisant sa prérogative, a décidé de donner à l'autre camp la possibilité de poser des questions et de faire des observations, car les députés du même côté ont vraisemblablement la même opinion sur la question.

Nous reprenons le débat, car nous manquons de temps pour les questions et observations.

M. Chuck Strahl: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je voudrais que les choses soient bien claires. Je comprends que, lors des questions et observations, nous tentions de clarifier les positions des différents partis. Je crois qu'il est important que, après le discours d'un député, les questions ne soient pas posées par des députés de son propre parti, en tout cas, pas la première question. Ce sont les députés des autres partis qui devraient poser les questions.

Les crédits

Il me semble qu'il est important que les différents partis puissent demander à ceux des autres partis de préciser leurs idées et d'étoffer leurs affirmations. Il ne s'agit pas uniquement d'un affrontement entre le gouvernement et l'opposition.

Le président suppléant (M. McClelland): Voyons ce qui se passera. J'ai soulevé la question à titre d'explication. Cela ne change rien au fait que j'ai toujours la prérogative de passer d'un côté à l'autre.

Si on avait plus de temps à consacrer aux questions et observations, il est bien certain que plus de gens auraient la chance de participer, même du même côté.

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Par votre intermédiaire, je demande l'indulgence de la Chambre et propose que l'on demande le consentement unanime pour accorder cinq minutes supplémentaires pour les questions et observations à l'ancien premier ministre pour que chaque parti puisse avoir le temps de poser une question.

Le président suppléant (M. McClelland): Y a-t-il consentement unanime de la Chambre pour prolonger de cinq minutes la période réservée aux questions et observations?

Des voix: D'accord.

Une voix: Non

Le très hon. Joe Clark: Il s'agit d'un sujet connexe, monsieur le Président. Je voulais tout simplement souligner que je ne demanderais jamais à la Chambre de m'accorder un traitement spécial.

Le président suppléant (M. McClelland): Mais d'autres pourraient vouloir vous le consentir.

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Monsieur le Président, j'aimerais profiter de l'occasion pour féliciter le chef du Parti progressiste-conservateur de son premier discours en cette 36^e législature.

Il est très intimidant pour moi de prendre la parole juste après un homme d'État de sa trempe. Je suis persuadé que bon nombre des députés pourront apprendre de son expérience et de son sens politique, comme j'espère pouvoir le faire moi-même au cours des prochaines années au sein de ce parti.

Je suis très heureux de participer au débat sur la motion présentée par l'Alliance canadienne. Cela me fait d'autant plaisir que cette motion touche fondamentalement toutes les questions dont nous avons eu l'occasion de discuter avec le chef de notre parti lundi matin à 10 heures, bien avant. . .

• (1240)

Le président suppléant (M. McClelland): Le député d'Athabasca a la parole pour un rappel au Règlement.

M. David Chatters: Monsieur le Président, j'ai suivi ce débat toute la matinée. À trois reprises, des députés sont intervenus pour rappeler au Président que notre parti porte le nom d'Alliance canadienne. Ce parti-là a délibérément erré à ce sujet et vous n'avez fait aucune remarque. Je vous prierais de les corriger.

Le président suppléant (M. McClelland): Je comprends le point soulevé par le député d'Athabasca. Lorsqu'un député invoque le Règlement pour faire valoir un point, le point a été soulevé. Si la présidence répète le point, c'est superflu. Cependant, je serai heureux de le faire.

Le député de Brandon—Souris a parlé de l'Alliance canadienne en l'appelant par son ancien nom, le Parti réformiste. Je lui demanderais d'appeler l'Alliance canadienne par son nom, soit l'Alliance canadienne.

M. Rick Borotsik: Monsieur le Président, si vous vérifiez le hansard, vous constaterez que j'ai parlé de l'Alliance réformiste canadienne. J'ajouterais que j'ai l'impression que le nom exact est l'Alliance canadienne réformiste conservatrice. N'ai-je pas raison? À moins que ce ne soit l'Alliance canadienne conservatrice réformiste? Voudriez-vous le confirmer parce que j'aimerais les désigner sous leur vrai nom.

Le président suppléant (M. McClelland): Le Président a déjà statué là-dessus. Je préférerais m'arrêter ici. Nous gaspillons le temps d'un important débat.

M. Rick Borotsik: Je vous remercie, monsieur le Président, mais j'aimerais qu'on éclaire ma lanterne car je crois que le nom officiel est l'Alliance canadienne réformiste conservatrice. Je parlerai. . .

Le président suppléant (M. McClelland): Sauf votre respect, la Présidence n'est pas le service de recherche de Brandon—Souris. La circonscription de Brandon—Souris aura amplement l'occasion de déterminer cela pour son compte. Nous poursuivons le débat.

M. Rick Borotsik: Je suis perplexe, monsieur le Président. Je ne comprends pas pourquoi ce parti éprouve un tel embarras à propos de ses racines, de son ancien nom et de sa raison d'être d'avant les métamorphoses qu'a connues ce nouveau parti. J'en reviens cependant au débat.

Je suis très heureux de parler de nos enjeux et de rappeler les arguments que nous avons déjà exposés. Lundi dernier, j'étais très fier d'être coude à coude avec le très honorable chef du Parti conservateur et avec d'autres députés de notre parti pour faire connaître aux Canadiens un plan, une stratégie visant à les aider à surmonter une crise, celle que fait naître une terrible augmentation du prix de l'essence à laquelle la plupart des Canadiens n'ont pas les moyens de faire face à l'heure actuelle.

Je vais parler de ces enjeux. Tout d'abord, quand nous avons soulevé ces problèmes, le ministre des Finances, au lieu de dire que le gouvernement avait effectivement les moyens de venir en aide à ces Canadiens, a dit que le gouvernement devait obtenir l'accord de

Les crédits

toutes les provinces avant de pouvoir prendre quelque décision que ce soit. Voilà une déroboade politique. Ce même ministre des Finances est venu nous dire deux jours plus tard que le gouvernement avait enregistré un surplus de 12,3 milliards de dollars pour l'année budgétaire 1999-2000. Pour le premier trimestre de l'année budgétaire 2000-2001, on prévoit maintenant un surplus de 13 milliards de dollars.

Le ministre des Finances devrait remercier le député de Kings—Hants et le gouvernement précédent d'avoir mis en oeuvre les politiques grâce auxquelles le ministre des Finances a pu accumuler ces surplus. Il s'agissait notamment du libre-échange, de la TPS et de la lutte contre l'inflation qui a fait baisser les taux d'intérêt au point où nous n'avions pas à consacrer la majorité des impôts des Canadiens au service de la dette. Si les taux d'intérêt sont assez faibles, c'est grâce à une politique qui a été mise en oeuvre par un gouvernement précédent. Le ministre des Finances ne nous a pas encore remerciés, mais je suis sûr que cela figure à son programme.

● (1245)

Le ministre des Finances compare la taxe sur l'essence avec la taxe sur les boissons alcoolisées et la taxe sur le tabac. C'est terrible. C'est idiot, c'est ridicule. L'essence n'est pas un produit de luxe. C'est le moteur de notre économie.

J'ai eu l'occasion hier soir de discuter avec des camionneurs. Ce sont eux qui font tourner l'économie. Le Canada est un pays immense aux petites populations parsemées. Acheminer les marchandises et assurer des services à tout le monde revient très cher. Les camionneurs jouent un rôle capital dans notre économie. L'essence n'est pas un luxe, c'est un bien essentiel.

La tribune libre à laquelle j'ai participé hier a aussi fait ressortir une idée fausse. Un participant a dit que le fait que les camionneurs pourraient et devraient minimiser les risques en prévoyant un supplément pour l'essence dans leur contrat.

Le public se trompe. La majorité des contrats signés par l'industrie du transport routier, en particulier par les camionneurs indépendants, ne prévoient pas de supplément pour l'essence. Si un camionneur indépendant essayait de faire ajouter une clause à cet effet dans le contrat, sa demande serait rejetée et il se verrait sans emploi.

Aujourd'hui, le gouvernement fédéral ne permet pas que les contrats prévoient un supplément pour l'essence. Mon bureau de circonscription a signé des contrats avec la Société canadienne des postes, une société d'État. Ces contrats ne prévoient pas de supplément pour l'essence. En signant le contrat et en acceptant d'acheminer le courrier tous les jours, pour le compte de Poste Canada, sur des centaines et des centaines de kilomètres de distance, les camionneurs s'engagent sur la base d'un prix forfaitaire.

Malheureusement, quand le prix de l'essence augmente, comme c'est le cas depuis quelques mois, ce sont précisément les camionneurs qui en font les frais. Ces gens travaillent aujourd'hui pour rien. Quand ils ont sollicité de Poste Canada la modification de leur contrat, il leur a été répondu qu'ils devaient respecter leurs engagements contractuels. En toute justice, il faut dire que certains change-

ments ont été apportés à ces contrats et que certaines sommes ont été remboursées aux camionneurs, mais de façon tout à fait aléatoire.

Le fait est qu'il n'existe pas de mécanisme de gestion du risque auquel les camionneurs pourraient faire appel. Nous aimerions que le gouvernement donne l'exemple. Il devrait témoigner de son respect pour l'industrie du camionnage, l'industrie agricole, l'industrie minière, le secteur d'extraction des ressources naturelles, et tous ceux qui travaillent pour la nation, le peuple canadien. Il devrait s'engager à faire de son mieux pour atténuer toutes ces difficultés attribuables aux prix de l'essence.

Réduire de 1,5 cent le prix du litre d'essence n'est pas une fin en soi, mais cela montre que le gouvernement se soucie des Canadiens et qu'il sait qu'il y a un problème. Ce n'est pas une réduction de 2 cents de la taxe sur le carburant diesel qui enrichira les camionneurs, mais cela leur fera comprendre que le gouvernement compatit, qu'il les entend, qu'il peut faire quelque chose pour eux, ne serait-ce que pour leur montrer que leur travail est apprécié.

Or ils n'ont rien de tout cela dans l'état actuel des choses. Le ministre des Finances ne cesse de dire que son gouvernement ne peut agir tant que les provinces ne sont pas prêtes à faire leur part et que les compagnies pétrolières ne promettent pas qu'elles vont faire profiter les consommateurs de ces baisses de taxes. C'est une déroboade, un point c'est tout. Nous aimerions que le gouvernement fasse preuve de leadership et prenne des mesures concrètes.

Ne pensons-nous pas que les provinces vont emboîter le pas, qu'elles vont dire que maintenant que le gouvernement fédéral a enfin montré qu'il se préoccupe de la situation, elles vont faire leur part également? Des pressions politiques sont exercées à l'intérieur des provinces. N'y a-t-il pas assez de gens intelligents de ce côté-là de la Chambre pour s'assurer que les compagnies pétrolières fassent profiter les consommateurs des baisses de taxes?

Les compagnies pétrolières ne sont pas stupides, elles savent que les consommateurs doivent en profiter. Notre parti a dit sans équivoque qu'il faut agir et ce, dès maintenant. Nous allons appuyer la motion présentée simplement parce que c'est notre motion, en fait. Nous voudrions également ajouter qu'il y a un autre élément très important. Il faut aussi supprimer la TPS de 7 p. 100 sur le mazout et le gaz naturel.

● (1250)

Comme le chef de notre parti l'a mentionné plus tôt dans le cadre des débats, cette réduction de taxes profitait directement aux consommateurs. Nous le savons. Les compagnies pétrolières ne peuvent absolument pas s'emparer de cet argent. Cette baisse est destinée précisément à venir en aide aux gens qui en ont besoin pour cet hiver.

Nous sommes le 21 septembre aujourd'hui. Il commencera à faire froid sous peu. Ces gens doivent constater qu'il y a certaines orientations et qu'ils vont pouvoir profiter d'une réduction des coûts au cours des mois d'hiver.

Je remercie la Chambre de m'avoir donné l'occasion de parler de cette question extrêmement légitime et importante. Je souhaiterais que les ministériels considèrent cela comme une bonne occasion de

Les crédits

demander au gouvernement de faire preuve de leadership et de s'engager dans la bonne direction.

Je sais que le député de Pickering—Ajax—Uxbridge a déclaré que cela n'a rien de nouveau. Le gouvernement travaille déjà là-dessus. Le député a tout à fait raison. Le rapport en question a été déposé en 1998. Il renfermait d'excellentes recommandations. Nous sommes maintenant en septembre 2000 et aucune d'entre elles n'a été mise en oeuvre. J'aurais aimé qu'on y donne suite. Lorsqu'on nous les soumettra, nous les examinerons et nous les appuierons.

M. Dan McTeague (Pickering—Ajax—Uxbridge, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député pour la dernière partie de son intervention. Il est évident que ce document a été rédigé il y a deux ans, mais il est important que le député comprenne ce qui s'est passé.

La plupart des recommandations formulées dans le rapport ont déjà commencé leur long et tortueux chemin vers leur mise en oeuvre par l'entremise du Conference Board du Canada, du forum sur la politique gouvernementale et de plusieurs projets de loi. Certains de ces projets de loi sont en voie de devenir loi en dépit de l'ancien député de son parti qui a siégé au comité de l'industrie.

La question du carburant a suscité relativement peu d'intérêt jusqu'à maintenant, et voilà que soudainement l'Alliance canadienne en fait un enjeu. Étant donné ce qui s'est passé au Nouveau-Brunswick, qui est la seule et première province à avoir diminué les taxes, le député reconnaît-il que le précédent qui a été créé et accepté par tous les partis, dont le Parti conservateur et le gouvernement libéral de Frank McKenna, a fait qu'il était difficile de s'assurer que la baisse profite aux consommateurs qui en avaient tant besoin?

La résolution que j'ai présentée équivaut à offrir une réduction directement aux consommateurs. Ne serait-ce mieux que de simplement se fier à l'industrie pétrolière? Par conséquent, le député n'est-il pas d'avis que ce qu'il fait n'est rien de plus que de croire que les sociétés pétrolières seraient suffisamment honnêtes pour faire profiter les consommateurs d'une baisse?

M. Rick Borotsik: Monsieur le Président, je plains vraiment le député. Il est cynique au point de soupçonner que l'élimination de la taxe d'accise d'un cent et demi imposée initialement pour résorber le déficit serait automatiquement empêchée par les compagnies pétrolières sans en faire profiter les consommateurs. C'est la quintessence du cynisme. Si nous n'essayons pas de le faire, cela voudra tout simplement dire qu'ils ne sont pas prêts à faire quoi que ce soit. Est-ce que cela veut dire que la taxe d'un cent et demi le litre va être maintenue à tout jamais?

Le gouvernement pourrait ne jamais l'éliminer et s'il l'éliminait, cela irait automatiquement gonfler les bénéfices des compagnies pétrolières et améliorer leurs résultats. En tant que Canadiens, nous nous doutons que les taxes, quelles qu'elles soient, qui ont été imposées à un moment ou à un autre sur les cigarettes, l'alcool,

l'essence ou autre, ne changeront jamais parce que le gouvernement ne peut rien faire car il craint que les compagnies en profiteront.

Le député a également dit qu'on était en train de mettre en oeuvre plusieurs de ces recommandations. Ce n'est pas d'un grand réconfort pour les gens qui ne bénéficieraient pas des réductions d'impôt qui devraient entrer en vigueur maintenant. Se contenter de dire qu'on va envisager de mettre en oeuvre une mesure fiscale n'est pas d'un grand réconfort pour les gens qui n'auront pas de quoi payer leur facture de mazout cet hiver.

• (1255)

L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD): Monsieur le Président, j'ai une question à poser au député du Parti conservateur. Auparavant, je tiens à féliciter le chef du Parti conservateur de son premier discours à la Chambre des communes.

Je remarque que la motion qu'a présentée l'Alliance canadienne ne fait aucune référence aux marges bénéficiaires très exagérées des sociétés pétrolières. Le député de Brandon—Souris est-il d'accord avec moi pour dire que cette omission a un rapport avec le fait que les députés de l'Alliance organisent une soirée de financement à Toronto, à 25 000 \$ la table? Évidemment, les tables seront vendues aux grands chefs d'entreprise. Cette façon de faire se distingue de celle, plus populaire, de l'ancien chef du Parti réformiste, qui n'aurait jamais songé à organiser une telle réception.

Le député pense-t-il qu'il ne s'agit là que d'une coïncidence, ou qu'il existe un rapport entre cette réception à 25 000 \$ la table, où les Canadiens de la base seront absents, à l'exception des serveurs, et le fait que la motion d'aujourd'hui ne fait aucune référence aux marges bénéficiaires des pétrolières?

M. Rick Borotsik: Monsieur le Président, pour être tout à fait honnête, je ne peux pas parler des tactiques de financement du Parti de l'Alliance réformiste conservatrice canadienne. S'ils veulent s'associer à un certain secteur de l'industrie, tant mieux pour eux. Je ne suis pas au courant de leurs relations avec ce secteur.

Je me rends compte cependant qu'un nombre considérable de leurs députés viennent de l'Alberta. Je présume qu'ils entretiennent beaucoup de relations avec l'industrie pétrolière. Il faut s'y attendre. Je suppose aussi que toutes sortes de gens assisteront à leur activité de financement. Je prévois qu'un grand nombre de populistes y assisteront probablement aussi.

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je suis honoré d'intervenir aujourd'hui sur une question de première importance pour tous les Canadiens. L'honneur est d'autant plus grand que je le fais dans le cadre de mon premier discours à la Chambre.

Incidentement, je dois dire qu'en descendant l'allée l'autre jour, je n'ai pu m'empêcher de penser au mariage. Pendant quelques instants, j'ai eu le sentiment qu'il y avait un lien très fort entre les députés à la Chambre. Mais c'est comme si la lune de miel avait pris

fin en quelques secondes; c'est donc de cette façon que j'entame mon discours.

Je tiens d'abord à remercier sincèrement et chaleureusement les électeurs d'Okanagan—Coquihalla qui m'ont fermement appuyé. J'ai donc l'occasion d'intervenir maintenant à la Chambre sur une question dont ils m'ont beaucoup parlé pendant la campagne précédant l'élection partielle.

Je remercie également les électeurs de Red Deer, circonscription que j'ai déjà représentée. Au fil des ans, j'ai pu compter sur leur appui constant pour travailler avec d'autres et découvrir dans la vie pratique, et non seulement en théorie, que les principes dont nous allons discuter aujourd'hui fonctionnent réellement.

Le sujet du débat aujourd'hui, qui est la possibilité que les taxes sur l'essence soient réduites, revêt une importance capitale.

[Français]

Je pense que nous avons l'opportunité, aujourd'hui—surtout le gouvernement fédéral—de montrer à tous les citoyens et citoyennes qu'il y a ici des députés et surtout un gouvernement qui respectent les contribuables. C'est l'occasion de donner leur appui de principe et de prévoir le moment où nous réduirons les impôts et les niveaux imposables, pas seulement sur l'essence, mais sur les autres produits également.

[Traduction]

L'occasion est belle de prouver aux Canadiens que non seulement les parlementaires à la Chambre, mais le gouvernement même respecte le travail sérieux et comprend les conséquences des politiques prévoyant des impôts élevés.

Reconnaissons très clairement que, comme les idées ont une incidence, les politiques ont des conséquences. Les politiques fiscales ont des incidences immédiates, mais aussi un impact à long terme d'une portée considérable. Lorsqu'on considère le fondement de ces discussions et les effets des taxes sur l'essence, on doit aussi songer à une forme d'imposition plus vaste et partir d'une base qui nous permettra de voir qu'il importe d'examiner certaines taxes en particulier, quelques-unes à la fois ou dans le cadre de mesures globales. C'est ce que l'Alliance canadienne se propose de faire.

• (1300)

Je ne crois pas que quiconque, à la Chambre, intervienne pour clamer qu'il faudrait abolir toutes les taxes. En ma qualité d'ancien ministre des Finances, je serais désolé d'apprendre qu'on ne peut plus recevoir des fonds des contribuables, mais il faut prélever les impôts non seulement d'une manière équitable, mais d'une manière qui paraît équitable. Nous admettons que les taxes sont nécessaires, mais nous admettons aussi que, lorsqu'il atteint un certain niveau, l'impôt devient dissuasif et décourageant pour les gens. Nous devons le reconnaître.

En fait, c'est en cette Chambre en 1917, durant la Première Guerre mondiale, que le concept d'impôt sur le revenu est apparu,

Les crédits

dans le cadre de l'effort de guerre. Les Canadiens se sont ralliés à cette idée. À l'origine, on avait décidé de prélever un impôt de 2 p. 100 sur les revenus. Durant le débat qui s'ensuivit, un des députés a affirmé que, si on laissait les gouvernements prélever ainsi un impôt de 2 p. 100, un jour viendrait où cet impôt grimperait à 3 et même à 4 p. 100. Nous rions maintenant devant un tel taux, mais ce fut la réaction à l'époque. Évidemment, nous avons largement dépassé ce seuil.

Nous reconnaissons que les impôts sont nécessaires, mais il faut rester à des niveaux d'imposition raisonnables. C'est Jean-Baptiste Colbert, l'excellent ministre des Finances de Louis XIV, qui a décrit l'imposition en ces termes: «L'art de l'imposition consiste à plumer l'oiseau de façon à obtenir le maximum de plumes avec le moins de criaillement.» C'était un ministre des Finances très honnête. Je n'aurais jamais rien dit de pareil lorsque j'étais ministre des Finances, et j'espère que l'actuel ministre n'en arrivera jamais là.

Une voix: C'est déjà fait.

M. Stockwell Day: C'est déjà fait, monsieur le Président. Je dois dire que le criaillement dure depuis un certain temps. Il faudrait se méfier.

Une chose qu'il faut savoir, en matière de principes généraux de fiscalité, c'est que tout gouvernement qui abaisse ses impôts stimule l'économie. Il y a toujours croissance de l'économie et de l'emploi, plus de débouchés, plus d'entreprises, un plus grand nombre d'entreprises qui viennent s'implanter ou qui décident de rester et d'investir davantage. Il y a aussi augmentation des recettes du gouvernement. Comme l'histoire l'enseigne, elles augmentent parfois dès la première ou la deuxième année. Parfois, il faut renoncer à des recettes pendant plus d'un an, mais les gouvernements qui abaissent leurs impôts voient toujours leurs recettes s'accroître.

Cela dément un mythe que, malheureusement, certains libéraux et d'autres gens essaient de colporter, soit que la réduction des impôts affaiblit la structure sociale et les programmes sociaux. Ce n'est pas vrai. Elle accroît les recettes du gouvernement, qui peut protéger les programmes sociaux. Si nous sommes vraiment des partisans de la sécurité sociale, nous réduirons les impôts avec détermination.

Nous pouvons considérer l'histoire et essayer de nous élever au-dessus de l'esprit de parti, car j'essaie constamment de faire en sorte que les débats soient dénués d'esprit de parti en pensant toujours au bien du pays. Qu'on pense à JFK, un démocrate, qui a considérablement réduit l'impôt sur le revenu; une baisse de la taxe sur l'essence aurait le même effet, c'est-à-dire l'augmentation des recettes de l'État. Qu'on pense, pour prouver que cette question transcende les partis, à Ronald Reagan, un républicain, qui a réduit les taxes et les impôts et augmenté les recettes de même que les dépenses, surtout dans le domaine de la défense—malheureusement, diront certains. Mais il y a clairement eu augmentation des recettes, ce que de nombreux économistes qualifient du principal facteur d'un cycle économique ininterrompu qui a grandement contribué, comme jamais dans l'histoire, à l'essor économique.

Les crédits

• (1305)

Passons maintenant à la situation au Canada et particulièrement en Ontario. On peut observer une coïncidence incroyable entre la réduction des taxes et des impôts et l'augmentation des recettes publiques. Je serai ravi d'analyser en profondeur la situation en Alberta, ce que je ferai dans un instant.

Nous pouvons également discuter du cas de l'Irlande, pays de l'Atlantique. Pendant des décennies, la productivité, la croissance du revenu et les débouchés ont été très faibles dans ce pays. L'Irlande a grandement misé sur les réductions de taxes et d'impôts. Il est vrai qu'elle a dû accorder des subventions au début, ce qu'elle fait de moins en moins. Cela a de quoi redonner espoir au Canada atlantique, quand il voit que la croissance à long terme d'autres pays est passée par la réduction des taxes et des impôts. Réduire les taxes, accroître les possibilités et augmenter les recettes de l'État, voilà une formule qui sera toujours gagnante.

Si l'on n'y voit pas d'inconvénient, je vais citer le cas de l'Alberta. De 1986 à 1993, les impôts ont augmenté sans que cela ne change quoi que soit dans l'économie. À partir de 1993, les impôts ont considérablement diminué et cela s'est traduit par une expansion non seulement des recettes, mais encore de l'économie de base.

Je vais dire à la Chambre à quel point cela a été important. En 1986, le revenu total tiré en Alberta de l'impôt sur le revenu des sociétés pétrolières et gazières représentait 59 p. 100 des recettes de l'impôt sur le revenu des sociétés en général, soit une partie importante de ces recettes. Après six ans de baisse d'impôt, soit à partir de 1993, la base de l'économie s'est élargie considérablement. De nouvelles entreprises, dans la technologie de pointe notamment, sont apparues. Nous avons examiné les résultats pour 1998. Pour ce qui est de la dépendance d'une seule ressource, seulement 21 p. 100 des recettes tirées de l'impôt sur le revenu des sociétés provenaient des secteurs pétrolier et gazier. L'économie s'était considérablement élargie. Cela s'est produit en Alberta et cela se reproduira maintenant en Ontario. Cela s'est produit en Irlande et cela se reproduira ailleurs.

On a parlé de retombées pour l'ensemble du pays. N'est-il pas temps que le Canada en profite? Au moment même où nous examinons la possibilité de réduire le prix du carburant, les recettes fiscales du gouvernement n'ont jamais été aussi élevées. Au cours des sept dernières années, plus de 1 milliard de dollars sont allés au gouvernement sous forme de recettes fiscales.

Il est intéressant d'établir la comparaison avec d'autres pays, en particulier ceux du G-7 et de l'OCDE dont nous faisons partie. Je le dis sous toute réserve, mais parmi les pays du G-7 seulement, nous affichons la plus forte hausse d'impôt par rapport à la croissance économique, soit 14 p. 100. Et les particuliers ne sont pas imposés à 14 p. 100. Comme nous le savons, on peut être imposé à plus de 50 p. 100, selon l'endroit où l'on vit. Le Canada affiche la plus forte hausse d'impôt par rapport à la croissance du PIB, soit 14 p. 100. Il n'y a pas de quoi être fier. Les États-Unis n'affichent que 11,6 p. 100, le Royaume-Uni, 8,8 p. 100, et le Japon, seulement 5,9 p. 100. Nous n'avons pas de quoi pavoiser.

Le Canada a connu la plus forte augmentation de son taux marginal d'imposition pour les contribuables à faible revenu qui

sont passés à la catégorie des contribuables à revenu moyen. Nous essayons d'encourager les gens à progresser dans l'échelle des revenus. Or, le taux marginal augmente de 14 p. 100 lorsqu'ils passent de la catégorie des faibles revenus à celle des revenus moyens. C'est un manque de respect envers les contribuables à revenu moyen et une mesure très dissuasive.

Si nous faisons une comparaison des 25 pays de l'OCDE, quel pays a connu la plus forte hausse de son PIB et la plus forte croissance économique depuis 10 ans? C'est l'Irlande, qui a vu son PIB augmenter de 92 p. 100 depuis 10 ans. Où se situe le Canada par rapport à la croissance du PIB? Sur 25 pays, nous occupons fièrement le 24^e rang. Le taux de croissance de notre PIB n'a été que de 5 p. 100 à cause de nos politiques fiscales répressives.

Sur le plan de la productivité de la main-d'oeuvre, un indicateur clé, les États-Unis occupent le premier rang. Le taux de croissance de la productivité de notre main-d'oeuvre ne représente que la moitié de celui des États-Unis. Nous nous classons au dernier rang des pays de l'OCDE pour ce qui est de la productivité de la main-d'oeuvre. C'est très décourageant pour nos concitoyens.

Dans ce contexte, nous devons chercher des façons d'envoyer aux Canadiens le signal que le Canada est un pays où ils peuvent travailler fièrement et être récompensés pour leur travail.

Examinons les taxes sur l'essence et diverses solutions que nous pouvons adopter. Nous pouvons envisager de baisser la taxe d'accise de 1,5 cent.

• (1310)

On pouvait le lire pas plus tard qu'aujourd'hui dans un journal national. Je ne veux pas faire de publicité en disant de quel journal il s'agit, mais on a appris dans un de ces journaux nationaux aujourd'hui que le ministre des Finances fédéral a dit que le gouvernement avait l'obligation morale de diminuer de 1,5 cent la taxe d'accise, comme nous l'avons proposé, parce qu'elle a été instituée en 1995 pour la réduction du déficit. Or, il n'y a plus de déficit et le ministre des Finances a dit, et on doit l'en féliciter, que le gouvernement avait la responsabilité morale de diminuer cette taxe.

Je me réjouis que le premier ministre veuille parler des valeurs parce que son ministre des Finances dit que c'est une obligation morale, que la taxe doit être réduite. Je félicite les députés qui ont pris la parole à cet égard et qui ont recommandé cela.

Il y a la question de la TPS. Elle est insidieuse. En plus de tous les frais qui sont déjà prélevés sur les combustibles et les carburants, ajoutez à ça les taxes provinciales, puis ajoutez la taxe d'accise, et enfin ajoutez insidieusement la TPS à l'ensemble; une taxe sur une taxe.

C'est à l'Université du Manitoba que le professeur Nicolaou a étudié la question de l'établissement du prix de l'essence. Il a dit que l'effet domino de la TPS, taxe sur taxe sur taxe, pourrait à lui seul faire économiser 1,7 cent le litre aux Canadiens si la TPS était imposée au même niveau que les autres taxes.

Les crédits

Nous ne nous attaquons même pas aux libéraux pour leur faire admettre qu'ils avaient promis d'abolir la TPS. Nous leur disons que s'ils ne sont pas prêts à le faire, ils pourraient à tout le moins l'imposer à l'étape d'avant, pour ne pas assommer les consommateurs à différents niveaux. C'est ce que nous leur demandons.

Des camionneurs ayant des contrats à long terme sont confrontés à l'inévitabilité de perdre leur entreprise et leur mode gagne-pain. Que l'on me comprenne bien. Nous ne proposons pas ce changement devant l'imminence d'une grève des camionneurs. Nous avons abordé cette question avant l'apparition de cette menace. Nous en parlons parce que c'est la chose à faire.

Une intervention en ce domaine pourrait avoir comme coïncidence heureuse d'atténuer la possibilité d'une grève ou d'un ralentissement de travail des camionneurs et de donner aux familles et aux particuliers un grand regain de confiance à l'égard de leur gouvernement, parce que celui-ci agit. Nous devons également réduire la taxe sur le diesel.

Il convient de souligner que de petits gestes peuvent avoir de grandes conséquences. C'est Démosthène qui a dit qu'en profitant des petites occasions on pouvait aboutir à de grandes réalisations. Peut-on penser à plus grande réalisation que celle d'envoyer un message d'espoir d'un océan à l'autre?

À qui s'adresserait ce message d'espoir? À la personne qui m'a fait parvenir un courriel d'Arabie saoudite et qui m'a souligné que de nombreux Canadiens se trouvant dans ce pays se perçoivent comme des réfugiés fiscaux en raison des niveaux élevés d'imposition au Canada. Cela enverrait un message d'espoir aux personnes auxquelles j'ai parlé pendant tout l'été au pays. Elles ont dit qu'en raison de la position adoptée par l'Alliance canadienne au sujet des taxes, elles reporteraient leur décision de quitter le pays ou de déménager leur entreprise à l'étranger, dans l'espoir que nous soyons élus et que nous formions le prochain gouvernement fédéral.

Faisons en sorte que les Canadiens mettent fin à leurs sifflements et commencent plutôt à lancer des bravos. Laissons-les se réjouir de cette perspective, et permettez-moi d'inviter les députés du gouvernement libéral à voter avec nous en faveur de cette remarquable motion, afin de reconnaître que le gouvernement a d'énormes excédents et que cette situation est en partie attribuable au fait qu'il impose les gens à un taux trop élevé. L'autre raison pour laquelle cet excédent existe, c'est que bon nombre de provinces ont mis de l'ordre dans leurs finances. Elles ont réduit les impôts, elles ont rationalisé leur économie et elles ont créé des excédents qui, ensuite, sont comme il se doit partagés avec le pays. C'est le temps des grandes réalisations.

Je remercie les députés qui ont déjà indiqué qu'ils participeront à cette grande réalisation. J'invite nos homologues libéraux à se joindre à nous et à transmettre un message porteur d'espoir et d'ouverture au sein de notre grand pays.

• (1315)

L'hon. David Kilgour (secrétaire d'État (Amérique latine et Afrique), Lib.): Monsieur le Président, en tant qu'Albertain, je

tiens évidemment à souhaiter la bienvenue au nouveau chef de l'opposition à la Chambre, un concitoyen du nord de l'Alberta qui ne se voit pas du tout comme un Albertain du sud.

Il a fait allusion à l'Irlande à au moins deux reprises dans son discours. Ne croit-il pas que la gratuité de l'enseignement postsecondaire en Irlande y est pour beaucoup dans la réussite économique de ce pays?

M. Stockwell Day: Monsieur le Président, je dirai que l'accent que l'Irlande a mis sur l'éducation a eu un effet majeur. Cependant, je suis étonné d'entendre le député d'Edmonton-Sud-Est déclarer que l'éducation est gratuite en Irlande. Nous savons qu'il n'y a rien de gratuit et que l'éducation ne coûte pas rien. Il y a quelqu'un, quelque part, qui paie les frais.

Je suis cependant d'accord avec le député lorsqu'il dit que nous devons faire tout ce que nous pouvons pour garder un système d'éducation et un système de recherche et de développement de haut calibre. Il a raison lorsqu'il parle de l'importance accordée à l'éducation en Irlande. Cependant, l'éducation n'y est pas gratuite. Ce sont les contribuables qui paient.

M. Dan McTeague (Pickering—Ajax—Uxbridge, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais féliciter le chef de l'opposition pour ses déclarations. Je voudrais également le féliciter pour la vision dont il fait preuve dans un dossier sur lequel, nous de ce côté-ci, travaillons depuis quelques années déjà.

J'aimerais cependant que le député prenne le temps de lire le reste du document qui a inspiré sa première incursion sur le terrain des taxes et qui lui fait dire que tous les maux peuvent être traités en agissant au niveau des taxes sur l'essence.

Étant donné que le prix de l'essence augmente en raison du prix du pétrole brut et étant donné, comme le prétend M. Nicolaou, que le marché canadien de l'essence est protégé de la concurrence et que cette perturbation du marché constitue une véritable poule aux oeufs d'or pour les pétrolières, le député reconnaît-il qu'il serait préférable pour le gouvernement du Canada et l'opposition d'accepter la motion présentée par le député ce matin, mais à laquelle le consentement unanime a été refusé pour des raisons de stratégie, et de permettre ainsi de s'assurer que les consommateurs canadiens, et pas les pétrolières, reçoivent tout remboursement de taxe?

M. Stockwell Day: Monsieur le Président, je veux d'abord féliciter le député pour son travail dans ce dossier.

Un allègement fiscal est une façon légitime de rendre aux contribuables les sommes excessives qui ont été perçues auprès d'eux, comme le fait le gouvernement libéral fédéral. J'ai même recommandé cela à divers moments dans le passé. En fait, il y a un gouvernement dans ce pays qui le fait actuellement.

Une réduction de la taxe est la solution la plus rapide, la plus facile et la moins lourde du point de vue administratif. Je comprends et je partage certaines des préoccupations exprimées, surtout en ce qui a trait à la façon de s'assurer que, si la taxe est réduite, les

Les crédits

pétrolières ne mettront tout simplement pas cet argent dans leur poche.

Je dirais que le gouvernement fédéral a assez de poids pour parler aux pétrolières et, sans vouloir présumer que cela pourrait arriver, donner à ces sociétés le bénéfice du doute, leur dire qu'il y aura une surveillance très étroite et voir ce que cela donnera. Toutefois, du point de vue administratif, on pourrait envoyer des signaux immédiatement en se servant du processus fiscal.

Encore une fois, je félicite le député pour la persévérance dont il fait preuve dans la défense de cette cause. Je ne sais pas exactement comment il votera. Je suis certain que le sort qu'a connu un ancien député de son parti qui avait exprimé certaines préoccupations au sujet des taxes le hante quelque peu. Toutefois, Monsieur, je vous félicite pour votre courage et vos opinions éclairées sur cette question.

Le Président: Je rappelle à tous les députés de ne pas oublier la Présidence lorsqu'ils répondent.

M. Janko Perić (Cambridge, Lib.): Monsieur le Président, le chef de l'opposition peut-il nous dire combien de fois il a réduit la taxe provinciale sur l'essence en Alberta au moment où il était ministre des Finances?

M. Stockwell Day: Monsieur le Président, je ne me rappelle pas précisément le nombre de taxes, frais et autres coûts que j'ai réduits en Alberta. Je préparerai une liste précise à son intention parce que je trouve assez sensationnel que mes collègues et moi ayons réussi à le faire.

Pour ce qui est de la taxe sur l'essence, lorsque la question a commencé à se poser au moment où le prix du pétrole s'est mis à grimper au cours de l'année dernière, j'ai clairement proposé que l'on offre un remboursement plutôt qu'un dégrèvement fiscal parce qu'il est impossible pour une province de réunir toutes ces compagnies nationales à la même table et de leur dire qu'on les surveillera de près.

À ce moment-là, nous avons considéré qu'il valait mieux envoyer un remboursement à tous les consommateurs, à tous les habitants de la province, plutôt que de passer par le système fiscal. C'est ce qui a été fait il y a environ trois ou quatre semaines. Comme j'étais déjà parti, je ne peux donc pas m'en attribuer tout le mérite, mais c'est ce que j'avais proposé et c'est ce qui a été fait.

M. John Herron (Fundy—Royal, PC): Monsieur le Président, je félicite le chef de l'opposition pour bon nombre de ses observations, tout particulièrement en ce qui touche son engagement à réduire le taux d'imposition. Nous, conservateurs, savons que c'est là la façon de faire avancer l'économie.

• (1320)

Je veux obtenir des précisions sur quelque chose qui s'est passé hier. Le premier ministre a souligné qu'il était ministre des Finances au moment où la taxe sur l'essence a augmenté de neuf cents le litre; pourrait-il préciser s'il était membre du gouvernement éa cette époque et s'il avait appuyé le budget qui a permis l'augmentation de la taxe sur l'essence dans le gouvernement Getty?

M. Stockwell Day: Monsieur le Président, il est vrai que j'étais membre de ce gouvernement en tant que nouveau député provincial. C'est à ce moment-là que cette taxe a été ajoutée, et non pendant que j'étais ministre des Finances, comme certains ont malheureusement tenté de le faire croire. Cette taxe a été augmentée environ un an après ma toute première élection.

J'admets mon impuissance. Je n'ai pas pu m'opposer seul à cette demande et la faire rejeter. J'ai donc été impuissant à retenir la foule qui voulait voir cette augmentation. J'en suis désolé.

M. Alex Shepherd (Durham, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté très attentivement l'allocation du chef de l'opposition. Je crois qu'il serait d'accord pour dire que la fiscalité revient à une question de choix. Il nous demande aujourd'hui de nous prononcer sur les recettes fédérales de 700 millions de dollars.

Le gouvernement s'est engagé à réduire la dette. Pour chaque 10 \$ de la dette que nous remboursions, nous y retranchons également 1 \$ à jamais, car nous nous débarrassons de cette dette.

Par ailleurs, nous remarquons également que les combustibles fossiles créent un grave problème de pollution atmosphérique. Cinq mille personnes sont décédées l'année dernière, en raison des polluants atmosphériques. Pour le bien de la société, les gouvernements ont-ils vraiment le devoir de réduire la consommation? Lorsque le coût des combustibles fossiles a augmenté durant l'administration Reagan, au milieu des années 80, la consommation a baissé. Nous devrions promouvoir l'utilisation de carburants de remplacement et la réduction des combustibles fossiles, au lieu d'en faire l'éloge.

Vu les connaissances que le député a acquises en tant qu'ancien trésorier, peut-il dire combien de redevances touche la province sur le prix d'un baril de pétrole?

M. Stockwell Day: Monsieur le Président, je garderai à l'esprit toutes ces questions. À propos des effets sur l'environnement, on parle de personnes qui doivent prendre tous les jours leur voiture pour aller travailler. Ce sont des camionneurs. Ce sont des personnes qui ont besoin d'essence pour gagner leur vie et poursuivre leur activité de transport.

S'il n'avait rien été fait depuis une dizaine d'années pour réduire les polluants, l'argument aurait eu plus de poids à mon sens. La suppression du plomb dans l'essence a contribué à elle seule à réduire de 85 p. 100 les substances particulières présentes dans l'atmosphère. Il reste manifestement beaucoup à faire. Certaines provinces distribuent aujourd'hui sur les réseaux de l'électricité et autres formes d'énergie parmi lesquelles la population peut choisir. Dans certaines municipalités, par exemple, l'énergie éolienne est en cours d'intégration au réseau de distribution.

Les efforts sont donc nombreux pour atteindre le noble objectif de la réduction des substances particulières dans l'atmosphère. Le gouvernement ne devrait cependant pas en profiter pour faire entrer dans ses coffres plus d'argent qu'il ne faudrait.

Pour ce qui est du montant global des recettes de l'État, je n'ai évidemment pas les chiffres des derniers mois, mais il s'est produit une évolution importante, non seulement dans le pourcentage des

Les crédits

recettes provenant des sociétés mais aussi dans les recettes globales. En fait, en Alberta, il y a deux ans, si je me souviens bien des chiffres, la redevance pétrolière prélevée sur le brut à elle seule était passée d'un peu moins de 2 milliards de dollars à environ 545 millions de dollars. On constate donc une réduction très importante du total des redevances et quand même une croissance de l'économie.

M. Steve Mahoney (Mississauga-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, moi aussi je félicite le chef de l'opposition officielle à l'occasion de sa première intervention, mais je suis un peu curieux et me demande s'il serait en mesure de répondre à une question.

Le 29 novembre 1999, alors qu'il était le ministre des Finances de l'Alberta, ce député, dans son exposé financier pour le deuxième trimestre, s'est donné beaucoup de mal pour vanter les recettes accrues de l'Alberta, situation qu'il a très clairement attribuée à la hausse des prix de l'énergie.

• (1325)

Je me demande comment il pourrait concilier la position des gens de l'Alberta, quand il passait pour le schah de l'Alberta, qui était très favorable aux prix pétroliers pratiqués alors, avec la position qu'il adopte aujourd'hui, compte tenu du fait que, sur les 5 milliards de dollars qui correspondent à l'excédent de l'Alberta, 4 milliards de dollars proviennent du secteur énergétique. . .

Le Président: L'heure est presque terminée. Je vais permettre au chef de l'opposition de répondre. Après quoi, nous entendrons un recours au Règlement.

M. Stockwell Day: Monsieur le Président, je suis tout abasourdi par tout cet intérêt accordé à mon passé. En tant qu'élu, ce que nous sommes tous, sans ego surdimensionné, je n'aime pas parler de moi-même, mais en pareille circonstance j'ai du mal à résister à la tentation de le faire.

Le montant de 5 milliards de dollars qu'il vient de citer correspond à la situation actuelle. Je ne bénéficiais pas alors d'un tel excédent. Dans les chiffres qu'il a également cités pour l'exercice 1999, il a omis le fait que cette année-là, suite logique de 1998, l'économie albertaine avait connu une expansion et une croissance exceptionnelles. Cette année-là, les recettes provenant des ressources étaient inférieures de l'ordre de 1 milliard de dollars. En 1998, on a perçu 1 milliard de dollars de moins qu'en 1997, mais l'économie a continué de progresser, et c'est précisément là ce que je veux démontrer.

M. Dan McTeague: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Afin que nous puissions atteindre tous ensemble des objectifs pour les Canadiens, et comme le chef de l'opposition est présent, je demande le consentement unanime pour modifier la motion en supprimant tout ce qui suit le mot «consommateurs» et en y substituant ce qui suit: «notamment aux personnes à faible revenu, la Chambre exhorte le gouvernement à aider les Canadiens à assumer ce fardeau financier accru, et que la Chambre prie instamment les gouvernements des provinces et des territoires d'étudier la possibilité d'offrir une aide semblable.»

Le Président: Le député a-t-il la permission de proposer la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. Chuck Strahl: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Puisqu'il est un député ministériel, j'encourage le député à faire inscrire cette motion à l'ordre du jour de la séance de demain, et nous serons tous heureux d'en débattre à ce moment-là.

L'hon. Jim Peterson (secrétaire d'État (Institutions financières internationales), Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le secrétaire parlementaire.

Je voudrais tout d'abord voir qui est le véritable coupable à propos des taxes canadiennes sur le carburant versus les producteurs de pétrole et le prix du pétrole. C'est un fait qu'il y a deux jours, le cours de référence du brut intermédiaire West Texas pour livraison en octobre s'établissait à 36,51 \$US le baril. Il y a un an et demi, en 1998, il s'établissait à moins de 11 \$US. C'est évidemment le prix du pétrole qui est le vrai coupable. Voilà pourquoi le ministre des Finances prendra des mesures très constructives, je l'espère, avec ses homologues du G-7 ce week-end à Prague pour tâcher de remédier aux très graves répercussions du prix du pétrole sur les économies de tous les pays du monde.

Je veux parler, deuxièmement, des répercussions de la hausse du prix du carburant pour les camionneurs. Dans la mesure où les taxes gouvernementales ajoutent au coût du carburant diesel, ces taxes sont-elles surtout provinciales ou fédérales? Voyons les taxes fédérales.

• (1330)

Nous avons une TPS de 7 p. 100, mais elle est intégralement remboursable aux camionneurs. Les camionneurs ne la paient pas, ce ne peut donc être la TPS. S'agit-il de la taxe d'accise? La taxe d'accise fédérale est de quatre cents. Elle ne fluctue pas avec le prix, elle est constante. C'est la taxe d'accise la plus basse parmi les pays du G-7 et elle est totalement déductible des impôts. Quatre cents, je dis bien. Cette taxe est déductible et coûte donc moins au camionneur.

Voyons un peu les taxes provinciales. En Alberta, les camionneurs paient une taxe d'accise de 9¢ sur le carburant diesel.

Venons-en à la question soulevée dans la motion dont est saisie la Chambre aujourd'hui. C'est le député de Pickering—Ajax—Uxbridge qui, le premier, a soulevé la question des prix du carburant au Canada. À présent, pour la première fois dans l'histoire, alors qu'ils n'en ont jamais parlé auparavant, les députés de l'opposition officielle courent après le défilé, essaient de le rattraper et de dépasser les autres, mais ils n'arrêtent pas de faire des faux pas. Leurs efforts maladroits en vue de s'emparer de la une des journaux et leur incompétence notoire à s'attaquer à ce problème en sont la preuve.

Voyons un peu la motion dont nous sommes saisis. Elle dit que cela nuit énormément aux camionneurs et aux consommateurs canadiens. Que propose-t-elle comme antidote à ce problème? Deux choses: réduire la taxe d'accise fédérale de 1,5¢ le litre et éliminer la taxe sur la taxe sur l'essence. Voilà ce que proposent les députés en cette première journée d'opposition pour régler le problème consi-

Les crédits

dérable du coût des carburants. Comment ces deux petites mesures fiscales vont-elles aider les camionneurs et les consommateurs?

Prenons d'abord les camionneurs. Examinons la réduction de 1,5¢ le litre que proposent les députés. Cette taxe ne s'est jamais appliquée au diesel et elle ne s'y applique toujours pas, donc cela ne produira pas le résultat désiré. Puisque la TPS ne touche pas les camionneurs, ils ne sont pas assujettis à la double imposition. Les mesures de l'Alliance n'ont donc aucune incidence sur les camionneurs. De quel secours leur seront-elles? D'absolument aucun.

Voyons ce qu'il en est des propriétaires dont parle l'opposition. Puisqu'il n'y a pas de taxe d'accise fédérale sur le mazout, la réduction de la taxe de 1,5¢ ne leur sera d'aucun secours, et de toute évidence il n'y a pas de double imposition. De quel secours seront les mesures proposées pour les propriétaires par l'opposition officielle en guise de coup d'envoi? D'absolument aucun.

En conclusion, je dirai que les mesures proposées, si elles étaient mises en oeuvre, ne seraient d'aucune utilité pour aider les camionneurs et les propriétaires.

Supposons que l'on réduise la taxe d'un cent et demi. Si on procédait à cette réduction, est-ce que les automobilistes s'en apercevraient ou est-ce qu'elle serait empochée par les producteurs? Ce sont là des sujets d'inquiétude légitimes. En refusant de réduire la taxe sur les carburants il y a moins d'un an en Alberta, le chef actuel de l'opposition a dit ce qui suit:

Est-ce que cette réduction parviendra aux consommateurs? Est-ce qu'elle se répercutera sur le prix à la pompe? Quelle sorte de garanties avons-nous que les détaillants baisseront leurs prix eux aussi?

Il n'y a aucune garantie dans la motion reflétant ces préoccupations tout à fait légitimes exprimées par le chef de l'opposition. Je viens juste de l'écouter. Répondant à des questions portant sur ce sujet, il a dit qu'il n'était pas réellement en faveur de la réduction des taxes, qu'il lui préfère le remboursement de taxe. Dans ce cas, pourquoi ne l'a-t-il pas proposé dans la motion? Le chef de l'opposition lui-même admet que la motion comporte des lacunes. Y a-t-il une garantie dans la motion qu'une réduction profiterait aux consommateurs? Pas la moindre.

C'est soit de la basse politique soit la preuve de l'incompétence totale de l'opposition officielle en matière législative. Les Canadiens ne se laisseront pas duper par cette motion trompeuse car elle ne sera d'aucun secours aux propriétaires, aux camionneurs ou aux automobilistes et ils s'apercevront que ce n'est que du vent.

• (1335)

M. Jay Hill (Prince George—Peace River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, quelle diatribe c'était. Il est tout à fait compréhensible qu'un ministre de second rang affirme que de présenter une motion tendant à réduire les taxes démontre une incompétence totale en matière de législation. Je sais que réduire les taxes va complètement à l'encontre des valeurs d'un libéral.

La grande question est de savoir comment être certain, je crois que c'est le mot qu'il a utilisé, que la baisse des taxes sur le carburant profitera aux consommateurs, c'est-à-dire aux acheteurs d'essence. Si le gouvernement fédéral attend que les provinces

réduisent en même temps que lui les taxes sur le carburant, comment savoir si les baisses simultanées profiteraient aux consommateurs?

L'hon. Jim Peterson: Monsieur le Président, c'est une très bonne question. Le chef de l'opposition a pressenti qu'il s'agissait en effet d'une question très importante. Il a proposé un remboursement de taxe en plus d'une réduction des taxes. Ce pourrait être une réelle possibilité.

J'aurais préféré que la personne qui a rédigé cette motion en discute au préalable avec le chef de l'opposition, parce qu'il aurait possiblement laissé entendre que les baisses ne seraient peut-être pas reflétées aux consommateurs. Quand les prix à la pompe varient de cinq ou six cents par jour, les gens ne se rendent pas compte d'une diminution de un cent et demi, même si on a essayé de la leur refléter. C'est pourquoi le gouvernement examine la question très sérieusement et étudie d'autres mécanismes visant à garantir que la réduction des prix exorbitants du carburant se répercutera là où il le faut le plus.

M. Jay Hill: Le député n'a pas répondu à ma question.

L'hon. Jim Peterson: Évidemment, je n'ai pas répondu à la question du député. J'ai expliqué que nous cherchions des moyens de garantir que la réduction soit répercutée sur les prix. Le chef du député a dit qu'il ne s'agissait pas de réductions, mais de remise. Selon moi, c'est au moins un peu mieux réfléchi. Je voudrais que la motion que vous avez présentée reflète la pensée la plus récente, et peut-être que c'est seulement aujourd'hui. . .

Le président suppléant (M. McClelland): Je dois intervenir pour rappeler aux députés qu'ils doivent toujours s'adresser à la présidence, comme nous l'avons dit tout à l'heure.

M. Myron Thompson (Wild Rose, Alliance canadienne): Monsieur le Président, ce matin, j'ai téléphoné à un ami de ma circonscription. Il est agriculteur. Il me dit que la récolte n'est pas faite et que ses cultures sont recouvertes de trois pouces de neige. Ce n'est pas très prometteur pour les agriculteurs, s'ils ne peuvent pas récolter. Cet ami est aussi au courant du débat d'aujourd'hui. Il sait que les agriculteurs de sa région sont en mauvaise posture, et non seulement à cause de l'échec du programme ACRA du gouvernement, qui n'a vraiment pas été une réussite, mais aussi parce que, une fois de plus, les agriculteurs n'auront pas un mot à dire sur la commercialisation du blé et de l'orge qu'ils réussiront à récolter. Mon ami me demande de me battre de toutes mes forces au nom des agriculteurs pour que, au moins, on leur porte un peu secours. Nous avons besoin d'aide.

Je suis étonné que le ministre de l'Agriculture ne soit pas présent pour demander à son gouvernement d'aider les agriculteurs dans la faible mesure où il le peut. Les agriculteurs sont de grands consommateurs d'énergie, et ils pourraient finir par réaliser des économies appréciables.

L'hon. Jim Peterson: Monsieur le Président, les agriculteurs ne paient pas de taxes sur le carburant diesel teinté, utilisé à des fins agricoles. C'est bien simple.

Une voix: Simple.

Les crédits

L'hon. Jim Peterson: Les agriculteurs obtiennent un remboursement de la TPS et ne paient pas de taxes sur ce type de carburant diesel.

M. Myron Thompson: Tout le monde devrait être un agriculteur.

L'hon. Jim Peterson: Je suppose que le député ne connaît pas grand-chose à la situation des agriculteurs. Ça prend un citoyen de Toronto pour le renseigner.

Cela dit, le parti d'en face a rejeté à deux reprises une motion qui aurait permis aux gens les plus durement touchés par ces prix élevés de l'essence d'être indemnisés, de recevoir une aide. Ce pourrait être une des façons d'indemniser ceux qui en ont le plus besoin.

• (1340)

M. Roy Cullen (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de participer à ce débat.

Lorsque le chef de l'opposition officielle a prononcé son premier discours dans cette enceinte, il a dit au départ qu'il fallait supprimer la partisanerie des débats et travailler dans l'intérêt de tous les Canadiens. J'ai y pratiquement cru, jusqu'à ce que tous ses collègues éclatent de rire. J'aurais dû savoir que rien n'avait changé.

Mon collègue de Pickering—Uxbridge—Ajax a essayé de présenter un amendement à la motion et les alliancistes ont utilisé la tactique à laquelle ils ont recours depuis leur arrivée ici. Ils ont utilisé une manoeuvre procédurielle dont les Canadiens qui nous regardent ne comprennent peut-être pas toute la subtilité; c'est de la bouillie pour les chats. Ils ont empêché les Canadiens de pouvoir être témoins d'un véritable débat et n'ont pas permis que les députés puissent choisir entre la motion présentée ou un amendement à la motion proposé par mon collègue.

Rien n'a changé. Ils parlent d'une nouvelle façon de faire au Parlement. Ils disent que leur nom a changé, mais lorsque je regarde en face, je m'aperçois que les visages sont les mêmes, à part un, et que les politiques et les orientations sont exactement les mêmes.

Je voudrais parler du coût des carburants. Bien entendu, l'augmentation du coût des carburants inquiète tous les Canadiens. Il faut comprendre ce qui cause cette augmentation des coûts énergétiques.

Au cours des 12 derniers mois, le prix du brut et le prix de l'essence à la pompe ont presque doublé, et surprise, les taxes fédérales n'ont pas changé. La taxe d'accise sur l'essence et le carburant diesel est calculée au litre. Son taux ne change pas lorsque le prix augmente ou baisse. Si le gouvernement réagissait face aux inquiétudes des Canadiens, et il pourrait bien le faire, ce ne serait pas par sentiment de culpabilité. Il le ferait parce qu'il se préoccupe du sort des Canadiens et qu'il s'inquiète des dépenses que ces derniers doivent engager pour faire le plein d'essence et pour chauffer leurs maisons au cours de l'hiver qui vient.

Il faut également situer tout ce débat dans un autre contexte. Si l'on compare la situation au Canada avec celle qui règne dans les autres pays industrialisés, on constate que nos taxes sur l'essence en tant qu'élément du prix total à la pompe, sont en fait relativement

peu élevées, étant de l'ordre de 42 p. 100. Dans bon nombre des pays de l'OCDE, elles se situent entre 70 et 75 p. 100.

Les taxes sur l'essence au Canada représentent environ 42 p. 100 du prix à la pompe, ce qui est très bas selon les normes internationales. Il suffit de voyager au Royaume-Uni et ailleurs en Europe pour savoir ce que sont les prix à la pompe. Je n'essaie pas de banaliser le problème, mais il faut comprendre que les taxes sur l'essence au Canada sont réellement peu élevées par rapport à ce qu'elles sont ailleurs dans le monde industrialisé.

Quand était-ce la dernière fois qu'il y a eu une hausse des taxes au cours d'un long week-end? Cela ne se produit guère. Les taxes n'ont pas été modifiées depuis nombre d'années. Il est plutôt question des politiques de fixation des prix par les pétrolières.

Le député de Pickering—Ajax—Uxbridge et moi nous penchons sur cette question depuis quelque temps déjà. Grâce à son leadership, les députés de notre caucus s'inquiètent depuis un certain temps des coûts énergétiques. Le caucus a fait des recommandations qui ont amené le gouvernement, par l'intermédiaire du ministre de l'Industrie, à prendre des mesures pour revoir la Loi sur la concurrence. C'est un domaine de compétence fédérale dans lequel le gouvernement peut intervenir et faire en sorte que cette loi ait plus de dents.

• (1345)

De toute évidence, nous attendions avec impatience le débat sur les coûts du carburant, mais il faut bien le situer dans son contexte. Comme je l'ai mentionné lorsque j'ai répliqué au chef du Parti progressiste conservateur, c'est sous le gouvernement conservateur que les taxes d'accise sur le carburant diesel ont été créées et que la taxe d'accise sur l'essence a fait l'objet de six augmentations.

Nous pouvons aussi analyser ce qu'a accompli le chef de l'opposition officielle. À l'époque où il siégeait à l'assemblée législative de l'Alberta, les taxes sur le carburant ont augmenté six fois. En Alberta, les taxes sur le carburant s'élevaient aujourd'hui à 9¢ le litre. Notre taxe d'accise sur le carburant diesel s'établit à 4¢ le litre comparativement à 9¢ dans le cas de la taxe sur le carburant du gouvernement albertain.

Certains affirment que le gouvernement fédéral devrait tout simplement agir unilatéralement. Hier soir, j'ai participé à une émission-débat à Edmonton où l'on n'a cessé de me rappeler qu'il ne s'agissait pas de l'argent du gouvernement, mais bien de l'argent des contribuables canadiens. Si on cherche à apaiser les inquiétudes des Canadiens, pourquoi ne pas se demander si la réduction de la taxe d'accise se traduira par des économies pour le consommateur? Est-ce à dire que nous devons réduire les taxes d'accise? Si les économies se rendent ou non aux consommateurs, cela n'a aucune importance. Agissons. Faisons preuve de leadership.

Comme l'a déclaré le ministre des Finances, pour pouvoir alléger le fardeau des Canadiens, il faut travailler de concert avec les provinces, car contrairement à ce que certains députés ont laissé entendre à la Chambre, les taxes provinciales sur le carburant sont en général supérieures à la taxe d'accise fédérale sur l'essence et incontestablement supérieures à la taxe sur le diesel.

Les crédits

Le problème avec la motion dont la Chambre est saisie, c'est qu'elle semble avoir été rédigée à la hâte. Les cyniques diraient qu'elle sent l'opportunisme politique. La motion parle de mazout, des consommateurs et des camionneurs. Comme l'a souligné notre collègue un peu plus tôt, cette motion passe totalement à côté de ces questions.

Par exemple, aucune taxe d'accise fédérale n'est imposée sur l'huile de chauffage. Voilà le premier problème. Le deuxième, c'est qu'on parle d'alléger le fardeau des camionneurs. J'ai beaucoup de sympathie pour les camionneurs. Il y a beaucoup d'entreprises de camionnage dans ma circonscription. Lorsque les camionneurs paient la TPS, ils reçoivent un crédit pour TPS sur les intrants en transférant cette taxe à leurs clients. La TPS qu'ils paient est donc une dépense transitoire. Nous tous à la Chambre comprenons bien ce phénomène.

Une voix: Nous tous de ce côté.

M. Roy Cullen: Oui, de ce côté, nous le comprenons certainement. La taxe d'accise sur le carburant diesel est de quatre cents. En Ontario, la taxe sur le carburant diesel est d'environ 13,5 cents le litre.

Comment pouvons-nous réalistement recevoir à la Chambre une motion qui n'aborde pas les problèmes que justement ces députés veulent régler? La question qu'ils posent par ailleurs, c'est: si nous réduisons les taxes d'accise et que les réductions ne se rendent pas jusqu'aux consommateurs, est-ce si grave?

Nous gérons les dollars que les Canadiens nous confient. Si nous faisons quelque chose, nous souhaitons que cela bénéficie aux consommateurs. Le NPD a proposé certains mécanismes de contrôle pour essayer de veiller à ce qu'il en soit ainsi. Je n'appuie pas personnellement ces mécanismes car ils seraient difficiles à mettre en application et de nature à trop réglementer.

En réalité, et tous les députés de l'opposition le savent, il serait virtuellement impossible de déterminer si les consommateurs ont profité d'une réduction de la taxe d'accise. Il y a tant de variables en cause. Les sociétés pétrolières diront qu'elles avaient prévu implanter une réduction, mais que leurs autres coûts ont augmenté.

La motion est terriblement déficiente. Je suis extrêmement déçu de voir que nous n'avons pas pu voter sur un amendement pour que la Chambre et les Canadiens aient la chance de voir les deux côtés de la médaille. Je n'approuverai certainement pas la motion de l'Alliance canadienne. J'invite tous les députés à la Chambre à faire de même.

• (1350)

M. Philip Mayfield (Cariboo—Chilcotin, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je m'insurge en faux contre des observations qui ont été présentées sur le transfert de coût. Le problème vient en partie du fait que les camionneurs ne peuvent pas refiler leurs frais à cause de contrats à long terme.

La question s'apparente à un casse-noix. D'un côté, il y a le prix élevé du carburant et, de l'autre, les camionneurs et les Canadiens en général qui sont aux prises avec une faible situation économique. C'est ce qui arrive en Colombie-Britannique, où les grumiers ne

trouvent pas de marchés. Je me suis entretenu avec un exploitant de scierie qui dit s'efforcer de faire des affaires là où il n'y a pas de marché pour son produit. Le problème, c'est que le gouvernement fédéral a conclu les accords de contingentement du bois d'oeuvre qui privent le secteur industriel des profits dont il a besoin pour payer les impôts élevés qu'exige le gouvernement.

Comment les camionneurs peuvent-ils reporter le coût au fil de contrats à long terme qui ne le permettent pas? Le gouvernement reconnaît-il qu'il a compliqué les choses pour le secteur industriel en concluant de mauvais accords de commerce international comme celui sur le contingentement du bois d'oeuvre?

M. Roy Cullen: Monsieur le Président, pour avoir vécu en Colombie-Britannique pendant 13 ans, je sympathise beaucoup avec le secteur de l'exploitation forestière. Ce qui arrivera après l'accord sur le bois d'oeuvre ne relève pas vraiment du débat.

Je ferai respectueusement remarquer au député qu'il confond deux choses. Je viens du secteur privé. Le marché y est très concurrentiel et il faut parfois continger à prix fixe. Si les camionneurs ont appris quelque chose, c'est probablement de prévoir des facteurs de progression comme élément important de leur base de coûts.

Le fait est que le député a raison de dire que cela est pour quelque chose dans le fait que certains camionneurs ont de la difficulté. C'est pourquoi le gouvernement est saisi de la question. Toutefois, la TPS n'a rien à voir avec les contrats qu'ils concluent avec leurs clients. Il s'agit d'un crédit de taxe sur les intrants. Ils paient la TPS, puis remplissent les formulaires et sont remboursés.

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le député est courageux d'aborder cette question. Je le respecte pour cela.

Lorsque je fais le plein d'essence dans ma province, je paie 15 cents le litre de taxe provinciale, et 10 cents le litre de taxe fédérale. Le député aurait-il l'obligeance de dire à la Chambre quel pourcentage de cette taxe par litre, qui est un impôt spécialement affecté puisqu'il est prélevé à la pompe, est revenu à la Saskatchewan pour les fins pour lesquelles on l'a prélevée?

M. Roy Cullen: Monsieur le Président, si l'on examine la situation en Saskatchewan, on constate que la taxe provinciale sur l'essence et le carburant diesel est de 15 cents. Notre taxe sur le diesel est de 4 cents, et notre d'accise sur l'essence est de 10 cents.

Le fait est que cette taxe d'accise sur l'essence, comme la taxe sur le tabac et diverses autres taxes, est versée dans le Trésor public. Ces taxes sont utilisées pour répondre aux besoins de tous les Canadiens, y compris pour fournir de l'aide aux agriculteurs des Prairies, celle-ci ayant représenté entre un et deux milliards de dollars uniquement dans le dernier budget.

Les recettes provenant de la taxe d'accise sont versées dans le Trésor public. Elles servent à financer, par exemple, l'accord de 23,5 milliards de dollars que le premier ministre a récemment conclu avec les provinces et les territoires afin d'investir dans les soins de santé et l'éducation. Il ne s'agit pas d'impôts spécialement

affectés. Il n'a jamais été question qu'ils le soient et ils ne le seront jamais.

• (1355)

Le Président: Au lieu de poursuivre le débat, nous pourrions peut-être, avec un peu de chance, entendre un plus grand nombre de déclarations aujourd'hui.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LES POLICIERS ET LES AGENTS DE LA PAIX

M. Janko Perić (Cambridge, Lib.): Monsieur le Président, des milliers de policiers et d'agents de la paix de partout au Canada se rassembleront dimanche sur la colline du Parlement pour rendre hommage à leurs collègues décédés dans l'exercice de leurs fonctions.

Cette cérémonie nationale à la mémoire des policiers et agents de la paix est un hommage durable au sacrifice consenti par ces hommes et ces femmes d'une grande bravoure. C'est l'occasion pour les Canadiens d'exprimer leur gratitude devant le dévouement des policiers et des agents de la paix qui vont parfois jusqu'à sacrifier leur vie pour que nos collectivités demeurent sûres.

Les noms des policiers et des agents de la paix qui ont été inscrits sur la pierre commémorative constituent pour chacun d'entre nous un rappel solennel du danger inhérent à cette noble profession. La devise du pavillon commémoratif constitue une expression appropriée de notre gratitude: «Ils sont nos héros. Nous ne les oublierons pas.»

* * *

LE PROJET DE LOI C-3

M. Chuck Cadman (Surrey-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je commence à comprendre pourquoi les Canadiens ont si peu de respect pour les politiciens.

Au cours des derniers mois, le Comité de la justice a entendu des témoignages de partout au Canada au sujet du projet de loi C-3, Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents. Ces témoins ont essayé de convaincre le comité de modifier le projet de loi. Je croyais qu'ils avaient réussi. Au bout du compte, le comité a proposé environ 260 amendements.

Toutefois, à cause de l'ineptie des règles et du fait que la majorité gouvernementale au sein du comité a permis à une personne d'empêcher toute discussion concernant ces amendements, le comité a perdu son temps durant plusieurs mois. Lorsqu'on fera rapport du projet de loi à la Chambre, celui-ci sera exactement comme il était au moment de son renvoi, il y a un an et demi.

Les témoins ne peuvent être impressionnés du fait que le Comité de la justice ait été incapable d'apporter les changements.

Les Canadiens ne peuvent être impressionnés du fait que le comité n'ait rien fait de cette mesure législative. En ma qualité de

Article 31 du Règlement

député, je suis très déçu du fait que, lorsque nous renvoyons un projet de loi à un comité à des fins d'examen et d'amélioration possible, le travail n'est pas accompli. Il y a un problème lorsqu'un particulier qui n'a pas jugé à-propos de présenter des amendements vraiment concrets à la mesure législative peut empêcher tous les autres membres du comité d'accomplir leur travail pour le compte des Canadiens. Je suis indigné et j'estime que les Canadiens devraient l'être aussi.

* * *

LES BÉNÉVOLES

Mme Paddy Torsney (Burlington, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais rendre hommage aux efforts exceptionnels déployés par deux bénévoles, M^{me} Jan Barica et M. Gary Norton.

Ces deux citoyens de Burlington sont récemment rentrés au pays après avoir travaillé à l'étranger pour le SACO. M^{me} Barica a fourni son savoir-faire considérable au laboratoire d'écologie appliquée de la faculté d'agriculture de l'Université de la Bohême du Sud, en République tchèque. Quant à M. Norton, il a aidé la banque de réserve centrale du Pérou à concevoir un système de rapports, à former du personnel, à passer en revue les technologies disponibles, et à faire en sorte que tout fonctionne à merveille.

Ces deux esprits brillants et dévoués ont fait connaître avantageusement le Canada à l'échelle internationale. Je félicite M^{me} Barica et M. Norton pour leurs réalisations exceptionnelles. Ce sont de merveilleux ambassadeurs du Canada. Je suis sûre que tous mes collègues voudront se joindre à moi, à leur famille et à leurs amis pour célébrer fièrement leurs contributions.

* * *

LE VIH/SIDA

Mme Nancy Karetak-Lindell (Nunavut, Lib.): Monsieur le Président, ce dimanche, 16 collectivités du Nunavut participeront pour la première fois au Marchethon national du sida, qui marque le début de la Semaine de sensibilisation au VIH/sida.

Je serai dans ma localité de Arviat pour prendre part à cette importante manifestation afin de contribuer à sensibiliser la population canadienne à cette maladie dévastatrice et à trouver des moyens de prévenir la propagation du VIH/sida.

Je voudrais féliciter la Pauktuutit Inuit Women's Association, qui parraine le Canadian Inuit HIV/AIDS Network grâce au concours de Santé Canada, pour son excellent travail de coordination de la participation des Inuit au Marchethon national du sida.

Je souhaite bonne chance à tous les participants du Nunavut et à tous les Canadiens et je remercie tous les organismes qui ont donné des marques de reconnaissance et de la nourriture qui seront remises aux participants après la marche. Mutna.

* * *

COLLECTIVITÉS EN FLEURS

M. Bryon Wilfert (Oak Ridges, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux aujourd'hui de vous informer que la municipalité de

Article 31 du Règlement

Richmond Hill, dans ma circonscription, celle d'Oak Ridges, a reçu la note la plus élevée possible, soit quatre fleurs, à l'occasion de la cérémonie de remise annuelle des prix du concours national Collectivités en fleurs qui s'est tenue le week-end dernier.

Pour obtenir quatre fleurs, une municipalité doit accumuler plus de 800 points sur un total possible de 1000 dans huit catégories différentes. La ville de Richmond Hill est particulièrement fière d'avoir obtenu son score le plus élevé dans les domaines de la participation communautaire et du patrimoine.

Richmond Hill a été invitée à représenter la province de l'Ontario dans la compétition nationale l'an prochain, et elle fait partie du groupe sélect de seulement six villes et villages à avoir reçu pareille invitation.

• (1400)

Le concours Collectivités en fleurs vise à améliorer la qualité de vie des municipalités canadiennes. L'amélioration de l'apparence des quartiers, des parcs et des rues à l'aide de fleurs, de plantes et d'arbres et une sensibilisation écologique accrue font de Richmond Hill un merveilleux endroit où vivre, travailler et s'amuser.

Bonne chance dans le concours national de l'an prochain. J'ai hâte d'admirer encore une fois toutes ces belles créations horticoles dans ma ville.

* * *

LES ANCIENS COMBATTANTS

M. Roy Bailey (Souris—Moose Mountain, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je voudrais vous raconter une histoire triste.

Le sergent John, un ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale, a quitté les champs de bataille en Europe pour rentrer chez lui en 1944. Il a épousé sa petite amie de jeunesse Sylvia en 1945. Depuis 10 ans, John et Sylvia touchaient des paiements dans le cadre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants institué par le ministère des Anciens combattants. Grâce à ces paiements, ils ont pu rester dans leur foyer au lieu d'être placés en institution.

John est décédé il y a quelques mois et, maintenant, une grave injustice a été commise. En effet, Sylvia, sa femme, n'a pas droit, selon la loi, aux prestations du Programme pour l'autonomie des anciens combattants auxquelles son mari était admissible. Ces paiements devaient l'aider à continuer d'habiter chez elle. Si le couple avait besoin d'aide pour continuer d'habiter dans sa maison du vivant de John, n'est-il pas évident que sa femme aura besoin d'une aide supérieure maintenant que John est décédé?

Le Parlement doit corriger cette scandaleuse injustice et assurer aux conjoints d'anciens combattants le même niveau de vie, non pas seulement dans l'année suivant le décès d'un ancien combattant, mais encore pour le reste de la vie du conjoint.

* * *

[Français]

NICOLAS GILL

Mme Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, il me fait grandement plaisir de

souligner l'exploit de l'un des grands du judo canadien, soit Nicolas Gill, de Ville-Saint-Laurent.

Cet athlète a couvert de gloire le Canada aujourd'hui en se méritant la médaille d'argent en judo aux Jeux olympiques de Sydney, en Australie. C'est la première médaille d'argent pour le Canada.

M. Gill s'est signalé en judo sur la scène internationale lorsqu'il s'est mérité une médaille de bronze lors des Jeux olympiques de 1992, à Barcelone. Après une sérieuse blessure au genou qui a failli mettre fin à sa carrière, M. Gill est revenu à la tâche et s'est mérité une médaille de bronze lors des championnats mondiaux de 1999 et une médaille d'or dans le cadre des Jeux panaméricains tenus à Winnipeg la même année.

Nicolas est un modèle d'engagement et de persévérance pour tous les jeunes qui le rencontrent, dont ma fille de 7 ans, Anne-Darla, qui est ceinture jaune et blanche en judo, et pour qui Nicolas est un grand héros. Je vous invite à vous joindre à moi. . .

Le Président: Je regrette d'interrompre l'honorable députée. La députée de Lambton—Kent—Middlesex a la parole.

* * *

[Traduction]

L'AGRICULTURE

Mme Rose-Marie Ur (Lambton—Kent—Middlesex, Lib.): Monsieur le Président, nous pouvons bien avoir toutes sortes de réductions d'impôt et de programmes sociaux, mais si nous sommes incapables de produire nos propres aliments, nous ne sommes pas un pays souverain.

Nous ne produirons plus suffisamment d'aliments pour assurer notre autosuffisance si nous laissons les Américains mettre nos agriculteurs en faillite en abaissant artificiellement le prix de leurs produits agricoles grâce à d'énormes subventions. Actuellement, le prix de l'essence monte en flèche et nous n'avons aucun contrôle sur les approvisionnements, mais sommes à la merci de pays étrangers. Pensez seulement à ce qui se passerait si nous dépendions d'autres pays pour notre approvisionnement en nourriture.

Le mois dernier, l'Ontario Grains and Oilseeds Organization a tenu 11 réunions dans la province, dont l'une des plus grosses dans ma circonscription, Lambton—Kent—Middlesex. L'organisation a rappelé aux gouvernements provincial et fédéral que la faiblesse des revenus des agriculteurs prenait les proportions d'une véritable crise.

Le gouvernement a fait quelques changements positifs pour le secteur agricole, mais il reconnaît qu'il a encore beaucoup de travail à faire.

* * *

L'AGRICULTURE

M. Rick Casson (Lethbridge, Alliance canadienne): Monsieur le Président, si les appels répétés de l'Alliance canadienne ne suffisent pas à convaincre le gouvernement que l'agriculture canadienne est en crise, peut-être le premier ministre voudra-t-il jeter un coup d'oeil sur les derniers chiffres de Statistique Canada, qui montrent qu'il y a 26 200 agriculteurs de moins dans les Prairies cet automne que l'automne dernier.

Malheureusement, rien ne nous permet de croire que la tendance va s'inverser. Le coût des intrants monte en flèche, le prix des produits de base demeure à des bas niveaux historiques et le mauvais temps a nuï au rendement agricole dans toutes les régions du Canada.

Cela ne devrait pourtant pas étonner le premier ministre. Dans son rapport sur la situation désespérée des agriculteurs, l'Alliance canadienne signalait que 75 p. 100 des agriculteurs interrogés estimaient que l'avenir de l'agriculture était très sombre.

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et le premier ministre devraient peut-être prendre connaissance du rapport que l'Alliance leur a envoyé le printemps dernier avant d'avoir d'autres surprises très désagréables.

* * *

[Français]

MARIE-LOUISE GAGNON

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, les résidents et résidentes des Appartements Louise de Jonquière ont une raison spéciale de célébrer puisque M^{me} Marie-Louise Gagnon fêtera, le 30 septembre prochain, ses 100 ans.

M^{me} Gagnon est née en 1900 à Pibrack, au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Mère de huit enfants, elle peut s'enorgueillir d'avoir 35 petits-enfants et 24 arrière-petits-enfants.

• (1405)

M^{me} Gagnon se souvient, avec nostalgie peut-être, de la Belle Époque, celle des années folles, avec tristesse, des deux grandes guerres mondiales et de la crise économique des années 1930, et avec émerveillement, de la marche de Neil Armstrong sur la Lune.

Les événements qui ont marqué le siècle dernier, elle les a vécus et ses souvenirs font partie de notre mémoire collective.

Que vous souhaiter de plus, sinon la santé et l'amour de vos proches. Permettez-moi de vous répéter pour la 100^e fois de votre vie: «Joyeux anniversaire, madame Gagnon. C'est à votre tour de vous laisser parler d'amour.»

* * *

LA SANTÉ

Mme Raymonde Folco (Laval-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, permettez-moi d'illustrer ce qu'il sera possible pour le Québec de faire en matière de soins de santé d'ici les cinq prochaines années, grâce à la dernière entente signée avec le gouvernement canadien.

Le Québec pourra acheter des équipements hospitaliers pour une somme d'environ un milliard de dollars. Le Québec pourra désengorger les salles d'attente. Le Québec pourra prodiguer des soins de santé de qualité aux personnes âgées. Le Québec pourra prévoir une politique mieux adaptée sur les produits pharmaceutiques. Le Québec pourra régler le problème des pénuries de médecins en régions. Le Québec pourra investir dans les nouvelles technologies d'information et de communication en santé.

Article 31 du Règlement

Voilà une entente qui reflète l'esprit et la règle du fédéralisme canadien. C'est un autre exemple d'une collaboration fédérale-provinciale qui bénéficiera au Québec.

* * *

[Traduction]

LA SÉCURITÉ EN MILIEU DE TRAVAIL

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, les sociétés et les dirigeants d'entreprises devraient faire l'objet de poursuites au criminel lorsque jugés responsables d'accidents du travail ayant provoqué la mort ou des blessures. C'est là l'essentiel d'une motion unanime du Comité de la justice de la Chambre des communes et c'est une idée qu'une très grande majorité de Canadiens appuient. C'est maintenant au gouvernement de jouer.

Les néo-démocrates du Canada, les membres des Métallurgistes unis d'Amérique et les familles des disparus de localités d'un océan à l'autre veulent que nos efforts aboutissent et nous ne laisserons pas tomber la question.

La campagne menée en faveur de la responsabilité criminelle des sociétés au Canada a pour origine la tragédie de la mine Westray, survenue en mai 1992, où 26 personnes ont perdu la vie à Pictou, en Nouvelle-Écosse. Dans le rapport de la Commission d'enquête sur cette tragédie, rendu public il y a trois ans, le juge Peter Richard disait que les cadres supérieurs de la mine Westray faisaient preuve d'un aveuglement volontaire à l'égard de leur responsabilité en matière de sécurité au travail.

Le gouvernement libéral a eu trois ans pour étudier les recommandations du juge Richard. Les travailleurs canadiens réclament cette mesure législative immédiatement.

* * *

[Français]

NICOLAS GILL

M. Bernard Bigras (Rosemont—Petite-Patrie, BQ): Monsieur le Président, le Bloc québécois félicite aujourd'hui M. Nicolas Gill de sa médaille d'argent, obtenue en judo aux Jeux olympiques de Sydney.

Aux dires des experts, M. Gill a gagné les quatre matchs précédents de façon éloquent, avant de s'incliner en finale devant le Japonais Kosei Inoue, non sans lui avoir livré une dure bataille.

C'est la deuxième médaille olympique pour Nicolas Gill, qui a remporté le bronze à Barcelone en 1992. Habitué à se hisser en première place dans nombre de compétitions internationales, Nicolas Gill rêvait de revenir avec l'or. Nous tenons à lui dire que cette médaille d'argent est, pour le Québec tout entier, une source de très grande fierté.

M. Gill a commencé sa carrière de judoka alors qu'il n'avait que six ans, a obtenu sa ceinture noire à 17 ans, et a ravi la première place du podium dans la majorité des compétitions livrées au cours des dernières années.

Article 31 du Règlement

Nicolas Gill est un athlète accompli qui inspirera certainement des centaines de jeunes écoliers qui revêtiront avec plaisir et espoir leur judogi pour devenir judoka.

* * *

[Traduction]

LE TRIBUNAL RÉVOLUTIONNAIRE IRANIEN

M. Irwin Cotler (Mount Royal, Lib.): Monsieur le Président, je déplore la décision du Tribunal révolutionnaire iranien de confirmer la condamnation des 10 Juifs iraniens, ceci en dépit d'une violation flagrante du droit des accusés à un procès équitable garanti par la loi iranienne; ils ont été détenus incommunicado pendant plus d'un an; on a refusé leur droit à la présomption d'innocence; il y avait absence de preuves les impliquant; on leur a refusé le droit de retenir les services d'un avocat de leur choix; et on leur a refusé le droit d'être jugés par un tribunal indépendant, car le Tribunal révolutionnaire iranien agit à la fois comme enquêteur, procureur et juge.

La justice différée est un déni de justice. J'en appelle aux autorités iraniennes afin qu'elles renversent la décision et libèrent les accusés, conformément à la loi islamique et à la justice iranienne.

* * *

LA BFC SHILO

M. Rick Borotsik (Brandon—Souris, PC): Monsieur le Président, le ministre de la Défense nationale a eu tout l'été pour prendre une décision concernant l'avenir des forces terrestres au Manitoba.

Je suis convaincu que le ministre a reçu de ses fonctionnaires un exemplaire du rapport du 24 mai intitulé «analyse de rentabilisation finale».

• (1410)

Le rapport de la Défense précise clairement que la meilleure solution de restructuration consisterait à réaffecter le deuxième bataillon de la Princess Patricia's Canadian Light Infantry à la base des Forces canadiennes Shilo en vue d'y partager les installations d'entraînement avec le premier régiment de la Royal Canadian Horse Artillery. Il est manifeste que la solution de la BFC Shilo l'emporte sur toutes les autres solutions possibles.

Le ministre de la Défense nationale m'a donné l'assurance que la décision serait prise ce mois-ci. Il m'a aussi dit à la Chambre que la décision finale concernant l'avenir des forces terrestres au Manitoba serait fonction de ce qui est bon pour nos forces armées et non de ce qui est bon sur le plan politique. J'aimerais le prendre au mot.

Le ministère de la Défense reconnaît que la BFC Shilo est et peut demeurer une des meilleures installations militaires au monde. Les faits sont éloquents. La décision appartient maintenant au ministre. Les hommes et les femmes des Forces canadiennes méritent qu'une décision soit prise et qu'elle le soit dès maintenant.

LE DÉVELOPPEMENT DES JEUNES ENFANTS

M. Rey D. Pagtakhan (Winnipeg-Nord—St. Paul, Lib.): Monsieur le Président, les six premières années de la vie d'un enfant déterminent ce qu'il adviendra par suite de lui sur les plans de la santé, de l'apprentissage et du comportement. Cette période formative repose sur quatre piliers déterminants: un bon départ dans la vie, l'éducation et le soutien familial, la croissance personnelle de l'enfant et un milieu communautaire vigoureux.

Soucieux d'appuyer ces piliers, nos premiers ministres, sous le leadership du premier ministre du Canada, ont convenu il y a dix jours d'adopter le programme fédéral de développement des jeunes enfants. À cette fin, le gouvernement du Canada s'est engagé à verser 2,2 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années.

Les électeurs de Winnipeg-Nord—St. Paul accueillent favorablement ce programme, qui constitue notre legs collectif doublé d'une promesse collective à la prochaine génération.

De fait, la vitalité et la prospérité économiques du Canada en ce nouveau siècle et dans les années à venir sont tributaires des débouchés que nous offrons aujourd'hui aux plus jeunes de nos citoyens. À n'en pas douter, lorsque nous assurons l'avenir de nos enfants, nous garantissons l'avenir de notre pays.

* * *

LE CRIME ORGANISÉ

M. Jake E. Hoeppner (Portage—Lisgar, ind.): Monsieur le Président, la récente déclaration du commissaire de la GRC, selon lequel des organisations criminelles chercheraient à déstabiliser le régime parlementaire canadien, n'étonnera personne.

Il est notoire que, depuis mon élection dans cette Chambre, j'ai fourni des preuves justifiant la tenue d'enquête judiciaires; ces preuves m'ont valu de l'intimidation, des menaces de mort et enfin une fausse accusation d'agression. Les preuves documentées que j'ai fournies au solliciteur général témoignent de la négligence dont la GRC a fait preuve et révèlent qu'il y a eu des fuites. Le solliciteur général refuse d'intervenir.

Le gouvernement doit faire immédiatement enquête sur ces problèmes internes de la GRC s'il veut réussir à faire échec au crime organisé. Ce dernier a l'avantage de pouvoir mettre à profit le système juridique pour protéger ses activités criminelles.

* * *

L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

M. Bill Blaikie (Winnipeg—Transcona, NPD): Monsieur le Président, je voudrais faire état de l'objection du NPD à la volonté du ministre du Commerce international d'interjeter appel de la décision de l'Organisation mondiale du commerce, laquelle a défavorisé le Canada dans le dossier des exportations d'amiante vers la France et rejeté sa plainte contre le loi française qui interdit l'importation de l'amiante sur le territoire français.

Questions orales

C'est précisément ce que nous reprochons à l'Organisation mondiale du commerce. Les pays peuvent y faire appel, et regrettablement c'est ce qu'a fait le Canada, pour faire échec aux gouvernements nationaux dûment élus et à leurs efforts légitimes en vue de protéger l'intérêt national, la santé publique et l'environnement.

J'engage le ministre du Commerce international à revenir sur cette décision.

* * *

LE CHEF DE L'OPPOSITION

M. Hec Clouthier (Renfrew—Nipissing—Pembroke, Lib.): Monsieur le Président, j'ai prêté une oreille très attentive lorsque le chef de l'opposition a dit qu'un de ses héros politiques était Anne Robert Turgot, ministre des Finances de Louis XVI, qui a régné de 1774 à 1792.

Anne Robert Turgot a dit un jour que, comme les dépenses gouvernementales ont pour objet l'intérêt de tous, elles devraient être supportées par tous, et plus un homme tire avantage de la société, plus il devrait se sentir honoré de payer ces dépenses.

Comment diable peut-on justifier qu'un millionnaire, le plus favorisé de la société, paierait plus de 100 000 \$ de moins en impôts, selon son plan toqué de 17 p. 100, qu'une personne ordinaire qui travaille chez Loblaw's? C'est incroyable. Anne Robert Turgot se retournerait dans sa tombe à la pensée d'avoir été le mentor de cette personne.

Le Président: Le terme «toqué» est pratiquement antiparlementaire.

QUESTIONS ORALES

• (1415)

[Traduction]

LES TAXES SUR LE CARBURANT

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le premier ministre a dit avec une certaine inquiétude qu'il ne pouvait pas permettre un vote libre sur la motion de l'Alliance canadienne concernant une réduction de la taxe sur l'essence pour tous les Canadiens parce que cela pourrait être perçu comme une motion de censure à l'endroit du gouvernement étant donné qu'il s'agit d'un poste budgétaire. Je le crois sur parole lorsqu'il dit que cela l'inquiète. Je ne voudrais pas le mettre dans une situation aussi délicate.

J'ai consulté les membres du caucus de l'Alliance canadienne. Nous avons tous convenu de ne pas considérer cette motion comme une motion de censure. En fait, nous la verrions comme une motion de grande confiance envers le gouvernement, et les Canadiens aussi, et je féliciterais le premier ministre d'avoir pris une telle initiative.

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, hier, lorsque le chef de l'opposition est allé se réfugier au sous-sol pour rencontrer la presse, il a dit qu'il était député.

Il a plus ou moins dit qu'il était contre la hausse du prix de l'essence en Alberta. Or, il a voté en faveur de cette hausse lorsqu'il faisait partie du gouvernement dans cette province. En plus de cela, cette hausse s'est faite en trois phases. La deuxième et la troisième fois, il était whip et il lui a fallu s'assurer que les députés votaient selon la ligne du parti.

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, lorsqu'on vit dans le passé, on continue de se tromper au sujet de l'avenir. Le premier ministre a dit très clairement qu'il aimerait que les valeurs soient l'enjeu principal des prochaines élections. En 1995, lorsqu'il. . .

Des voix: Oh, oh!

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

M. Stockwell Day: Monsieur le Président, je vais recommencer. Comme je viens de le dire, lorsqu'on vit dans le passé, on continue de se tromper au sujet du présent et de l'avenir. Le premier ministre a dit qu'il aimerait que les valeurs soient l'enjeu principal des prochaines élections. Je trouve cela encourageant parce que, en 1995, lorsqu'il a augmenté la taxe d'accise sur l'essence, il a dit que c'était pour éliminer le déficit.

Nous n'avons plus de déficit, et je crois fermement que tenir ses promesses est une valeur très importante. Respectera-t-il cette valeur en éliminant cette hausse de la taxe?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Finances a dit que nous examinions toutes les possibilités et que nous en discutions avec les gouvernements provinciaux parce que, comme beaucoup de gens l'ont dit, une simple réduction de la taxe risquerait de ne pas être transmise au consommateur.

Je vais citer quelqu'un que le député connaît peut-être. Al Palladini, ministre du Développement économique et du Commerce de l'Ontario, a dit ceci hier: «Une réduction de la taxe sur les carburants n'est pas la solution au problème. Chaque fois que le gouvernement a réduit la taxe sur les carburants, cela n'a eu aucun effet sur le prix à la pompe.»

Nous devons tenir des consultations et agir dans l'intérêt des consommateurs, et non donner aux pétrolières une occasion d'accroître leurs profits.

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les contribuables veulent savoir ce que le premier ministre a à dire et non ce qu'un ministre d'une autre province a à dire.

[Français]

Lors de l'élection de 1993, les libéraux ont promis d'éliminer, d'abolir et de tuer la TPS. Nous connaissons la suite.

Questions orales

En 1998, un comité libéral a proposé d'arrêter d'imposer des taxes, c'est-à-dire d'arrêter d'appliquer la TPS.

Encore une fois, est-ce que le gouvernement libéral va briser ses promesses au sujet de la TPS?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, l'honorable député a parlé d'une nouvelle période à la Chambre où il fallait être très méticuleux et affirmer très clairement tout ce qu'on dit.

Alors, s'il veut prendre un moment, s'il veut être très précis, qu'il regarde le livre rouge de 1993. La politique du gouvernement à l'époque sur la TPS était très claire. Nous avons dit que nous voulions l'harmoniser avec les gouvernement provinciaux. C'est la promesse que nous avons faite et c'est la promesse que nous avons tenue.

• (1420)

[Traduction]

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je trouve cela très encourageant de voir que le ministre des Finances parle d'obligation morale. Si on a bien rapporté ses paroles—et c'était dans les journaux, donc je n'en doute pas—il a dit très clairement que la réduction de la taxe d'accise sur l'essence était pour lui une obligation morale.

Je suis très heureux de voir cela, tout comme j'étais très heureux de le voir respecter son engagement d'affecter l'excédent à la réduction de la dette. Je l'en félicite et je suis certain que tout le monde commencera à applaudir maintenant. C'était du très bon travail. C'est quelque chose que j'apprécie. Le premier ministre ne voit-il pas cela aussi comme une obligation morale?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre vient de dire que le gouvernement examine diverses possibilités. Parmi ces possibilités, il y a celle proposée par les députés libéraux aujourd'hui, celle qui dit que toute mesure prise par le gouvernement devrait profiter aux Canadiens, particulièrement à ceux à faible revenu.

Malheureusement, l'opposition officielle s'est servi de la procédure pour rejeter l'amendement. Ce qu'il faut se demander, c'est pourquoi l'opposition officielle s'oppose à ce que les Canadiens profitent d'une telle réduction, pourquoi elle veut donner cet argent aux pétrolières.

M. Stockwell Day (chef de l'opposition, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le ministre des Finances devrait examiner les titres de compétence de son personnel de recherche parce que, s'il lui avait donné des informations exactes, il lui aurait dit très clairement que, en fait, notre caucus discutera de cette motion demain. Nous sommes ouverts à ce genre de chose. Est-ce que l'obligation morale du ministre des Finances. . .

Des voix: Oh, oh!

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

M. Stockwell Day: Je serai ici vendredi pour cette discussion. Ce sera intéressant.

L'obligation morale du ministre des Finances, que je crois sincère, soit dit en passant, s'applique-t-elle aussi à la protection du consommateur, au carburant diesel et au mazout domestique?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le chef de l'opposition dit qu'il est prêt à discuter de cela demain avec son caucus. Pourquoi ne veut-il pas en discuter aujourd'hui devant les Canadiens?

L'amendement libéral peut être accepté avec le consentement unanime de la Chambre. Je défie le chef de l'opposition d'accepter l'amendement proposé par les libéraux.

* * *

[Français]

LES SURPLUS BUDGÉTAIRES

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, l'an dernier, le ministre des Finances a fait une erreur d'estimation de neuf milliards de dollars quant au surplus escompté. Pour cette année, il prévoyait un surplus de quatre milliards de dollars. On sait qu'après quatre mois, c'est déjà beaucoup plus. Cela tourne autour de 11 milliards de dollars.

Le ministre des Finances pourrait-il nous dire s'il a revu ses chiffres et ses prévisions, et à combien évalue—il aujourd'hui le surplus escompté pour l'année en cours?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le chef du Bloc sait fort bien que nous allons avoir une rencontre avec les économistes. Cela commence d'ailleurs la semaine prochaine avec les grands économistes du pays. Suite à ces rencontres, nous allons regarder leurs projections pour donner au peuple canadien les hypothèses qu'ils nous auront présentées. Je vais moi-même les présenter lors de l'énoncé fiscal du mois de novembre.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le ministre a déjà des chiffres qui datent du printemps. Il aurait pu les revoir, mais je me rends compte d'une chose: les fonctionnaires de son ministère pourchassent des contribuables qui ont une double comptabilité, soit une pour l'impôt et une autre pour leur usage personnel. Il semble que le ministre des Finances ait également une double comptabilité: une pour la population et une pour son image personnelle.

Est-ce que le ministre va cesser de jouer à cache-cache avec la population et, une fois pour toutes, rendre public les vrais chiffres? Je suis convaincu qu'il les connaît.

• (1425)

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, les projections seront présentées lors de l'énoncé fiscal, au mois de novembre, et cela, après une consultation majeure avec les grands économistes du pays.

Questions orales

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Monsieur le Président, hier, le ministre des Finances affirmait, et je cite:

Suite à notre dernier budget, une famille avec deux enfants et un salaire de 30 000 \$ ne paiera aucun impôt fédéral net.

Le ministre a juste oublié de dire que c'était juste dans quatre ans que ça s'appliquerait.

Quand on a 12 milliards de surplus pour l'année dernière et 11 milliards au cours des quatre premiers mois de cette année, qu'on a le coeur à la bonne place, le ministre ne convient-il pas qu'on n'agit pas dans quatre ans, mais tout de suite? Pourquoi le ministre des Finances ne diminue-t-il pas immédiatement les impôts pour les personnes à faible et moyen revenu? Ils attendent après cela depuis sept ans.

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, demandez et vous recevrez. C'est 35 000 \$ dans quatre ans et, pour prendre l'exemple que le député vient de donner, c'est 30 000 \$ aujourd'hui.

M. Yvan Loubier (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Monsieur le Président, dans quatre ans. Mais ce qu'il n'a pas dit, c'est qu'il n'a pas fait attendre les gens gagnant 250 000 \$ et plus; eux, ils ont 2 000 \$ d'économie d'impôt depuis deux ans.

Que répond le ministre des Finances à une famille qui a de la difficulté à joindre les deux bouts, qui s'appauvrit à cause de l'impôt fédéral et des cachotteries électoralistes du ministre? Est-ce qu'il dit d'attendre quatre ans? Est-ce qu'il demande à cette famille de dire à son épiciers d'attendre quatre ans pour être payé, de mettre ça sur son compte? Est-ce que c'est ce qu'il veut dire?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, en cachotterie, nos revenus dépassent de 5 p. 100 environ les prévisions que nous avons faites.

Au Québec, les revenus de M. Landry dépassent ses prévisions de 5 p. 100 environ. Est-ce que ce sont des cachotteries pour Bernard Landry aussi?

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre. Il est tout à fait insensé d'envoyer des tonnes et des tonnes de déchets de Toronto à Kirkland Lake. C'est de la pure folie. On menace ainsi la qualité de l'eau potable des résidents locaux et de millions de résidents en aval.

Je voudrais exhorter le premier ministre à penser que la rivière des Outaouais ne sert pas qu'à des descentes en eaux vives, mais qu'elle est également une source d'eau potable. Quand le gouvernement va-t-il annoncer les détails d'une évaluation environnementale fédérale complète du projet de la mine Adams?

Mme Karen Redman (secrétaire parlementaire du ministre de l'environnement, Lib.): Monsieur le Président, on a demandé

au ministre de l'Environnement de procéder à une évaluation environnementale. En fait, notre collègue de Timiskaming—Cochrane a fait en sorte que cette question reste au premier plan.

Le ministre a demandé à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale de préciser si ce projet exige une évaluation environnementale fédérale. Une fois que l'Agence aura procédé à son enquête, le ministre décidera de la voie à suivre.

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, permettez-moi de dire qu'il est à peu près temps que le gouvernement s'occupe de la question. Je tiens à dire qu'en fonction du bilan libéral en matière d'environnement, les Canadiens savent que les libéraux parlent généralement plus qu'ils n'agissent.

Je voudrais demander aujourd'hui au gouvernement fédéral bien concrète et précise. Va-t-il nous assurer que l'évaluation environnementale sera exhaustive et, si la qualité de l'eau est menacée, va-t-il interdire qu'on enfouisse des déchets à cet endroit?

Mme Karen Redman (secrétaire parlementaire du ministre de l'environnement, Lib.): Monsieur le Président, qu'a fait le gouvernement depuis sept ans? Il prend constamment des mesures fermes en matière d'environnement.

Nous avons promulgué la Loi canadienne sur la protection de l'environnement afin de protéger les Canadiens contre les produits toxiques. Nous avons négocié des normes nationales sur la qualité de l'air et de l'eau devant s'appliquer dans les provinces. Nous négocions un nouvel accord très strict avec les États-Unis pour réduire la brumée dans des villes comme Toronto, Windsor et Halifax. Nous avons investi 850 millions de dollars au cours des sept dernières années pour réduire les risques associés au changement climatique au Canada. Nous encourageons des technologies de pointe comme les piles à combustible Ballard.

● (1430)

LA TAXE SUR L'ESSENCE

Le très hon. Joe Clark (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre des Finances.

Il a dit au cours du débat d'hier en parlant de la réduction éventuelle de la taxe sur l'essence que «nous n'interviendrions qu'en collaboration avec les provinces». Est-il toujours du même avis? Dans l'affirmative, a-t-il déjà communiqué avec les provinces pour entreprendre les discussions sur le programme conjoint ou attend-il que les provinces communiquent avec lui?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit à la Chambre, et comme le premier ministre l'a souligné, nous étudions diverses possibilités.

Ceci dit, oui nous avons communiqué avec un certain nombre de provinces. Les responsables l'ont fait également. Compte tenu des propos de M. Palladini que le premier ministre a rapportés, il semble clair que bon nombre de provinces ne sont pas d'avis que la réduction de la taxe sur l'essence soit la solution idéale.

*Questions orales***LES PÊCHES**

Le très hon. Joe Clark (Kings—Hants, PC): Monsieur le Président, j'aimerais poser une question sur une autre crise en cours au pays.

Le ministre des Pêches et des ns devrait savoir que M. Rae a affirmé que l'écart est beaucoup trop grand entre les deux parties à ce conflit pour que la médiation puisse avoir des résultats positifs. Le ministre est-il prêt à faire preuve de leadership et à se rendre lui-même à Burnt Church pour tenter de trouver une solution à ce conflit?

L'hon. Harbance Singh Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais tout d'abord remercier l'honorable Bob Rae des efforts énormes qu'il a faits pour tenter de rapprocher les deux parties en cause. Je suis très déçu qu'il n'ait pas réussi à régler la question comme nous avions espéré qu'il pourrait le faire.

J'ai émis aujourd'hui un décret de modification visant à mettre un terme à la pêche au homard dans la Miramichi. Puisque la préservation de la ressource est en danger, nous devons la protéger. J'exhorte les habitants de Burnt Church à respecter ce décret et à retirer leurs casiers de façon à préserver les stocks de homards pour tous les Canadiens et pour les générations à venir.

* * *

L'ÉCONOMIE

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, pendant que les prix de l'essence continuent de grimper, le huard est toujours au plus bas. Le dollar canadien vaut à peine 67 cents US actuellement. Il y a deux ans, le ministre des Finances attribuait le faible taux de change aux prix des marchandises qui n'avaient jamais été aussi bas, mais ils atteignent maintenant des niveaux inégalés.

Le ministre des Finances ne craint-il pas que ses politiques qui commandent des impôts élevés et une lourde dette n'entraînent une détérioration constante du niveau de vie et du pouvoir d'achat des Canadiens?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, s'il prenait la peine de regarder ce qui se passe depuis 18 mois, le député saurait que, face au dollar américain, l'euro a perdu près de 25 p. 100 de sa valeur, la livre britannique près de 15 p. 100, le dollar australien près de 10 p. 100 et la devise de la Nouvelle-Zélande a chuté considérablement. En réalité, la seule devise qui a progressé depuis un an et demi en comparaison du dollar US, c'est le dollar canadien.

M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, Alliance canadienne): Monsieur le Président, sous la direction du gouvernement libéral, le dollar canadien a progressé pour passer de plus de 70 à 67 cents US. Je suppose que ce sont les nouvelles mathématiques des libéraux.

Tant que le dollar canadien reste faible face au dollar américain, les consommateurs canadiens sont pénalisés, y compris ceux qui achètent de l'essence. Les prix du pétrole sont établis en dollars US,

de sorte que, si notre dollar valait 75 cents US, les consommateurs canadiens économiseraient trois cents le litre à la pompe.

Pourquoi le ministre des Finances maintient-il sa politique prévoyant une dette lourde, des impôts élevés et un dollar faible, qui pénalise nos consommateurs d'essence?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, nous avons annoncé hier que nous réduisons de 12 milliards de dollars la dette du Canada. Nous l'avons réduite de 18 milliards de dollars en trois ans, ou de six milliards de dollars par an en moyenne. Les réformistes fulminaient et disaient que c'était cela qu'ils voulaient. Ils l'ont voulu. Nous avons livré la marchandise. Ils ont plutôt l'air ridicule.

* * *

• (1435)

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement nous parle depuis quelque temps de la compassion libérale.

Où est cette compassion libérale du ministre des Finances lorsqu'on l'entend se vanter des milliards engrangés, pendant qu'il coupe l'argent aux travailleurs saisonniers qui seront privés de prestations à l'hiver et au printemps prochains?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement aide les travailleurs canadiens de bien des façons. Nous les aidons à obtenir les outils et la formation dont ils ont besoin pour prendre part à la nouvelle économie. Nous les aidons sur le plan de leur apprentissage continu. Bien sûr, nous les aidons aussi par l'entremise du programme d'assurance-emploi. Comme je l'ai dit à maintes reprises, nous suivons ce programme de près. Si nous voyons que des changements y sont nécessaires, nous les apporterons.

[Français]

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Monsieur le Président, non seulement le surplus de l'an dernier est quatre fois plus important que ce que le ministre des Finances avait prévu, mais le surplus de 2000-2001 pourrait dépasser, lui, les 20 milliards de dollars.

Comment le premier ministre peut-il expliquer aux gens qui sont descendus dans les rues de Baie-Comeau et de Chicoutimi cette semaine, que son gouvernement va continuer de couper dans l'assurance-emploi pendant que ce même gouvernement nage dans les milliards de dollars?

[Traduction]

L'hon. Jane Stewart (ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Monsieur le Président, examinons certains des faits. Depuis 1993, année où le gouvernement actuel a été porté au pouvoir, le taux de chômage au Québec a baissé de 4,5 p. 100. Près de 400 000 Québécois qui ne travaillaient pas à l'époque

ont maintenant un emploi. Enfin, au cours de la dernière année, le taux de création d'emplois au Québec a atteint 3,2 p. 100, ce qui surpasse la moyenne nationale. Il vaut la peine de célébrer ces chiffres, que nous continuerons d'améliorer.

* * *

LES PÊCHES

Mme Deborah Grey (Edmonton-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le ministre des Pêches est complètement dépassé par la crise de Burnt Church. Pire encore, son inaction a conduit à des actes de violence et à des affrontements.

Aujourd'hui, le ministre a déclaré: «Nous leur avons dit qu'ils avaient 24 heures pour retirer leurs casiers.» Les Canadiens ne croient pas ce ministre lorsqu'il parle de 24 heures.

Pourquoi ne fait-il pas appliquer la loi et ne retire-t-il pas ces casiers aujourd'hui même?

L'hon. Harbance Singh Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, le député sait certainement que nous faisons appliquer la loi. Je l'ai dit hier, nous avons retiré 2 700 casiers à homards, arrêté des individus et saisi des navires.

Il incombe à tout gouvernement responsable de prendre tous les moyens possibles pour tenter de conclure des ententes dans une atmosphère pacifique et un esprit de collaboration afin d'éviter les conflits. C'est exactement ce que nous faisons. J'ai fait montre de retenue parce que nous voulons parvenir à un règlement pacifiquement. Nous voulons éviter les conflits. Tous les efforts ont été déployés en ce sens. Au bout du compte, la règle de droit prévaut.

Mme Deborah Grey (Edmonton-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, les Canadiens, ni qui que ce soit d'autre d'ailleurs, ne croient pas que, lorsque le ministre fait une menace ou donne un ultimatum en parlant de paix, il y aura des résultats. Le ministre a attendu que d'autres suggèrent que Bob Rae soit nommé médiateur. Il espère que Bob pourra faire ce que lui-même est incapable de faire. Le plan B vient d'être enclenché.

Nous savons que la seule pêche commerciale qui se pratique dans la baie Miramichi est la pêche au homard et qu'elle n'a lieu qu'au printemps. Pourquoi le ministre a-t-il permis que des casiers soient posés dans cette baie, sans parler du délai supplémentaire de 24 heures accordé aujourd'hui?

L'hon. Harbance Singh Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, dès le début de l'année, un représentant fédéral a rencontré chacune des bandes autochtones pour discuter de ses besoins. Malheureusement, la bande de Burnt Church n'a pas voulu s'asseoir à la table des négociations.

Je suis personnellement allé dans la région de Miramichi. J'ai rencontré le chef et les membres du conseil. Ensuite, mon sous-ministre est allé là-bas et les a rencontrés lui aussi. Par la suite, Bob Rae, choisi à partir d'une liste que nous avait communiquée la

Questions orales

bande de Burnt Church, est allé sur place à son tour et a tenté de négocier un accord.

Hier, Bob Rae a déclaré qu'une réduction substantielle du nombre de casiers avait été acceptée. Les choses semblaient progresser. Malheureusement, cela n'a pas marché. Pour des raisons de conservation de la ressource, j'ai fermé la pêche au homard dans la baie Miramichi.

* * *

[Français]

LE PRIX DE L'ESSENCE

M. Pierre Brien (Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement fédéral tire un grand profit du niveau élevé des prix du pétrole. Non seulement perçoit-il plus de TPS et plus d'impôt sur les profits des pétrolières mais, en plus, il continue de bénéficier des revenus importants que lui rapporte la taxe d'accise.

Je demande au ministre des Finances, compte tenu des surplus soi-disant inattendus qu'il a rendus publics hier, est-ce que le gouvernement fédéral ne devrait pas suspendre temporairement sa taxe d'accise qui est de 10¢ le litre?

• (1440)

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, comme le député le sait, s'il devait y avoir une baisse de la taxe d'accise, une coopération entre les deux niveaux de gouvernement serait nécessaire. Il faut dire que les provinces reçoivent beaucoup plus, en pourcentage, de la taxe d'accise que nous. Par exemple, au Québec, cela se chiffre autour de 15¢.

Alors, la question est de savoir quelle option nous allons utiliser. Et c'est quelque chose que nous sommes en train d'étudier.

M. Pierre Brien (Témiscamingue, BQ): Monsieur le Président, juste pour que le ministre comprenne bien, la taxe d'accise est fédérale. C'est la taxe sur les carburants qui existe dans les provinces.

Si le ministre de l'Industrie veut réellement contrôler une fois pour toutes la partie des hausses du prix de l'essence liée au manque de concurrence serait-il prêt à modifier la Loi sur la concurrence pour empêcher qu'au Canada, trois grands raffineurs-distributeurs contrôlent à eux seuls 75 p. 100 du marché et nous tiennent captifs des hausses du prix de l'essence?

L'hon. John Manley (ministre de l'Industrie, Lib.): Monsieur le Président, le député sait que nous menons une étude qui considère les changements qui peuvent être nécessaires à la Loi sur la concurrence.

Mais le député a peut-être remarqué qu'il y avait des problèmes avec le prix du pétrole, non seulement au Canada, mais en Europe aussi. Et notre Loi sur la concurrence ne s'applique pas du tout en Europe.

* * *

[Traduction]

LES PÊCHES

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le ministre prétend aujourd'hui

Questions orales

fermer la pêche au homard dans la Baie Miramichi pour des raisons de conservation. Hier, il offrait aux pêcheurs de la région 12 000 \$ pour fermer les yeux sur la pêche illégale dans la baie.

Au lieu de protéger la ressource et de fermer la pêche, le ministre a choisi ce qui lui a semblé être la solution du moindre effort: la prime au silence, payer les pêcheurs pour qu'ils regardent ailleurs tandis que les stocks de homard sont attaqués, que la viabilité de leur pêche est mise en péril et que la pêche illégale se poursuit au même rythme. Comment peut-il justifier cette offre écoeurante?

L'hon. Harbance Singh Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Comme d'habitude, monsieur le Président, le député se trompe dans les faits qu'il évoque.

Bien sûr, le médiateur était occupé à discuter avec toutes les parties pour tâcher de les mettre d'accord. Il s'agit de la proposition dont il parlait à tous les intéressés là-bas pour tâcher d'en arriver à une solution commune et pacifique dans ce dossier.

Le député devrait vérifier ses faits avant de les évoquer à la Chambre. Le gouvernement cherche à résoudre le problème de façon pacifique. La primauté de la loi est quelque chose de fondamental pour les Canadiens d'un bout à l'autre du pays, et nous veillerons à faire respecter la primauté de la loi par tous les Canadiens et à protéger la ressource pour tous les Canadiens et pour les générations à venir.

M. John Cummins (Delta—South Richmond, Alliance canadienne): J'ai vérifié mes faits, monsieur le Président. L'origine de l'offre ne fait aucun doute. Elle vient du médiateur du ministre, de ce Canadien éminent.

Un pêcheur de la Baie Miramichi m'a demandé hier soir: «Dans quelle sorte de pays vivons-nous quand nous voyons notre gouvernement offrir en quelque sorte un pot-de-vin aux citoyens pour qu'ils regardent ailleurs tandis qu'on viole la loi?»

Le Président: Je demande au député de retirer le mot pot-de-vin.

M. John Cummins: Oui, monsieur le Président.

Le Président: Le député d'Hochelaga—Maisonnette a la parole.

* * *

[Français]

LA SANTÉ

M. Réal Ménard (Hochelaga—Maisonnette, BQ): Monsieur le Président, par ses coupures aux provinces, le ministre des Finances a créé une pression énorme sur le système de santé.

Or, lors des discussions avec les provinces, le premier ministre a fait savoir qu'il n'avait pas l'argent pour indexer les programmes de santé.

Comment le premier ministre peut-il nous expliquer avoir déclaré ne pas avoir l'argent pour indexer les programmes de santé, alors

que son ministre des Finances annonce des surplus de 12 milliards de dollars, confirmés par des documents qui, au moment des discussions avec les provinces, étaient sûrement sous presse, voire connus de lui?

L'hon. Paul Martin (ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, je vais simplement rappeler quelques chiffres. En 1999, le Québec a reçu du gouvernement fédéral, à l'intérieur du Transfert social, 2,7 milliards de dollars; en l'an 2000, 600 millions de dollars.

Il y a deux semaines, le premier ministre a signé une entente avec les provinces, et le Québec va recevoir 5 milliards de dollars de plus.

Dans une période de 20 mois, le Québec va recevoir 8,5 milliards de dollars de plus du fédéral.

* * *

• (1445)

[Traduction]

LES JEUX DE LA FRANCOPHONIE

M. Steve Mahoney (Mississauga-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, en mars dernier, le gouvernement fédéral a annoncé une contribution de 12 millions de dollars aux quatrièmes Jeux de la Francophonie qui se tiendront en 2001 dans la région d'Ottawa-Hull. *Le National Post*, M^{me} Diane Francis et quelques députés de l'Assemblée législative ontarienne ont récemment accusé le gouvernement de dépenser beaucoup plus d'argent pour ces jeux que pour tout autre grand événement sportif. Ils ont ajouté que ces jeux ne mettent en vedette que des athlètes de troisième classe. Comme à l'habitude, on s'intéresse davantage à la fiction qu'aux faits.

Le ministre responsable des Jeux de la Francophonie pourrait-il . . .

Le Président: Le leader du gouvernement à la Chambre a la parole.

[Français]

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, comme d'habitude, la journaliste Diane Francis ainsi que le député provincial en question sont tout à fait de travers.

La contribution du gouvernement du Canada aux IV^e Jeux de la Francophonie ne représente que le quart de sa contribution aux Jeux panaméricains de Winnipeg et le cinquième investi aux Jeux du Commonwealth.

Deuxièmement, qualifier de cette façon Donovan Bailey, qui est devenu célèbre au niveau mondial grâce aux Jeux de la Francophonie, à Paris, est injuste. C'est également une insulte à l'endroit de Bruny Surin qui a accepté d'être l'ambassadeur des . . .

Le Président: Le député de l'Île de Vancouver-Nord a la parole.

[Traduction]

LES PÊCHES

M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le ministre des Pêches n'a aucune crédibilité quand il parle de fermer la pêche au homard dans la baie de Miramichi. Selon les propres évaluations du ministère des Pêches, les prises de homards à Burnt Church sont déjà quatre fois supérieures à ce qui avait été approuvé. Le directeur général régional du ministre a dit, et je cite: «La poursuite de la pêche nuira aux stocks.»

Le ministre doit respecter le serment qu'il a prêté quand il est entré en fonction. Il doit appliquer la loi. Quand va-t-il faire enlever tous les casiers?

L'hon. Harbance Singh Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai dit plus tôt aujourd'hui, nous avons fermé la pêche au homard dans la baie de Miramichi par souci de conservation. J'exhorte les gens de Burnt Church à respecter pleinement cette décision car je sais qu'ils croient à la conservation des stocks pour les générations futures et je sais qu'ils veulent respecter la loi. Si c'est ce qu'ils font, ils auront raison d'agir ainsi. Tous les députés de la Chambre devraient les exhorte à respecter pleinement la loi et à protéger la ressource car la primauté du droit est une chose importante pour les Canadiens.

M. John Duncan (Île de Vancouver-Nord, Alliance canadienne): Monsieur le Président, en dépit des assurances du ministre des Pêches, aujourd'hui, il y a plus de casiers dans l'eau qu'il n'y en avait hier.

Le ministre a envoyé hier une lettre au chef de Burnt Church dans laquelle il dit: «La pêche pratiquée à ce jour nuit à la conservation. La situation actuelle ne peut continuer si on veut assurer la conservation des stocks et que la pêche se fasse dans le respect des règles.»

La pêche ne se fait pas dans le respect des règles et la Loi n'est pas appliquée. La pêche illégale dans la baie de Miramichi doit prendre fin. Quand le ministre va-t-il faire enlever non pas quelques casiers, mais la totalité d'entre eux?

L'hon. Harbance Singh Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, le député a raison de dire que j'ai écrit au chef. Nous sommes en communication depuis très longtemps avec l'espoir de parvenir à une entente négociée comme nous l'avons fait avec 29 autres premières nations pour mettre en place un programme de transition ordonnée afin qu'elles puissent participer pleinement à la pêche commerciale.

Le décret de modification fermant la pêche au homard a été émis et je sais que les pêcheurs seront désireux de respecter la loi. Je les exhorte une fois de plus à enlever tous les casiers à homard de la baie de Miramichi afin que nous puissions passer à des choses plus constructives.

Questions orales

L'AGRICULTURE

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, le printemps dernier, le ministre de l'Agriculture a affirmé que tous les producteurs de grains et d'oléagineux de l'Ouest verraient leur tarif marchandises baisser de 5,92 \$ cette année, mais ce n'est pas ce qui se produit selon les agriculteurs. Ils disent qu'ils sont très loin d'une telle économie. Certains économisent aussi peu que 22 cents, d'autres rien du tout et, dans certains cas, à cause de l'absence de concurrence entre les compagnies de chemin de fer, les coûts des producteurs ont augmenté.

Puisque le gouvernement a garanti cette réduction de 5,92 \$ en mai dernier, va-t-il verser aux agriculteurs les sommes manquantes?

● (1450)

L'hon. David M. Collenette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je rappelle au député que nous avons parlé d'une somme de 178 millions de dollars qui, grâce à une loi promulguée par ce Parlement, sera répartie entre tous les producteurs sans exception. Cela équivaut au montant proportionnel au tonnage auquel le député fait maintenant allusion.

Les agriculteurs profiteront de cette mesure législative qui témoigne de vision à long terme. Elle a largement été approuvée par tous les parlementaires à la Chambre et au Sénat. Le député ne devrait pas ergoter sur des vétilles alors que nous avons versé 178 millions de dollars aux agriculteurs de l'Ouest.

M. Dick Proctor (Palliser, NPD): Monsieur le Président, je ne dirais pas qu'il s'agit de vétilles lorsqu'il est question de 22 cents au lieu de 5,92 \$. Il se trompe dans ses calculs.

Le ministre a dit récemment qu'il faudrait de 18 à 20 milliards de dollars pour atteindre la parité avec les États-Unis compte tenu de l'aide versée là-bas. Les groupes d'agriculteurs ne demandent pas un tel engagement. En fait, au moins une grande organisation a soumis le chiffre de 4 milliards de dollars.

Le ministre pourrait-il dire à la Chambre comment il est arrivé à ce chiffre imposant, car cette somme est bien supérieure à ce qu'il avait avancé auparavant? J'espère qu'il ne gonfle pas le chiffre pour faire oublier le terrible sort des agriculteurs canadiens dont la situation est désespérée.

L'hon. Lyle Vanclief (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Lib.): Monsieur le Président, lorsque j'ai cité ces chiffres, j'ai dit que c'est ce qu'il faudrait verser au Canada compte tenu de qu'ils font aux États-Unis et de la dimension de nos deux industries respectives.

J'admets que l'industrie et les producteurs ont déclaré que ce n'est pas ce qu'ils souhaitent, et qu'ils comprennent bien les contraintes avec lesquelles nous devons composer ici. Je leur ai promis que nous allions continuer, comme nous l'avons fait dans le passé, de faire tout notre possible pour établir des règles du jeu

Questions orales

équitable entre le Canada et les États-Unis et j'ai reconnu qu'il faut aussi équilibrer les choses entre les provinces canadiennes.

* * *

LES PÊCHES

M. Gerald Keddy (South Shore, PC): Monsieur le Président, le ministre des Pêches et des Océans songe à utiliser la force pour faire respecter la loi à Burnt Church. Quelles mesures le ministre a-t-il prises pour garantir le bon ordre et la sécurité de tous les habitants de la baie Miramichi?

L'hon. Harbance Singh Dhaliwal (ministre des Pêches et des Océans, Lib.): Monsieur le Président, à mes yeux et aux yeux de tous les ministres de ce gouvernement, la sécurité publique passe avant tout.

Quand il nous faut prendre des mesures coercitives, nous faisons de la sécurité de nos propres agents et de l'ensemble de la population notre grande priorité et nous faisons l'impossible pour éviter les affrontements. C'est ma priorité et celle du solliciteur général.

Mme Angela Vautour (Beauséjour—Petitcodiac, PC): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre.

La situation à Burnt Church est très grave. Je ne peux croire qu'il y en aient ici qui ne soient pas de cet avis. Ce matin, j'ai discuté avec les agents de la GRC de cette région qui m'ont dit que la violence pouvait éclater à tout moment. Il est clair que le ministre des Pêches et des Océans ne se rendra pas à Burnt Church et qu'il a échoué.

C'est au nom des habitants autochtones et non autochtones de la région de Miramichi que je pose la question suivante: le premier ministre interviendra-t-il pour veiller à ce que soit appliquée en toute sécurité une solution humainement acceptable?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, jusqu'à maintenant, le ministre a fait preuve d'énormément de souplesse. Il a tout tenté pour en arriver à une solution pacifique. Comme il ne semble pas y avoir pour l'instant de solution au problème, le ministre a eu tout à fait raison de suspendre la pêche dans la baie de Miramichi et de veiller à ce que tous les pêcheurs respectent la loi.

* * *

[Français]

LES POLITIQUES CULTURELLES

Mme Eleni Bakopanos (Ahuntsic, Lib.): Monsieur le Président, de plus en plus de nations réalisent que leur culture, leurs traditions et leur expression culturelle sont menacées. Le Canada est certainement un cas, étant donné la présence de la culture américaine.

Ma question s'adresse à la secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien. Que fait ce gouvernement pour combattre ce fléau mondial?

Mme Sarmite Bulte (secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, le Canada a réussi à inscrire la diversité culturelle dans le programme international. Créé à Ottawa en 1998, le Réseau international sur les politiques culturelles, qui comptait 17 membres, en compte aujourd'hui 44.

• (1455)

La troisième réunion du Réseau aura lieu en Grèce à la fin de septembre. Il y a trois thèmes qui seront abordés: le patrimoine culturel, l'identité et la diversité culturelles dans le cadre de la mondialisation et les possibilités d'action nationale.

* * *

[Traduction]

LA SANTÉ

M. Inky Mark (Dauphin—Swan River, Alliance canadienne): Monsieur le Président, le temps est venu de veiller à protéger la santé des Canadiens. Santé Canada recommande enfin que l'on vérifie si les immigrants sont porteurs du virus du sida avant de les admettre au Canada.

En 1994, mon collègue, le député de Calgary-Nord-Est, a déposé une motion visant précisément à obliger les immigrants à se soumettre à un test de détection des anticorps anti-VIH, et le gouvernement libéral l'a rejetée.

Pourquoi le gouvernement a-t-il mis aussi longtemps à protéger la santé des Canadiens?

[Français]

M. Yvon Charbonneau (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, Lib.): Monsieur le Président, cette question a été mise à l'étude il y a déjà plus de cinq ans. C'est ce qu'on a appelé le processus de Montebello.

Comme l'oblige au ministre de la Santé la Loi sur l'immigration, un avis technique a été rendu ces jours-ci indiquant que la voie la plus sûre était de faire passer un test lorsqu'on pensait qu'il pouvait y avoir un danger. C'est la voie la plus sûre pour ce qui est de la santé.

Maintenant, s'il y a d'autres points de vue à considérer, c'est un avis qui est donné à la ministre de l'Immigration et c'est elle qui a le dernier mot.

* * *

L'IMPORTATION DE PLUTONIUM

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, Transports Canada vient de rendre sa décision: le Canada importera, par voie aérienne, du plutonium MOX de la Fédération russe.

Comment le premier ministre peut-il justifier l'importation du MOX, malgré l'opposition de centaines de municipalités du Québec, du Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international, de la population et malgré les études américaines démontrant que l'avion est le moyen de transport le plus dangereux dans ce cas-là?

[Traduction]

L'hon. Ralph E. Goodale (ministre des Ressources naturelles et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.): Monsieur le Président, l'essai du combustible MOX—et il s'agit bien de l'essai du combustible et non d'un programme commercial—vise à essayer de mettre notre monde à l'abri de la menace nucléaire que présentent les réserves de plutonium des États-Unis et de la Russie.

Tout ce qui arrive au Canada est parfaitement conforme aux lois canadiennes, à la Loi sur la protection de l'environnement, à la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires, à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, à l'Organisation de l'aviation civile internationale et à l'Agence internationale de l'énergie atomique.

M. Dennis Gruending (Saskatoon—Rosetown—Biggar, NPD): Monsieur le Président, ma question concerne aussi les importations de MOX.

Plus tôt aujourd'hui, Transports Canada a approuvé un plan concernant le transport par avion de plutonium pouvant être utilisé à des fins militaires, de la Russie jusqu'à Chalk River. Cette décision fait fi de la sécurité et de l'opinion publiques. Les consultations publiques ont duré des mois, et l'on a reçu des milliers de lettres de Canadiens inquiets. Les derniers mémoires et les dernières lettres sont arrivés hier et, déjà ce matin, la décision était prise. Cette décision précipitée est inacceptable.

Le ministre des Transports va-t-il annuler la décision et refuser d'approuver ce plan téméraire?

L'hon. David M. Collette (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, Transports Canada a approuvé le plan d'intervention d'urgence soumis par ÉACL le jeudi 21 septembre conformément aux dispositions de la loi. Je suis certain que mes collaborateurs ont fait leur travail et qu'ils ont tenu compte de l'intérêt public général.

* * *

LES JEUX OLYMPIQUES

M. Peter MacKay (Pictou—Antigonish—Guysborough, PC): Monsieur le Président, un jeune plongeur canadien talentueux du nom d'Arturo Miranda attend anxieusement, à Sydney, en Australie. Il attend et il voit son rêve olympique lui échapper. S'il en est ainsi, c'est que le gouvernement de Cuba le prive de son droit de participer aux jeux pour une considération d'ordre technique. La ministre du Patrimoine a été incapable de régler le problème.

Le premier ministre, compte tenu des relations que lui et le ministre des Affaires étrangères se targuent d'entretenir avec Fidel Castro, sans mentionner les relations particulières que son gouvernement entretient avec les autorités cubaines, usera-t-il de son influence pour aider à résoudre ce problème et permettre à un jeune Canadien de l'Alberta de représenter son pays aux Jeux olympiques?

Le très hon. Jean Chrétien (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je ne suis pas au courant du problème, mais je vais

Recours au Règlement

certainement voir si quelque chose peut être fait. Je suis heureux que le député nous félicite des excellentes relations que nous entretenons avec Cuba.

* * *

• (1500)

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je signale aux députés la présence à la tribune de M. Sven-Roald Nysto, président du Parlement sami de Norvège.

Des voix: Bravo!

Le Président: Je signale aussi la présence de l'honorable Wayne Jim, ministre des Services gouvernementaux du Yukon.

Des voix: Bravo!

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

LES PÊCHES

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, au cours de la période des questions, le député de Delta—South Richmond a soutenu que le gouvernement, par l'entremise de son médiateur, avait offert 12 000 \$ aux pêcheurs pour qu'ils ferment les yeux sur la pêche illégale dans la Baie Miramichi. Il a ensuite utilisé des mots que vous avez qualifiés de non parlementaires.

Je voudrais attirer l'attention de la Chambre sur la décision de la présidence rendue le 1^{er} mai 1980 par M^{me} Sauvé qui, en réponse à la question «s'il s'adresse au gouvernement et non à un député en particulier, le député peut-il utiliser des mots comme "malhonnête" et "mesquin"», a dit que, oui, dans un tel contexte, ces mots étaient parlementaires parce qu'ils s'adressaient au gouvernement.

Le député de Delta—South Richmond a accusé le gouvernement en disant que ce paiement de 12 000 \$ offert aux pêcheurs de la Baie Miramichi était ni plus ni moins qu'un pot-de-vin du gouvernement. C'est le gouvernement que nous accusons de recourir à un très faible...

Le Président: Je remercie le député de son intervention. Le mot «pot-de-vin» dans le contexte où il a été utilisé, selon mon interprétation à ce moment-là, s'adressait au ministre des Pêches et des Océans. Je vais examiner les bleus. Si je me suis trompé, je le regrette. Je n'ai que deux secondes pour prendre une décision.

J'invite les députés à ne pas utiliser des mots semblables. Notre vocabulaire est sûrement assez vaste pour que nous trouvions d'autres mots afin d'exprimer notre pensée.

M. Peter MacKay: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. À mon avis, la crise de Burnt Church exige l'attention immédiate de la Chambre. Il est essentiel que nous agissions rapidement.

Je demande le consentement unanime pour proposer une motion portant que, à 18 h 30, la Chambre passe à un débat sur la motion

Les crédits

suivante, qui serait proposée par le député de South Shore. En voici le texte: «Que la Chambre exhorte le ministre des Pêches et des Océans à entamer personnellement des négociations immédiates à Burnt Church, au Nouveau-Brunswick, avec les pêcheurs autochtones et non autochtones; et que, à 23 h 57, ou plus tôt si le débat prend fin, la question soit mise aux voix sans autre débat ni amendement.»

Je suis d'avis que cette proposition n'est pas une façon de contourner une décision rendue plus tôt. De nouveaux signes donnent à penser que les tensions s'accroissent dans cette région et que la Chambre, plus que toute autre instance, devrait entamer un débat pour trouver une solution, une façon de désamorcer ces tensions et d'écarter les risques de violence ou d'effusion de sang à Burnt Church.

Le Président: J'attends le texte de la motion, mais je constate que le leader du gouvernement à la Chambre demande la parole. Je l'autorise à intervenir.

• (1505)

L'hon. Don Boudria: Monsieur le Président, je n'ai eu aucune consultation avec le leader parlementaire au sujet de la tenue de ce débat ce soir. Normalement, ce n'est pas ainsi que doivent se dérouler les négociations. Je ne peux donc pas donner mon consentement pour l'instant.

Le Président: A-t-il la permission de la Chambre pour présenter sa motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Werner Schmidt (Kelowna, Alliance canadienne): Monsieur le Président, il y a eu consultation entre les partis. Vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour retirer la motion n° 251, inscrite au nom du député de Kelowna, et la motion n° 414, inscrite au nom du député de Bras d'Or—Cape Breton.

Le Président: Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

(Les motions n°s 251 et 414 sont retirées.)

M. Chuck Strahl (Fraser Valley, Alliance canadienne): Monsieur le Président, à l'occasion de la question du jeudi, je voudrais demander au leader du gouvernement à la Chambre quels sont exactement les travaux dont il prévoit nous saisir dans la semaine qui vient. J'ai remarqué qu'on avait manifesté beaucoup d'intérêt aujourd'hui au cours de la période des questions en faveur d'un allègement des taxes sur l'essence. Cela correspond certes à la motion dont l'Alliance canadienne a saisi la Chambre aujourd'hui.

Le leader du gouvernement à la Chambre a-t-il l'intention de proposer demain une motion visant à apporter un allègement fiscal

immédiat à tous les Canadiens au moyen de réductions des taxes sur l'essence et le carburant? S'il voulait le faire, l'Alliance canadienne serait certainement disposée à renoncer à l'avis de 48 heures.

Le Président: Chers collègues, on dirait que nous avons parfois une seconde période des questions à l'occasion de cette question du jeudi. Nous pourrions peut-être nous mettre d'accord pour qu'à l'occasion de la question du jeudi, nous posions simplement la question et écoutions la réponse, au lieu de faire toutes sortes de suggestions quant à ce qui pourrait se passer.

L'hon. Don Boudria (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je me réjouis d'observer cette nouvelle vague d'enthousiasme que suscite l'amendement qu'un député ministériel a proposé d'apporter à la motion d'initiative parlementaire à l'étude aujourd'hui.

Demain, nous aborderons l'étude en deuxième lecture du projet de loi C-41 portant sur les prestations aux anciens combattants. Lundi, nous entamerons l'étude à l'étape du rapport du projet de loi C-3, sur le système de justice pénale pour les adolescents. Mardi, nous examinerons le projet de loi C-14 à l'étape du rapport puis en aborderons la troisième lecture.

Chaque jour, je proposerai également, si nous en avons le temps, la deuxième lecture du projet de loi C-17, proposant des modifications au Code criminel. Nous retournerons ensuite à l'étude du projet de loi C-3 qui en sera, espérons-nous, à l'étape de la troisième lecture jeudi prochain.

Le projet de loi C-38 fait présentement l'objet de négociations dont je ne puis rien vous dire pour l'instant, mais je serai peut-être en mesure de le faire plus tard aujourd'hui ou à un autre moment.

M. Bill Blaikie: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je ne suis pas forcé de prier instamment le gouvernement d'adopter une position donnée, mais je dois plutôt demander ce qu'il en est d'une mesure législative à l'égard de laquelle le gouvernement a déjà pris un engagement, à savoir la mesure concernant la responsabilité criminelle des entreprises, par ailleurs connue sous l'appellation de projet de loi sur la Westray.

Le leader du gouvernement à la Chambre sait-il quand ce projet de loi sera abordé?

L'hon. Don Boudria: Monsieur le Président, je me renseignerai à ce sujet. Je crois savoir qu'une motion a été adoptée à un moment donné, mais je me renseignerai au sujet du projet de loi proprement dit et je ferai rapport au député à l'occasion de la rencontre des leaders de la Chambre, mardi.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LA TAXE SUR LES CARBURANTS

La Chambre reprend l'étude de la motion et de l'amendement.

Les crédits

M. Gary Lunn (Saanchi—Gulf Islands, Alliance canadienne): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Kootenay—Boundary—Okanagan.

• (1510)

Il me fait plaisir d'intervenir aujourd'hui au sujet de la motion de l'opposition. Je vais la lire afin que l'objet du débat d'aujourd'hui soit tout à fait clair pour chacun d'entre nous. Cette motion a été présentée par le député de l'Alliance canadienne de Prince George—Peace River. Elle précise ce qui suit:

Que, étant donné les hausses records du prix de l'essence, du mazout et du carburant diesel qui nuisent grandement aux consommateurs, aux camionneurs et aux entreprises du Canada et étant donné que le ministre des Finances a récemment promis de réduire les taxes, la Chambre exhorte le gouvernement à diminuer la taxe sur les carburants, notamment en annulant l'augmentation de la taxe d'accise sur l'essence créée en 1995 et en appliquant la recommandation faite par le comité du caucus libéral sur le prix de l'essence au Canada en 1998 visant à abolir la double imposition causée par la TPS.

À mon avis, il était important de la lire de nouveau au moment d'amorcer la séance d'après-midi afin de veiller à ce que chacun sache de quoi il retourne.

Je tiens à relever en premier lieu les commentaires des députés du gouvernement libéral. Je suis fort renversé des excuses qu'ils trouvent. Il y en a deux qui ressortent parmi le lot et je les ai entendues maintes et maintes fois, ayant suivi le débat.

Ils affirment que la raison pour laquelle ils ne sont pas d'accord, c'est qu'ils attendent les provinces. C'est l'argument qu'ils nous servent à l'heure actuelle et nous pouvons leur faire changer d'avis, du moins je l'espère. L'autre raison qu'ils invoquent, c'est que les compagnies pétrolières engloutiraient la différence en moins de deux et augmenteraient leurs prix, ce qui ne changerait rien pour les consommateurs.

J'en viens à me demander qui dirige réellement ce pays. Est-ce le gouvernement ou seraient-ce plutôt les provinces et les compagnies pétrolières? Cette excuse ne tient pas. Sont-ils dirigeants ou dirigés? Je n'arrive pas à croire qu'ils nous disent que nous devons attendre de voir la réaction des provinces. Quand s'agit d'autre chose, par exemple les coupes de plusieurs milliards de dollars dans les transferts aux provinces en matière de santé, il n'y a aucune consultation avec les provinces. Les libéraux mènent parfois le pays d'une main de fer sans consulter qui que ce soit.

Quand il s'agit d'augmenter les taxes, ils disent qu'ils veulent faire des consultations. Ce qu'ils font en fait, c'est tout simplement venir nous dire ce qu'ils comptent faire. Toutefois, dans le cas présent, alors qu'il existe un besoin criant de faire quelque chose au chapitre des taxes sur l'essence, le gouvernement s'en lave les mains et il ne fait absolument rien.

Il est ironique de constater que seulement cette année, le gouvernement prélèvera quelque 13 milliards de dollars en taxes sur l'essence. Il n'a réinvesti qu'à peine 4,1 p. 100 de cette somme dans l'infrastructure autoroutière l'année dernière, si je ne m'abuse. Cela se chiffrait dans les millions alors qu'ils empochent des milliards de dollars, et ça va directement dans les coffres du gouvernement.

J'ai reçu un appel hier soir d'une personne qui avait suivi ce débat dans les médias. Il a fait valoir un très bon point. Partout au pays, nous savons tous que quand on va à la station-service pour faire le plein, une proportion variant entre 36 et 45 p. 100 du coût va aux taxes. C'est ce qui a amené la Fédération des contribuables canadiens à proposer qu'on affiche deux prix à la pompe, soit le prix avec et sans taxe, de façon que le client sache ce qu'il paie en taxes. En moyenne, les taxes représentent environ 41 p. 100 du prix de l'essence.

Le monsieur à qui j'ai parlé a fait valoir un point intéressant. Il a dit que sur chaque dollar qu'il gagnait, il versait au moins 40 cents en impôt sur le revenu, peut-être beaucoup plus, mais restons-en à 40 cents d'impôt, ce qui lui laisse 60 cents. Avant de faire le plein, il lui reste seulement 60 cents pour chaque dollar qu'il a touché. Quand il se rend à la pompe, sur ces 60 cents, 25 s'envolent en taxes. Sur chaque dollar gagné, cet homme verse 65 cents au fisc. Sur chaque dollar que ce travailleur canadien gagne, 65 cents vont aux taxes. Il perd au moins 40 cents en impôt sur le revenu avant même de pouvoir prendre ce qu'il lui reste et se rendre à la pompe. Cela fait 60 cents, et sur ce montant, 25 cents disparaissent encore au profit du fisc. Il ne fait aucun doute que la fiscalité pose problème.

• (1515)

Paradoxalement, le caucus libéral avait un comité qui s'est penché sur ce dossier en 1998. Il a fait un certain nombre de recommandations au gouvernement. L'a-t-on écouté? Non, ses recommandations sont tombées dans l'oreille de sourds, tout comme celles de bon nombre de rapports de députés de tous les partis, y compris des simples députés ministériels, en face de moi. On investit des efforts dans ces rapports et le gouvernement en fait totalement abstraction. Les rapports sont jetés sur des tablettes.

Les propres simples députés ministériels ont convenu avec l'Alliance canadienne qu'il était carrément répréhensible et inadmissible que le gouvernement impose une taxe sur une taxe. C'est ce que fait le gouvernement fédéral. Il impose la TPS sur sa propre taxe d'accise. Les simples députés libéraux ont dit que c'était répréhensible, et nous sommes parfaitement d'accord avec eux. Dans notre motion d'opposition, nous leur attribuons du mérite pour s'être adressés à leur gouvernement.

Nous avons inscrit dans la motion d'opposition la recommandation du comité du caucus libéral sur le prix de l'essence visant à abolir la TPS sur la taxe d'accise. Nous attribuons au comité le mérite d'être intervenu en 1998. Le gouvernement l'écouterait-il maintenant? Il ne l'a pas écouté en 1998. À en juger par le déroulement du débat aujourd'hui, le gouvernement ne semble aucunement disposé à l'écouter maintenant.

Je trouve absolument incroyable le montant de taxes que perçoit le gouvernement. Nous avons vu le ministre des Finances annoncer un excédent de 12 milliards de dollars. Peut-on imaginer ce que veut dire un tel montant? Peut-on expliquer facilement ce que représentent 12 milliards de dollars? Ce montant représente 400 \$ pour chaque homme, femme et enfant dans notre pays. Pour une famille de quatre personnes, c'est 1 600 \$ que le gouvernement a perçus en taxes supplémentaires. Nous constatons que, même pendant le

Les crédits

premier trimestre de cette année seulement, l'excédent a atteint 11,4 milliards de dollars. Il prend des proportions gigantesques.

La motion que nous avons présentée au sujet des taxes sur les carburants constitue un début. Ne compliquons pas trop le débat. Éliminons la taxe sur la taxe. Supprimons cette TPS sur la taxe d'accise, parce que nous savons tous que c'est répréhensible. Il est inacceptable de commencer à taxer une taxe. C'est injuste.

Éliminons le 1,5 cent correspondant au montant par lequel le gouvernement avait augmenté la taxe d'accise pour réduire le déficit. Nous savons tous qu'il n'y a plus de déficit. Quand le gouvernement a décidé d'augmenter la taxe d'accise, c'était précisément pour éliminer le déficit. Or, cette augmentation a été maintenue. Le gouvernement ne désire pas l'éliminer.

Je résume. Nous devons, dans l'intérêt des Canadiens, voir ce qui est dans l'intérêt de ce pays. Nous demandons au gouvernement de faire ce que nous disons dans notre motion. Nous lui demandons de faire seulement deux choses. Il y en a beaucoup d'autres que nous pourrions examiner plus tard, mais la première est de ne pas taxer une taxe. Le gouvernement devrait éliminer la TPS sur la taxe d'accise et éliminer l'augmentation de 1,5 cent sur le carburant.

Voyons aussi ce que nous pouvons faire en ce qui concerne les autres taxes. Le gouvernement peut le faire; il n'a qu'à voter en faveur de cette motion et à présenter un projet de loi. Je sais que le gouvernement a parlé d'une motion. Il pourrait aborder ce point lorsque le projet de loi sera présenté. Nous pourrions alors tous en discuter.

Les ministériels devraient appuyer cette motion pour montrer aux Canadiens qu'ils s'intéressent à la question et qu'ils appuient non seulement l'Alliance canadienne, mais aussi leurs simples députés.

• (1520)

[Français]

M. Guy St-Julien (Abitibi—Baie-James—Nunavik, Lib.): Madame la Présidente, j'ai bien écouté le commentaire de mon collègue au sujet d'un client qui est allé acheter de l'essence dans une station-service, et j'aimerais lui poser la question suivante.

En Colombie-Britannique, les pétrolières n'affichent pas le prix de l'essence seul, sans les taxes. On voit toujours cela ensemble, comme c'est le cas un peu partout au Canada. Mais ce serait important qu'on voit seulement le prix brut d'un litre d'essence.

Il a parlé des taxes à Vancouver. Pourrait-il nous dire quelles sont ces taxes? Est-ce qu'il y a deux, trois, quatre taxes? Quelles sont, en cents, les taxes sur un litre d'essence, dont il a parlé, et quel en est le prix?

Parce qu'aujourd'hui, en Abitibi, un litre d'essence ordinaire coûte 81,9¢ et il y a 30,6¢ de taxes et 51¢ qui vont aux pétrolières.

J'aimerais connaître la réponse du collègue, à savoir quelles sont les taxes en Colombie-Britannique sur un litre d'essence.

[Traduction]

M. Gary Lunn: Madame la Présidente, sur l'île de Vancouver, le prix de l'essence frise les 80 cents le litre. Ce prix varie quelque peu d'une localité à l'autre, mais il se situe aux environs 78 ou 79 cents le litre. De ce montant, près de 35 cents sont prélevés au titre des taxes: les taxes provinciales, la TPS, la TPS sur la taxe d'accise, et la taxe d'accise fédérale.

Le député a dit qu'il aimerait que les consommateurs puissent voir à la pompe que l'essence coûte 45 cents le litre et que les taxes coûtent 35 cents. Ce serait une bonne chose.

M. Roy Cullen (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Madame la Présidente, dans ce débat, la plupart des gens raisonnables, et le député de Saanich—Les Îles-du-Golfe peut l'être à l'occasion, conviendraient que, si le gouvernement fédéral entend modifier le moins possible les taxes d'accise, les provinces devraient elles aussi faire un effort.

En Colombie-Britannique, par exemple, la taxe sur l'essence est de 11 cents le litre. Cela se compare avec la nôtre qui est de 10 cents. Sur le diesel, elle est de 11,5 cents alors que nous payons 4 cents le litre. De plus, un autre montant de 1,5 cent le litre s'applique aux fins du transport dans la région de Victoria.

Si le gouvernement modifie les taxes d'accise, considérant que les taxes provinciales devraient diminuer aussi, le député serait-il favorable à une réduction qui toucherait le service de traversiers qui dessert les habitants des Îles-du-Golfe, ses électeurs, ainsi que le système de transport de Victoria que ses électeurs utilisent également?

M. Gary Lunn: Madame la Présidente, encore une fois, je trouve ironique que le gouvernement fasse allusion à une réduction des services. Il s'agit d'un domaine de compétence provinciale. Je n'appuierais pas une réduction des services quand le gouvernement a un excédent de 12 milliards de dollars.

Il est absolument scandaleux de la part du député de parler d'une réduction des services d'autobus à Victoria et du service des traversiers vers les îles du golfe. C'est le comble du ridicule. Je ne peux pas croire que le député dise une chose pareille.

En ce qui concerne les taxes provinciales, oui, je suis d'avis qu'elles devraient baisser. Suis-je fier du gouvernement néo-démocrate de la Colombie-Britannique? Absolument pas. Nous sommes parmi ceux qui paient les taxes provinciales sur le carburant les plus élevées au Canada. Il faut les réduire. J'aimerais bien qu'il y ait un nouveau gouvernement dans la province, mais on aurait bien tort de se croiser les bras en attendant que cela arrive.

Le député devrait être un meneur au lieu d'un suiveur. S'il veut suivre le NPD de la Colombie-Britannique, je crains qu'il ne s'engage pas dans une très bonne voie et qu'il regrette sa décision.

Les crédits

M. Jim Gouk (Kootenay—Boundary—Okanagan, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je veux aborder deux points aujourd'hui. L'un d'eux porte sur un engagement que le gouvernement libéral a pris il y a quatre ans, et l'autre concerne la question soulevée par de nombreux libéraux au sujet des sociétés pétrolières par rapport au gouvernement. Si j'ai le temps, je voudrais aussi aborder la question des réductions provinciales par rapport aux réductions fédérales.

• (1525)

Je vais lire une partie de la transcription des témoignages livrés devant le Comité permanent des transports le 4 décembre 1996. C'était le ministre des Finances de l'époque qui se présentait devant le comité, qui, pure coïncidence, occupe toujours ce poste. La transcription commence avec mon témoignage. Voici ce que j'ai dit:

Venons-en aux routes. Dans les travaux de n'importe quel comité, je me suis toujours dit que, si on tient des audiences et que presque tous les témoins disent la même chose, le comité a au moins l'obligation d'en faire rapport et de fonder là-dessus certaines de ses recommandations. Or, l'affectation spéciale d'une taxe sur le carburant est justement une chose que tout le monde réclame.

J'ai ensuite dit ceci au ministre des Finances:

Vous avez vous-même dit aujourd'hui que le gouvernement fédéral consacrait environ 300 millions de dollars par année à l'infrastructure routière, mais, dans ma seule province, la Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral perçoit près du triple de ce montant en taxes sur les carburants. Les gouvernements provinciaux ont leur rôle à jouer aussi, mais notre fonction à nous est de nous interroger sur le rôle des pouvoirs fédéraux. Je crois que ce que vous avez dit est juste. Nous ne pouvons pas dire du jour au lendemain: désolés, mais nous allons verser dans un fonds spécialement réservé à peu près 5 milliards de dollars. Pourtant, il faut commencer à le faire. Je crois que c'est la solution. Si l'économie tournait mieux, je serais en faveur d'une transition rapide. Vous avez toutefois raison de dire que l'économie est très fragile et que la transition devra se faire lentement. Je n'en pense pas moins que c'est la bonne solution, et qu'il faut commencer à mettre en oeuvre des mesures qui vont en ce sens.

Convendez-vous que nous devrions au moins examiner la possibilité d'amorcer la mise en oeuvre de cette idée, même si on ne conserve au départ que un ou deux cents sur dix?

Le ministre des Finances a répondu:

Je dois dire que, ayant été ministre des Finances pendant trois ans, j'ai sans doute beaucoup plus de mal à accepter l'idée de taxes spécialement affectées que lorsque je siégeais dans l'opposition. Il est probable que, lorsqu'on prend un poste comme celui-là, la façon de penser change.

J'ai répondu à mon tour:

Je me suis toujours demandé ce qui se passait.

Le ministre a poursuivi ainsi:

Néanmoins, votre question demeure très valable, et vous la formulez très bien. Ce n'est pas vraiment une solution que nous envisagerions d'appliquer maintenant, simplement parce que le plus important—et je sais que vous êtes d'accord—est de régler notre problème financier fondamental et que nous ne devrions pas en ce moment réduire notre marge de manoeuvre.

Si je vous ai bien compris, ce que vous proposez, étant donné ce problème, c'est de commencer à appliquer ce genre de mesure de façon très modeste et d'en étendre progressivement l'application. [...] Ce que je dois vous répondre, [...] c'est que vous

avez très bien posé la question. Un jour viendra où nous aurons une plus grande marge de manoeuvre, et nous pourrions peut-être alors envisager votre proposition. Mais, selon moi, nous devrions dégager des excédents raisonnablement importants avant que je puisse envisager cette idée. Permettez-moi d'être très clair avec vous, car vous avez posé la question dans l'esprit qui convient, et c'est dans le même esprit que je tiens à répondre.

Un peu plus loin, voici les propos du ministre des Finances:

Dans ma première réponse à votre question, j'ai dit que nous serions peut-être en mesure, ce qui n'est pas le cas en ce moment, d'envisager votre proposition lorsque nous dégagerions d'importants excédents. Ce n'est pas que vous ayez tort de dire que, si on dépense un dollar maintenant, on pourrait fort bien réaliser par la suite des économies de cinq dollars. Vous n'avez pas du tout tort. Le problème, c'est que cela ne vaut pas que pour les routes, mais aussi pour une multitude de projets dont les gouvernements devraient s'occuper. Je dirais que, si nous adoptons cette idée, nous allons devoir dresser une longue liste de priorités, et nous n'avons pas en ce moment l'argent nécessaire pour procéder de cette manière.

Ce que je voudrais toutefois vous dire, au fond, et je crois que ce sera très important, c'est qu'il y aura une deuxième étape dans le débat sur la situation financière au Canada. Nous dépasserons alors la question du déficit pour nous interroger sur le rapport entre la dette et le PIB, sur le pourcentage du PIB que la dette représente. À ce moment-là, l'argument que vous présentez deviendra très important.

Il termine en disant:

Je suis désolé de prendre tant de temps, monsieur le président, mais les questions [du député] me paraissent excellentes. Le problème consiste à choisir le moment opportun.

C'était en 1996. Nous avons maintenant un énorme excédent. Je crois que le moment opportun est venu. Il est temps que le gouvernement commence à envisager de supprimer une partie de cette taxe et d'en consacrer une autre partie à la réfection de nos routes, pour que les contribuables sachent qu'ils en ont pour leur argent.

• (1530)

J'aimerais également citer un récent rapport de Statistique Canada selon lequel la seule raison qui explique l'augmentation du prix de l'essence exprimé en dollars indexés est la hausse des taxes. Statistique Canada a converti en dollars de 1995 le prix auquel se vendait l'essence en 1957, ce qui a donné 56,6 cents le litre, soit 39,9 cents pour l'essence même et 16,7 cents pour les taxes. Ça c'était en 1957. En 1995, le prix réel non ajusté était de 56,1 cents, soit 29,8 cents pour l'essence et 26,3 pour les taxes. Pendant la période couverte par le rapport, le prix de l'essence à l'exclusion des taxes a diminué de 25 p. 100 alors que les taxes, elles, ont augmenté de 57 p. 100. En 1957, les diverses taxes représentaient 29 p. 100 du prix de l'essence à la pompe, pourcentage qui, en 1995, était passé à 47 p. 100.

Il est facile de rejeter la responsabilité du prix actuel sur les compagnies pétrolières. Les grosses compagnies en général et les pétrolières en particulier n'ont pas la cote ces jours-ci. La cause de la hausse actuelle des prix est l'augmentation du prix du brut combinée aux taxes du gouvernement. Les taxes constituent celui de ces deux facteurs que nous pouvons le plus facilement influencer. Nous ne devrions pas laisser le gouvernement s'en tirer à peu de frais en rejetant la responsabilité sur quelqu'un d'autre.

Les crédits

L'un des députés d'en face a demandé à mon collègue qui m'a précédé si le gouvernement fédéral ne devrait baisser la taxe d'accise que si les provinces convenaient d'en faire autant.

Je me permettrais de faire remarquer que, dans ma province, la Colombie-Britannique, l'entretien des routes dans les montagnes et les vallées ainsi que des ponts qui traversent les nombreuses rivières est une tâche très lourde. Nous y consacrons une partie importante de cette taxe d'accise. Le gouvernement fédéral dépense 300 millions de dollars au niveau national, mais vient prendre 1 milliard de dollars dans ma province seulement.

Il est tout à fait inadmissible de dire que le gouvernement fédéral ne réduira sa taxe d'accise que si notre province réduit d'autant ses taxes. Notre province utilise déjà cet argent aux fins prévues au départ. Le gouvernement fédéral consacre moins de 5 p. 100 des recettes qu'il obtient à cet objectif.

En ce qui concerne la protection de l'environnement d'une part et les économies d'énergie d'autre part, certains prétendent que, si nous réduisons le prix de l'essence, la consommation va augmenter. En fait, à la suite de la convention de Kyoto, le gouvernement libéral a fait circuler l'idée d'une augmentation de 38¢ le litre de la taxe d'accise sur neuf ans afin de forcer les gens à économiser l'essence.

C'est une façon de penser digne d'une personne qui vient d'un centre urbain à forte densité de population où on retrouve toutes sortes de modes de transport public et divers moyens pour les gens de se déplacer. On s'en prend de façon incroyable aux gens des régions rurales, de la Colombie-Britannique à Terre-Neuve, et cela reflète une très grande étroitesse d'esprit. On fait totalement fi des problèmes qu'on a exposés en long et en large aujourd'hui au sujet notamment du mazout.

Le gouvernement perçoit ce qu'on appelait à l'époque une taxe sur le réseau routier. On a ensuite appliqué cette taxe à tout. À l'heure actuelle, le gouvernement impose des familles à faible revenu qui utilisent du mazout. Plus souvent qu'autrement, ce sont des gens à faible revenu qui utilisent ce type d'énergie plutôt que les gens à revenu élevé.

Si le gouvernement commençait par se débarrasser de cette taxe d'accise spéciale qui était censée aider à éponger le déficit que nous n'avons plus, s'il cessait d'imposer des taxes sur les taxes, ce qui est tout à fait insensé, les Canadiens profiteraient peut-être d'un petit répit à la pompe. Le député de Pickering—Ajax—Uxbridge a déclaré dans le passé que les compagnies pétrolières s'entendent pour fixer le prix. Pourtant, le gouvernement veut exiger qu'il y ait fixation des prix avant d'agir.

M. Nelson Riis (Kamloops, Thompson and Highland Valleys, NDP): Madame la Présidente, j'ai écouté le discours du député et, comme toujours, je l'ai trouvé très intéressant. Je n'ai pas de questions à lui poser. J'ai plutôt une observation à faire.

• (1535)

Un peu plus tôt aujourd'hui, j'ai par mégarde mentionné que, parmi les centaines de questions que l'Alliance canadienne et, avant

elle, le Parti réformiste avaient posées au cours de la dernière année, pendant la période des questions à la Chambre, pas une n'avait porté sur le prix de l'essence. J'avais tort. Selon les recherches que j'ai effectuées, ce parti a posé presque 1 000 questions et deux seulement ont porté sur le prix de l'essence. Je le répète pour que les choses soient bien claires: deux questions sur 1 000 ont porté sur le prix de l'essence.

M. Jim Gouk: Madame la Présidente, j'ai écouté attentivement la réponse du député de Kamloops, Thompson and Highland Valleys. Ses observations à la Chambre m'amusez toujours.

Ce que je trouve intéressant, c'est qu'il semble accorder plus d'importance aux gestes que peuvent poser les députés et aux questions qu'ils peuvent poser à la période des questions qu'au travail accompli en comité. Tous ceux qui ont étudié la politique savent que le travail du Parlement est effectué en grande partie en comité. C'est là que la plus grande partie du travail est accompli. Je viens de lire une longue description d'une des nombreuses initiatives que nous avons prises en comité et pourtant le député se demande encore pourquoi nous n'abordons pas la question pendant la période des questions, qui est un véritable cirque.

M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.): Madame la Présidente, je n'arrive pas à croire ce que disent mes collègues. Les uns après les autres, ils prétendent que le gouvernement devrait se servir des recettes des taxes sur l'essence pour la réfection des routes.

Le Canada a ce qui s'appelle un Trésor public. Le gouvernement perçoit des impôts sur différentes choses, puis il évalue les besoins et dépense l'argent en conséquence. Le député sait-il cela?

Le député veut-il dire que le gouvernement fédéral devrait établir des frais d'utilisation et supprimer tous les programmes sociaux? Comment propose-t-il de financer le programme des soins de santé ou l'éducation ou tous les autres programmes sociaux? Où prendrions-nous l'argent? Le député peut-il nous le dire?

M. Jim Gouk: Madame la Présidente, je suis vraiment inquiet pour ce qui arrivera au député qui vient de prendre la parole lorsqu'il essaiera, à la prochaine réunion de son caucus, de signaler au ministre des Finances qu'il ne sait pas qu'il y a un excédent au Canada.

Où le gouvernement prendra-t-il l'argent? Le gouvernement vient d'avouer qu'il a affiché un excédent de 12 milliards de dollars l'an dernier, alors qu'il s'attendait à un excédent de 3 milliards de dollars. Le gouvernement a tellement pillé ses administrés qu'il a non pas 3 milliards de dollars, mais bien 12 milliards de dollars. Qui plus est, le présent exercice est à peine entamé et le gouvernement a déjà perçu plus de la moitié de cette somme. Où le gouvernement va-t-il prendre l'argent? Dans les poches des contribuables. Dans les comptes de banque des Canadiens à faible revenu qui consomment du mazout.

Dans ma province, nous payons un taux marginal d'imposition de 54,4¢. Cela veut dire que, chaque fois que nous achetons de l'essen-

ce, plus de la moitié du prix que nous payons est constitué de taxes. Nous allons en venir au point où il faudra trouver de l'argent ailleurs rien que pour payer nos impôts. Si le gouvernement continue ainsi, il faudra payer un jour 100 p. 100 de taxe sur certains objets.

L'hon. Lorne Nystrom (Regina—Qu'Appelle, NPD): Madame la Présidente, je remarque qu'il n'est pas fait mention des bénéfices réalisées par les sociétés pétrolières dans la motion présentée par l'Alliance canadienne. Je remarque aussi que ce parti organise une activité de financement à Toronto et que le coût d'une table est de 25 000 \$. Je suppose que certaines pétrolières achèteront des tables lors de cette activité de financement.

Le député parlait des simples citoyens canadiens et des gens ordinaires. Je veux savoir combien de Canadiens ordinaires achèteront ces tables à 25 000 \$ chacune. Ce parti ne représente pas les gens ordinaires. Il représente les riches et les privilégiés du Canada.

M. Jim Gouk: Madame la Présidente, je sais que ce parti ne peut absolument pas s'associer aux personnes qui ont des revenus, mais je tiens à dire au député que, tous les ans, je tiens 24 assemblées publiques gratuites dans ma circonscription. J'aimerais savoir combien d'assemblées publiques il organise dans la sienne.

M. Dennis J. Mills (Toronto—Danforth, Lib.): Madame la Présidente, le débat d'aujourd'hui marque un moment unique de cette législature parce que quelque chose de particulier s'est produit ici.

• (1540)

Je voudrais revenir deux mois en arrière; le chef de l'Alliance canadienne nouvellement élu tenait alors une conférence de presse de l'autre côté de la rue et, à un des journalistes qui lui demandait quelle serait sa priorité numéro un à la rentrée parlementaire, il a répondu que sa priorité numéro un serait la réforme parlementaire.

Or, la première motion que l'Alliance canadienne dépose à la Chambre après le congé estival concerne une question très importante, la réduction des prix du carburant au Canada. Nous sommes tous, à titre de parlementaires, saisis de la question et nous l'examinons dans toute sa complexité.

Quelque chose d'unique s'est produit de notre côté de la Chambre. Le simple député de Pickering—Ajax—Uxbridge et plusieurs de ses collègues ont passé les deux dernières années de leur vie parlementaire à écouter des Canadiens d'un bout à l'autre du pays, des exploitants de petites stations-service aussi bien que des représentants de sociétés pétrolières. Ils ont étudié la question pour déterminer quel était le problème et comment y remédier. Un rapport a été produit. Ce rapport, ainsi que le diront la plupart des députés, est un des meilleurs à avoir jamais été produits par une équipe de simples députés.

Ce qui s'est produit à la Chambre aujourd'hui est une chose que je n'ai jamais vue à la Chambre depuis 12 ans. Ce n'est pas un

Les crédits

ministre du gouvernement du Canada qui a présenté la position de ce dernier aujourd'hui, mais bien le député de Pickering—Ajax—Uxbridge, qui a dit: «Voici notre position.» Si j'estime que cela est un événement marquant, c'est que le député de Pickering—Ajax—Uxbridge, qui a un point de vue très arrêté sur la question—rares sont ceux qui mettraient en doute sa compréhension de la complexité du dossier—, a proposé un amendement constructif à la motion de l'Alliance canadienne.

Voici ce que le député de Pickering—Ajax—Uxbridge a tenté de faire accepter par l'Alliance canadienne: «Que, étant donné les hausses records du prix de l'essence, du mazout et du carburant diesel qui nuisent grandement aux consommateurs, et notamment aux personnes à faible revenu, la Chambre exhorte le gouvernement à aider les Canadiens à assumer ce fardeau financier accru, et que la Chambre prie instamment les gouvernements des provinces et des territoires d'étudier la possibilité d'offrir une aide semblable.»

L'Alliance canadienne a refusé que cette motion soit présentée à la Chambre. Ce parti a refusé de permettre aux députés de tous les partis d'en débattre. C'est un moment important à mon sens parce que je tiens autant que n'importe qui ici à revaloriser le rôle des députés. Lorsque le nouveau chef de l'Alliance canadienne a déclaré que sa première priorité serait la réforme parlementaire, j'ai été encouragé. Aujourd'hui, nous avons un exemple de cas où une réforme parlementaire aurait pu être constructive pour l'ensemble des Canadiens, particulièrement les Canadiens à faible revenu, mais l'Alliance n'a pas voulu.

Madame la Présidente, je partage le temps dont je dispose avec mon ami et collègue d'Ottawa-Centre. J'aimerais que vous m'avertissiez lorsqu'il ne me restera qu'une minute.

• (1545)

J'en appelle aux députés de l'Alliance canadienne. Comme leur chef a déclaré que sa première priorité était la réforme parlementaire, lorsqu'un groupe de simples députés du côté ministériel dirigés par le député de Pickering—Ajax—Uxbridge propose un amendement constructif au nom de tous les Canadiens, je les exhorte à y voir une occasion où nous pourrions travailler ensemble pour trouver des éléments de solution à une question complexe à laquelle nous pensons tous devoir nous attaquer.

La nécessité d'établir un plan qui fait en sorte que les revenus tirés n'aillent pas dans les poches des sociétés pétrolières, mais dans celles des consommateurs, surtout ceux à faible revenu, constitue le point le plus important qu'a fait valoir mon collègue de Pickering—Ajax—Uxbridge.

Cet amendement a été proposé à plusieurs reprises aujourd'hui. En fait, pendant la période des questions, le ministre des Finances a mis l'Alliance canadienne au défi de collaborer avec le gouvernement et d'accepter l'amendement proposé par le député. Il n'a pas dit que nous allions passer à l'acte demain ou la semaine prochaine. Il a dit que nous allions voter et agir aujourd'hui.

Les crédits

Les Canadiens qui écoutent le débat constateront à juste titre qu'au cours des deux dernières années, c'est un député, pas un ministre, ni un gros ministère, mais bien un député et ses collègues qui se sont renseignés, ont écouté et ont présenté un rapport. Le gouvernement a donné aujourd'hui aux alliancistes l'occasion de leur emboîter le pas et de travailler de concert avec eux au nom de tous les Canadiens à faible revenu, mais ils ont refusé.

L'Alliance canadienne a raté une belle occasion de respecter le soi-disant engagement qu'elle a pris en matière de réformementaire.

M. Monte Solberg (Medicine Hat, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je tiens d'abord à préciser que le Président a statué que l'amendement proposé par le député était inadmissible.

En second lieu, le leader de l'Alliance canadienne à la Chambre, par l'intermédiaire du Président, a dit au député que nous étions prêts à renoncer au délai nécessaire avant la tenue d'un débat de ce genre et que nous serions heureux si le député d'Ajax parlait à son leader à la Chambre et inscrivait son point à l'ordre du jour de demain. Nous serions heureux de le faire. Alors faisons-le. C'est l'offre que nous faisons au député d'en face.

Le député qui vient de prendre la parole doit reconnaître que telle est la situation et que c'est bien ce qui s'est passé. De tout son discours, il n'en a pas touché un mot et il induit les Canadiens en erreur quant aux intentions de l'Alliance canadienne.

M. Dennis J. Mills: Madame la Présidente, je voudrais que vous ne teniez pas compte de ce que le député de Medicine Hat a dit, soit que j'avais induit les Canadiens en erreur. J'étais à la Chambre aujourd'hui, aux côtés de mon collègue le député de Pickering—Ajax—Uxbridge, et je puis vous assurer, qu'à deux reprises, la motion a été proposée.

Une voix: À trois reprises.

M. Dennis J. Mills: Bon. Pour ma part, je l'ai entendue deux fois, et elle a été rejetée deux fois.

Oublions l'incident de ce matin. Ce qui importe davantage, c'est que le ministre des Finances, au cours de la période des questions d'aujourd'hui, a demandé au chef de l'Alliance canadienne d'accepter cet amendement, et il n'en a rien fait.

• (1550)

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Madame la Présidente, j'ai écouté très attentivement les propos du député de Toronto—Danforth.

Nous constatons, encore une fois aujourd'hui, que les députés libéraux agissent en se basant sur le passé. Ils parlent de ce qu'ils

auraient dû faire et de ce qu'ils ont fait. Mais que font-ils présentement pour venir en aide aux Canadiens et aux Canadiennes qui sont pris aujourd'hui, et le seront demain, avec le problème du prix de l'essence?

Dans ma région, au Saguenay—Lac-Saint-Jean, l'an dernier, le gouvernement canadien, par sa taxe d'accise et sa TPS, est venu chercher 52 millions de dollars dans les poches des gens de chez nous.

Qu'a-t-il fait avec cet argent? Savez-vous ce que le bureau du ministre des Finances m'a répondu? «On le distribue un peu partout, dans tous les ministères.» Aujourd'hui, avec la motion de l'Alliance canadienne que nous avons devant nous, nous demandons à ce gouvernement d'agir et de faire quelque chose pour les gens pris avec un problème grave qui va empirer aujourd'hui et demain.

[Traduction]

M. Dennis J. Mills: Madame la Présidente, je ferai humblement remarquer que le gouvernement du Québec n'appuie pas les compagnies pétrolières. En fait, que je sache, la plupart des députés du Bloc québécois appuient le rapport. Je ne comprends pas pourquoi la députée n'est pas d'accord avec ses collègues.

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. Dans sa réponse, le député de Toronto—Danforth implique les gouvernements provinciaux. La question. . .

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Ce n'est pas un recours au Règlement, c'est un point de débat. L'honorable député de Toronto—Danforth a la parole.

[Traduction]

M. Dennis J. Mills: Madame la Présidente, je pense avoir vraiment tout dit ce que j'avais à dire. Je m'adresse encore une fois à tous les députés des partis d'opposition. Le député de Pickering—Ajax—Uxbridge a proposé aujourd'hui un amendement. Espérons qu'un miracle va se produire, que tous les députés vont se rallier à cette proposition et que l'amendement sera adopté, ainsi que le ministre des Finances l'a suggéré.

M. Mac Harb (Ottawa-Centre, Lib.): Madame la Présidente, je suis assez déçu par ce que j'ai entendu aujourd'hui. Depuis 10 heures ce matin, je m'attends à un débat substantiel sur la façon de résoudre la crise engendrée par l'augmentation du prix de l'essence au Canada, mais toute la journée, l'opposition n'a parlé, pour régler le problème, que de réduire le prix du litre d'essence de 1,5 cent. À mon avis, ce n'est pas la solution.

Selon mes électeurs, même si nous réduisons la taxe sur l'essence de 1,5 cent, ils auraient toujours à payer 74 ou 75 cents pour un

Les crédits

litre d'essence, ce qui est encore trop élevé. En ce sens, je n'ai entendu aucune proposition concrète susceptible de régler le problème.

Deuxièmement, l'opposition demande au gouvernement de réduire les taxes alors que, si le gouvernement le faisait, absolument rien ne garantirait que cette réduction de taxes profiterait aux consommateurs, simplement parce que l'histoire démontre le contraire.

Prenons l'exemple du Nouveau-Brunswick. Les députés seront à la fois heureux et déçus d'apprendre qu'au Nouveau-Brunswick, qui vient au quatrième rang parmi les provinces payant les plus faibles taux de taxe sur l'essence, soit environ 10,7 cents le litre, les gens paient quand même cher le litre d'essence, puisque la province vient aussi au quatrième rang pour le prix de l'essence. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a décidé de réduire les taxes dans l'espoir que cette mesure profite aux consommateurs de la province, mais ce sont les pétrolières qui ont empoché les bénéfices.

• (1555)

Réduire les taxes sans veiller à ce que la réduction profite directement aux consommateurs ne résoudra pas le problème. Voilà ce qu'il advient de la théorie de la réduction de la taxe sur l'essence dans l'espoir que le consommateur en profite alors qu'il est à la merci des pétrolières.

Je m'occupe de ce dossier, comme plusieurs de mes collègues de ce côté-ci de la Chambre, depuis plus de 14 ans, alors qu'il n'était pas à la mode de parler des prix élevés de l'essence, et rien n'a changé. Nous entendons toujours les mêmes arguments des mêmes joueurs sur le marché international, les grandes sociétés pétrolières internationales. Quand nous leur demandons pourquoi nous payons si cher pour l'essence ou pourquoi les prix de l'essence fluctuent à la hausse ou à la baisse, elles nous servent trois arguments, dont le premier tient à la loi de l'offre et de la demande. Elles nous disent que, lorsque le pétrole est moins abondant sur le marché international, le prix du brut est plus élevé et, par conséquent, nous payons l'essence plus cher à la pompe.

J'ai effectué certaines recherches par l'entremise de mon bureau et de la Bibliothèque du Parlement. Nous nous sommes penchés sur l'Agence internationale de l'énergie, un organisme international très respecté qui est situé en Europe et qui surveille l'offre et la demande sur les marchés internationaux. Ce que nous avons découvert était très intéressant. En 1997, l'offre moyenne était de 74,4 millions de barils par jour. La demande s'établissait à 73,4 millions de barils par jour. À cet égard, l'offre était supérieure d'environ un million de barils à la demande. Le coût moyen du baril à l'époque était de 18,98 \$. En Ontario, nous devons payer à ce moment-là 57,2¢ le litre.

Je vais sauter une année pour donner à la Chambre de meilleures statistiques. En 1999, l'offre internationale était de 74 millions de barils par jour. La demande s'établissait à 75,2 millions de barils. Ainsi, la demande était supérieure à l'offre. Eh bien devinez ce qui

s'est passé. Le prix du baril sur le marché international était de 17,79 \$. Or, le prix du litre en Ontario était toujours à 57,8¢ le litre.

Devant ces faits, quelqu'un quelque part pourrait-il m'expliquer pourquoi, au cours de la deuxième moitié de l'an 2000, alors que l'offre totale sur le marché international est supérieure à la demande d'environ 2,1 millions de barils par jour, nous criions au loup et prétendons qu'il y a pénurie. L'offre est énorme sur le marché international et les producteurs pétroliers internationaux trempent dans une conspiration internationale pour voler les consommateurs non seulement au Canada, mais en Amérique du Nord, en Europe et dans le monde entier.

C'est le président de l'OPEP qui a le mieux exprimé les choses. Hier, on rapportait ainsi ses propos dans un des journaux nationaux: «La montée en flèche des prix mondiaux du pétrole s'explique par la spéculation et échappe au contrôle du cartel pétrolier.»

• (1600)

Il a parfaitement raison. En d'autres mots, si nous prenons les cartels pétroliers, l'OPEP offre sur le marché international plus de pétrole que ne l'exige la demande. Il y a sur le marché international suffisamment de pétrole pour faire déborder les cours d'eau du monde entier. Beaucoup d'intervenants sur la scène internationale s'adonnent à un racket monstre et à de la spéculation inégalée à ce jour. Cela n'a rien à voir avec l'offre et la demande.

Viennent ensuite les forces du marché. Quand leur demande pourquoi l'essence coûte si cher, les pétrolières répondent que c'est ce que dictent les forces du marché, que si le marché s'accommode de 80 cents du litre, c'est ce qu'elles exigeront. Mais comment peuvent-elles prétendre que ce sont là les forces du marché alors que toutes font payer le même montant? Quel choix laisse-t-on au consommateur?

Quand de pauvres petits détaillants de quartier voient les grosses sociétés rafler leur clientèle, comme on l'a vu il y a quelques mois au Québec, les obligeant à vendre en deçà du prix coûtant, comment peut-on parler de forces du marché? Ce n'est pas du tout ça. Les intervenants qui veulent dominer le marché tiennent à se débarrasser des concurrents indépendants, car ces derniers sont bien plus efficaces que ces géantes qui feront tout pour arnaquer le consommateur.

Viennent ensuite les intervenants sur la scène internationale qui prétendent que les taxes posent problème au Canada. Mes collègues sont tombés dans le piège. Ce qui me rappelle une fable.

[Français]

Il s'agit de la fable du renard et du corbeau. Je pense que mes collègues connaissent cette fable. Le corbeau avait un petit morceau de fromage dans son bec; le renard l'a regardé et lui a dit: «Ah, comme tu es beau, comme tu as de beaux yeux.» Tout à coup, le corbeau a ouvert le bec et le fromage est tombé dans la gueule du renard, qui l'a mangé. Oui, il était bien beau.

Les crédits

[Traduction]

Mes collègues de l'opposition tombent dans le piège. C'est un problème qu'on ne peut résoudre qu'avec une certaine collaboration entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Le problème ne touche pas uniquement le gouvernement fédéral. Il s'agit d'une responsabilité provinciale. L'établissement des prix relève de la compétence des provinces. Ces dernières doivent faire preuve de leadership. Elles doivent répondre à l'appel du gouvernement fédéral, du ministre des Finances, du ministre de l'Industrie et du ministre des Ressources naturelles. Elles doivent venir à la table pour discuter des solutions possibles.

Les provinces ne peuvent pas nous bourrer avec des riens. Elles nous privent. Elles doivent collaborer pour répondre aux besoins des consommateurs. Les personnes âgées qui ne peuvent compter que sur des revenus fixes seront certainement beaucoup plus sensibles à l'initiative de mon collègue de Pickering qui a déposé une motion très valable proposant de laisser l'argent dans les poches des contribuables plutôt que d'en faire profiter les sociétés pétrolières.

M. Ken Epp (Elk Island, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je trouve le débat est fort intéressant. Nous avons présenté une motion aujourd'hui pour que le gouvernement cesse tout simplement de percevoir une taxe qui devait être perçue pendant qu'il enregistrait un déficit. Nous disons tout simplement au gouvernement qu'il devrait maintenant cesser de percevoir cette taxe, et cesser de percevoir la TPS sur les taxes sur les carburants.

Cette simple petite demande est contrecarrée par toutes sortes d'arguments puissants des députés d'en face, qui refusent d'y accéder. C'est comme si un adolescent frappait à ma porte en me demandant de lui offrir un bol de soupe parce qu'il a faim, et que je le renvoyais parce qu'il n'a pas demandé toute la marmite.

Je ne crois pas que le gouvernement reconnaisse ce qui se passe ici. Il parle sans cesse du député de Pickering, qui a travaillé à ce problème pendant des années. Quelle inefficacité! Il y a travaillé pendant deux ans et le gouvernement n'a pas écouté.

• (1605)

Le gouvernement nous blâme maintenant parce que nous rejetons une motion qui dit tout simplement que le ministre des Finances devrait consulter les provinces. Bien franchement, il n'y a rien que nous puissions faire pour empêcher le ministre des Finances de consulter les provinces. Qu'il le fasse. Il n'a pas besoin de notre approbation. Il n'a pas besoin de l'approbation du Parlement. Le gouvernement a usé d'une tactique de diversion pour éluder la vraie question, qui consiste tout simplement à voter pour que le gouvernement cesse de percevoir la surtaxe de 1,5 cent le litre qu'il nous a imposée, en plus de la TPS.

M. Mac Harb: Monsieur le Président, je dois dire que j'ai abordé la question sans préjugé. Je voulais pouvoir voter en faveur de la motion, mais quand je l'ai lue une chose m'a sauté aux yeux. Elle

est le fruit soit de la naïveté soit de la stupidité. Je pense en fait des deux.

L'Alliance canadienne essaye de faire croire aux Canadiens qu'en éliminant la surtaxe de 1,5 cent le litre, nous allons solutionner la crise du prix de l'essence au Canada. C'est trompeur, rien de plus, rien de moins.

J'aurais aimé que l'opposition fasse des propositions sur le genre de mécanismes que les gouvernements provinciaux devraient mettre en place. Ce serait une bonne idée de créer un poste d'ombudsman au niveau provincial pour surveiller le prix de l'essence. Est-ce que le parti d'en face l'a proposé? On devrait mettre en place un mécanisme au niveau provincial pour qu'à chaque fois que l'essence augmente de 10 p. 100, les pétrolières en donnent avis aux consommateurs. C'est un domaine qui relève des provinces. Est-ce que le parti d'en face a proposé une telle chose? Non, absolument pas. Il s'est contenté de faire des beaux discours toute la journée. C'est épouvantable. J'ai perdu mon temps pendant toute une partie de la journée à écouter ces inepties.

[Français]

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Madame la Présidente, le député d'Ottawa-Centre a parlé de la fable du renard et du corbeau. Je veux bien parler de cette fable avec une autre image.

En 1998, un comité libéral a été formé et comprenait 47 députés libéraux. Ils ont agi comme le renard et voulaient avoir l'opinion publique de leur côté. Ils ont dit, dans un rapport, des choses comme: «Il y a une concentration déraisonnable de l'industrie.» Ils disaient aussi que: «C'est une aubaine pour les grandes pétrolières la façon dont la concurrence était organisée.» Plus loin, ils disaient que: «La loi fédérale sur la concurrence n'a aucun mordant et que le Bureau de de la concurrence a fort peu de chance de démasquer les pratiques.»

Aujourd'hui, la situation que l'on a devant nous est une situation à court terme. Le problème est que l'essence coûte beaucoup trop cher et qu'il y a une pression exercée sur les gouvernements pour baisser les taxes. Toutefois, il y a également un problème à long terme dans cette situation. Le gouvernement qui est en place aujourd'hui n'a pas été élu hier matin. Il a créé un comité qui a fait des recommandations en 1998. À ce moment-là, tout ce que le renard voulait du corbeau, qui était l'opinion publique, c'était d'obtenir satisfaction et d'essayer d'endormir cette histoire.

Est-ce qu'il n'y aurait pas eu moyen de trouver de vraies solutions et de mettre en vigueur les recommandations du comité en évitant, aujourd'hui, de cracher sur ceux qui essaient de trouver des solutions?

M. Mac Harb: Madame la Présidente, je vais simplement répondre à mon collègue pour lui dire que le gouvernement a répondu de façon très positive aux recommandations du comité libéral. On est en train de faire une révision générale de la Loi sur la concurrence.

Les crédits

C'est le Conference Board du Canada qui est en train d'examiner ces questions.

En ce qui concerne la question du prix, je veux seulement dire à mon collègue que cette question est de juridiction provinciale, ce n'est pas une question de juridiction fédérale. Malheureusement, ce qui arrive, c'est que plusieurs de mes collègues ne réussissent pas à faire la différence entre le prix et la concurrence. La question de la concurrence est de juridiction fédérale tandis que la question du prix est de juridiction provinciale.

[Traduction]

M. David Chatters (Athabasca, Alliance canadienne): Madame la Présidente, toute la journée, nous avons entendu tellement de mots creux, en plus des divagations dont le dernier député vient de nous abreuver. Il y a tellement de choses qui ne sont tout simplement pas vraies.

Les libéraux tiennent tellement de propos contradictoires que j'ignore comment quiconque peut saisir leur position. Lorsque le NPD déblatère à propos de l'immoralité des bénéfices des pétrolières, c'est normal. C'est du socialisme, et nous pouvons comprendre, mais, dans ce dossier, les libéraux n'arrivent pas à se fixer.

• (1610)

Le député de Pickering—Ajax—Uxbridge a effectué tellement de revirements qu'on dirait une toupie. La motion que nous avons proposée et qui fera l'objet d'un vote vient directement du rapport de son groupe de travail sur les prix de l'essence. Il essaie de changer le contenu de la motion pour pouvoir l'appuyer. Il a réussi à la faire modifier au lieu de se contenter d'appuyer ce qu'il a recommandé à son gouvernement, qui, depuis un an et demi, n'a pas donné suite. Cela ne tient pas debout.

Tout le monde attribue cette situation au méchant cartel pétrolier et aux grosses pétrolières qui étouffent les consommateurs. C'est le genre de propos que nous venons d'entendre. Le député qui précédait a dit avoir fait des recherches dans son bureau et constaté que des vilains se cachent et nous dévalisent.

Pensons à ce qui s'est passé en 1991, quand la crise provoquée par la guerre du Golfe a fait grimper les prix du pétrole brut au niveau sans précédent de 41 \$ le baril. À l'époque, le coût d'un litre d'essence avant taxes n'était pourtant que de 42 cents le litre. Aujourd'hui, en 2000, le pétrole brut est de 37 \$ et plus le baril, les prix de l'essence flambent, mais le prix de l'essence avant taxes n'est que de 44 cents le litre.

Qu'on ne vienne pas me dire que ce sont les pétrolières qui étouffent les consommateurs. Le prix avant taxes du pétrole montre bien que ce ne sont pas les pétrolières, mais bien les gouvernements provinciaux et fédéral et leurs taxes qui étouffent les Canadiens. Cela ne fait aucun doute. Les données sont là. Les faits sont là et une bonne partie du problème. . .

M. Roy Cullen: Comment se fait-il que la taxe fédérale n'a pas changé depuis quatre ans?

M. David Chatters: Madame la Présidente, le député demande comment il se fait que la taxe fédérale n'a pas changé depuis quatre ans. C'est de la foutaise. Il s'y connaît mieux que ça. Il sait que la TPS sur l'essence augmente chaque fois que le prix augmente, de sorte que la partie fédérale des taxes sur l'essence augmente avec chaque hausse du prix de l'essence. C'est comme cela depuis le début.

L'échec lamentable des politiques économiques de ce gouvernement et la faiblesse entretenue du dollar canadien créent, dans le secteur de l'énergie, un énorme problème qui n'a pas encore atteint son point culminant, mais qui le fera tôt ou tard, tout simplement parce que les raffineries du pays doivent acheter le pétrole brut en dollars américains et vendre leur produit en dollars canadiens. La valeur du dollar canadien étant ce qu'elle est, les marges dans le secteur du raffinage sont si minces qu'aucune raffinerie n'a été construite au pays depuis 30 ans.

Une partie du problème de la hausse du prix de l'essence, comme notre collègue l'a déclaré plus tôt, c'est que, bien que la production soit supérieure à la demande, le prix ne baisse pas parce que, vu l'absence de rentabilité, nous n'avons pas construit de nouvelles raffineries depuis 30 ans et nous n'avons pas la capacité de raffinage requise pour répondre à la demande. C'est un fait. La situation est limpide pour ceux qui veulent bien regarder.

Le député néo-démocrate a laissé entendre plus tôt que l'énergie était le principe vital de l'économie du Canada et je suis certes d'accord avec cela. Comment pouvons-nous espérer avoir assez de cette énergie pour soutenir le principe vital de l'économie du pays si nous refusons d'accorder à ce secteur le moyen d'être rentable, de progresser, de construire des raffineries, de trouver plus de pétrole et d'investir dans l'industrie, comme il le fait?

• (1615)

Seulement dans ma circonscription, le secteur privé a annoncé qu'il investira 35 milliards de dollars dans l'industrie afin qu'elle soit encore à la base de l'économie canadienne d'ici 10 ou 15 ans. Ce n'est pas une mauvaise idée.

Je pense au gouvernement libéral et à la dissension qui règne dans son caucus, aux petits groupes de députés d'arrière-ban qui, avec l'approbation du ministre, vont dresser des épouvantails pour prouver aux consommateurs qu'ils se préoccupent vraiment du prix de l'essence à la pompe. Je pense à ces députés qui font des recommandations quand on sait que le ministre n'a pas l'intention d'en tenir compte. Je pense aux socialistes de ce parti, aux écologistes, si vous voulez, qui réclament des augmentations du prix de l'essence à la pompe en espérant réduire la consommation, économiser de l'énergie et protéger l'environnement.

Il est clair dans mon esprit que le prix de l'essence continuera d'augmenter. Il s'agit d'une ressource limitée et, à mesure que cette ressource deviendra de plus en plus rare, la demande s'accroîtra et le prix augmentera. C'est inévitable. Je partagerai le temps qui m'est accordé avec ma collègue de Calgary—Nose Hill.

Le caucus libéral ne dit pas aux consommateurs ce que sont ses véritables objectifs. J'ai hâte à la prochaine campagne électorale, où

Les crédits

je ferai de la stratégie du gouvernement pour mettre en oeuvre le protocole de Kyoto l'un des enjeux principaux. Les libéraux ne le disent pas. Personne n'en parle, mais la Fondation David Suzuki, Greenpeace et le Pembina Institute disent tous que ce ne sera pas si terrible, que la mise en oeuvre du protocole de Kyoto n'entraînera qu'une réduction de 3 à 5 p. 100 du PIB.

Je suis impatient d'amorcer une campagne électorale en rappelant la promesse du gouvernement, promesse qui sera synonyme non pas d'une croissance nulle de l'économie et du PIB, mais d'une baisse de 3 à 5 p. 100 du PIB. Ce sera très amusant.

Le public devrait le savoir. Le ministre de l'Environnement est déterminé à imposer certaines exigences relativement aux niveaux de soufre contenus dans l'essence, cela sans avoir coordonné l'entrée en vigueur de ces exigences avec les États-Unis. Il s'ensuivra au Canada la création d'un marché spécialisé que les consommateurs paieront cher à la pompe, cela, parce que le ministre a décidé de ne pas suivre l'échéancier des Américains pour la réduction des quantités de soufre dans l'essence.

Il n'y a rien de mal à vouloir réduire la teneur en soufre. C'est tout à fait louable, mais si nous ne coordonnons pas nos efforts avec ceux des États-Unis, nous créerons un marché spécialisé au Canada. Il suffit de voir ce qui s'est produit aux États-Unis lorsque la Californie a été le seul État à mettre en application une réglementation environnementale rigoureuse à l'égard de l'essence; un marché spécialisé a alors été créé dans cet État. Le prix de l'essence y a grimpé bien au-dessus du prix en vigueur dans le reste des États-Unis. Lorsque le gouvernement imposera ses exigences concernant les quantités de soufre dans l'essence, le même phénomène se produira ici, mais on se garde bien de le dire aux consommateurs. Le gouvernement dit aux consommateurs qu'il se préoccupe vivement du prix de l'essence à la pompe et qu'il interviendra pour se porter au secours des consommateurs canadiens.

Le gouvernement n'est pas ouvert et honnête avec les consommateurs canadiens. Il lance des propositions bidons pour qu'on ne s'attarde pas à sa position véritable sur les prix de l'énergie ni à ses intentions. Je pense que le moment est venu de dire la vérité aux Canadiens. J'attends avec impatience la prochaine campagne électorale pour pouvoir le faire.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Madame la Présidente, le député vient sans honte aucune de consacrer la majeure partie de son intervention à prendre le parti des entreprises. Il a tenté de convaincre les Canadiens que c'est à peine si elles dégagent des profits et qu'elles doivent se battre courageusement pour survivre comme l'industrie pétrolière et gazière. J'imagine que, lorsque l'on vend des tables à 25 000 \$ à un banquet, on a tout intérêt à se montrer très aimable envers les dirigeants des sociétés pétrolières, car qui d'autre qu'elles dépensera 25 000 \$ pour assister à un banquet du Parti réformiste?

• (1620)

Voyons les faits. Voyons quels ont été les profits des grandes pétrolières dont beaucoup, j'en suis convaincu, se retrouvent dans la circonscription du député. Au cours du dernier trimestre, Husky

Energy a réalisé des profits de 198 millions de dollars, soit une augmentation de 2 000 p. 100 en un an, en fait une augmentation de 2 302 p. 100. Et le député prétend qu'elles ne font pas de profits.

Petro-Canada a fait des profits de 439 millions de dollars au cours du dernier trimestre, soit une augmentation de 314 p. 100 par rapport à l'année précédente. Suncor Energy a fait des profits de 619 millions de dollars en un seul trimestre, pas en un an, ce qui représente 156 p. 100 de plus que l'année précédente.

En dépit de tels profits, le député prétend que les pétrolières ne nous arnaquent pas à la pompe. C'est à peine croyable. Les Canadiens ne le croient pas. Personne ne croit cela à part le député qui ne voit que ce qu'il veut bien voir, qui défend les pétrolières bec et ongles et s'en fait l'apologiste. Je dois dire qu'être assis ici et entendre cela me tape sérieusement sur les nerfs.

M. David Chatters: Madame la Présidente, je suis fier que cela tape sur les nerfs du député, car ses commentaires m'ont tapé sur les nerfs pendant toute la journée.

Je n'ai pas honte de me porter à la défense d'une société qui fait un profit. Il y a un an et demi, le prix du pétrole brut était de 10,50 \$, ce qui était inférieur au coût de production. Aujourd'hui, les sociétés pétrolières font des profits raisonnables. Je ne crois pas que ce soit immoral.

Il va de soi que ces profits sont tributaires du marché. Si les consommateurs n'exigeaient pas une telle quantité d'énergie, les prix ne seraient pas aussi élevés. Le prix du pétrole brut est fixé sur le marché libre dans le cadre d'un processus d'adjudication. Si la demande est là, les prix seront conséquents.

Il est certain que lorsque les libéraux parlent d'un programme énergétique canadien, cette vieille rengaine ne trouve aucun écho où que ce soit au Canada. Ils ont essayé cette formule sous le régime Trudeau et elle n'a pas fonctionné. Ces députés décrient cette plaie, soutirent de larges sommes d'argent aux sociétés pétrolières, et aujourd'hui le gouvernement annonce l'émission d'un timbre honorant Petro-Canada. L'hypocrisie qui règne ici me renverse.

[Français]

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Madame la Présidente, je suis extrêmement déçue de la performance du député de l'Alliance.

Je pensais que la motion qui était déposée ici, à la Chambre, cet après-midi, allait faire en sorte que ce soit le contribuable, le payeur de taxes qui allait ressortir gagnant de la mesure que les réformistes proposent ici.

Je constate que mon collègue, dans son allocution, dit que ce sont les pétrolières qui doivent avoir tout cet argent et faire encore plus de profits.

Je suis vraiment déçue et j'aimerais que mon collègue, le député de l'Alliance, me dise quelle est la place des consommateurs dans son discours. Où y a-t-il de la place pour les gens qui paient l'essence 79,9¢ le litre, pour les gens qui vont payer des montants

Les crédits

astronomiques pour l'huile à chauffage l'automne prochain. Est-il là pour défendre les gens ordinaires ou pour défendre les pétroliers? Je suis extrêmement déçue.

[Traduction]

M. David Chatters: Madame la Présidente, il n'y a pas eu aujourd'hui la moindre preuve que l'économie ne serait pas refilée au consommateur si le gouvernement donnait suite à notre proposition et réduisait la taxe sur l'essence de quelque 1,5 milliard de dollars et, du même coup, mettrait au défi les provinces d'agir dans le même sens, ce qui représenterait une baisse de six à sept cents du coût de l'essence à la pompe. L'histoire et tous les faits actuels montrent que cette économie serait refilée aux consommateurs et que ces derniers bénéficieraient d'une réduction des taxes par le gouvernement.

Les gouvernements ont traditionnellement taxé l'essence comme s'il s'agissait d'un produit de luxe. Depuis 40 ans, les gouvernements à tous les paliers ont eu besoin de recettes, de sorte qu'ils ont haussé les taxes sur les cigarettes, les boissons alcooliques et l'essence. Ils ont agi de la sorte à maintes et maintes reprises. Il est temps de reconnaître ce que sont l'essence et l'énergie, de réduire les taxes et de refilet les économies aux gens qui se présentent à la pompe.

• (1625)

Mme Diane Ablonczy (Calgary—Nose Hill, Alliance canadienne): Madame la Présidente, c'est avec plaisir que je participe au débat sur la motion de l'opposition, qui se lit comme ceci:

Que, étant donné les hausses records du prix de l'essence, du mazout et du carburant diesel qui nuisent grandement aux consommateurs, aux camionneurs et aux entreprises du Canada et étant donné que le ministre des Finances a récemment promis de réduire les taxes, la Chambre exhorte le gouvernement à diminuer immédiatement la taxe sur le carburant, notamment en annulant l'augmentation de la taxe d'accise sur l'essence créée en 1995 comme mesure temporaire devant enrayer le déficit et en appliquant la recommandation faite par le comité du caucus libéral sur le prix de l'essence au Canada en 1998 visant à abolir la double imposition causée par la TPS.

Je n'arrive absolument pas à comprendre que les députés ministériels qui ont présenté ces recommandations il y a deux ans à peine bêlent leur opposition à cette motion. Nous offrons tout simplement à la Chambre une chance de donner suite aux recommandations du comité libéral.

En fait, le comité libéral se composait de 47 députés libéraux, soit à peu près du tiers du caucus libéral. Ces députés libéraux n'avaient même pas à craindre l'opposition ni la participation d'autres partis puisqu'ils n'avaient pas ouvert leur comité aux députés des autres partis.

En dépit de cela, il y a deux ans, 47 députés libéraux qui avaient entendu plus d'un millier de témoins ont recommandé très clairement que la double imposition causée par la TPS soit supprimée du prix de l'essence et que soit annulé le prélèvement de 1,5¢ le litre imposé en 1995 pour enrayer le déficit—qui a porté fruit puisque le déficit a été supprimé.

Les libéraux ont proposé la présente motion il y a deux ans. Et, chose bizarre, ces mêmes personnes à la Chambre qui ont recom-

mandé énergiquement l'adoption de cette motion s'y opposent maintenant. Pourquoi? Nous ne le savons pas exactement.

Est-ce une mauvaise motion parce qu'elle a été proposée par l'Alliance? Était-ce une bonne recommandation lorsque 47 libéraux l'ont proposée en 1998? Aujourd'hui, l'Alliance dit qu'elle est d'accord, qu'il faudrait prendre une telle mesure parce que les consommateurs trouvent que les temps sont durs, mais les libéraux ne veulent plus le faire.

Qui protège les intérêts des Canadiens à la Chambre? Est-ce que ce sont les intérêts des Canadiens qui passent avant toute autre chose dans l'esprit de ces députés? Ou est-ce que ce sont plutôt des considérations purement partisans? Le fait que les Canadiens trouvent que les temps sont durs et sont inquiets parce qu'ils ne savent pas trop comment ils feront pour remplir leur réservoir de mazout domestique cet hiver n'a pas d'importance. Ce qui importe pour les gens d'en face, c'est de ne pas se ranger du même côté que l'opposition. Tout ce que j'ai à dire aux députés libéraux d'en face, c'est de cesser de se comporter comme des enfants. Nous sommes ici pour servir les Canadiens, et non pour des considérations purement partisans.

Nous avons présenté une motion qui est exactement identique à une recommandation que 47 députés libéraux qui ont parcouru le pays ont présenté à leur gouvernement. Nous recommandons la même chose. Nous sommes d'accord avec les libéraux. Nous disons qu'il faut mettre cette recommandation en oeuvre dès aujourd'hui. Votons sur cette question. Aidons les Canadiens. Allégeons quelque peu leur fardeau. Pourtant, nous entendons les députés d'en face donner toutes sortes de raisons ridicules qui font que, soudainement, leur propre recommandation n'est plus valable. C'est absolument ridicule.

J'ai entendu les raisons les plus bizarres dans ce débat, dont celle selon laquelle, si nous réduisons la taxe, cela n'aidera pas les consommateurs parce que les fournisseurs augmenteront simplement le prix du produit. Selon cette logique, nous devrions hausser les taxes le plus possible afin que ce soit le gouvernement qui ait tout l'argent venant de la vente des produits. Selon cette logique, plus les taxes sont élevées, plus le prix réel est faible et moins les profits des producteurs sont élevés.

Les néo-démocrates veulent éviter que les producteurs obtiennent quoi que ce soit. Ils préfèrent qu'on augmente les taxes ou qu'on ne les réduise pas. Selon cette logique, pourquoi ne pas ajouter 10 cents le gallon de taxes sur le carburant? Tout le monde peut voir que c'est une position illogique. Ne nous lançons pas dans cette voie. Faisons ce que les Canadiens souhaitent. Donnons-leur de l'espoir et une certaine aide ainsi que les moyens de payer le prix du carburant dont ils ont désespérément besoin, notamment pour chauffeur leurs maisons. Ce n'est pas un luxe. Le Canada est un pays froid. Il faut dire aux Canadiens que nous allons faire tout ce que nous pouvons pour nous assurer qu'ils ont une chance raisonnable de faire face aux coûts nécessaires.

• (1630)

Ils ont besoin de carburant pour se déplacer dans leur propre véhicule, pour faire du covoiturage, pour emprunter les transports en commun ou pour expédier leurs marchandises par camion ou

Les crédits

pour assurer toute forme de transport qui entraîne la consommation de carburant. Cela n'a rien de sorcier. Nous sommes heureux de ne plus avoir à compter sur les chevaux pour nous déplacer.

Par contre, il faut payer pour le carburant. Si le gouvernement représente la part du lion du prix de ce produit, alors les Canadiens ordinaires qui essaient de vivre, de chauffer leurs maisons et de mener leurs activités régulières vont souffrir.

Je vais vous citer un éditorial du Calgary *Herald* daté du 13 juin, où on dit :

Entre 1996 et 1999, avant même qu'on ajuste pour l'inflation, le prix de base de l'essence est passé de 30 cents à 28,6 cents le litre. Par opposition, les taxes sur l'essence du gouvernement ont presque doublé, passant de 17,6 cents à 29 cents le litre.

Qui frappe durement les Canadiens? Le gouvernement ne cesse d'imposer des taxes aux Canadiens. Il a reconnu qu'il s'était trompé et a recommandé qu'on remédie à la situation, qu'il n'y ait plus de taxes sur les taxes et qu'on supprime la taxe temporaire destinée à éliminer le déficit. Or, on s'aperçoit maintenant que ces mesures tout à fait sensées qui aideraient tous les Canadiens ne peuvent recevoir l'appui voulu.

J'invite tous les Canadiens qui nous regardent et qui ont un député libéral pour les représenter—si on peut dire—à appeler leur député et à lui demander pourquoi les libéraux veulent maintenir une taxe temporaire alors que l'objectif qu'elle visait a été réalisé. Je les invite à leur demander pourquoi ils prélèvent une taxe par-dessus une autre taxe et pourquoi ils ne donnent pas suite aux recommandations de 47 députés libéraux, qui veulent que l'on accorde aux Canadiens le répit qu'ils veulent et dont ils ont besoin à l'approche de l'hiver pour qu'ils puissent avoir l'esprit en paix. Je les invite à leur demander d'aider ceux qui paient leur salaire. J'invite les Canadiens à poser ces questions à leurs députés libéraux.

Si des élections sont déclenchées, j'invite les Canadiens à demander des comptes à leurs candidats libéraux dans toutes les tribunes. Qu'ils leur demandent pourquoi ils veulent maintenir une taxe qui, selon eux, devait être temporaire et qui doit maintenant être supprimée. Les Canadiens devraient demander à leurs candidats libéraux pourquoi ils les taxent doublement.

J'invite tous les députés à mettre de côté leur esprit de parti, leurs projets préférés, leurs doléances contre les grandes sociétés et tout ce qui a entaché ce débat. Quand viendra le temps de voter sur cette motion, disons aux Canadiens, oui nous allons supprimer cette taxe temporaire qui n'a plus sa raison d'être. Les Canadiens applaudiraient à une telle mesure.

J'espère seulement que les Canadiens qui verront leur député voter contre une mesure aussi sensée, raisonnable et utile puniront ces représentants qui leur auront fait ce nouvel affront de façon absolument injustifiée.

• (1635)

M. Dan McTeague (Pickering—Ajax—Uxbridge, Lib.): Madame la Présidente, je ne peux dire pour l'instant quel sera le châtement des divers députés, mais je peux, ce soir, donner l'assu-

rance aux Canadiens que notre parti, contrairement à celui d'en face, connaît le problème à fond. Surtout, il ne fend pas les cheveux en quatre, contrairement aux députés de l'opposition qui ne retiennent que certaines parties de ce document extraordinaire dont ils n'ont reconnu la valeur qu'à un égard.

À propos de la motion, la députée a manifestement oublié de mentionner que cette recommandation est assortie d'une condition qui précise que, si l'on suspend l'application de la TPS sur d'autres taxes, le gouvernement fédéral devrait prendre des mesures pour s'assurer que les économies qui en résulteront seront transmises aux consommateurs, et non pas simplement absorbées par l'industrie pétrolière. Les députés de l'opposition ne peuvent tenir un double discours. D'une part, ils veulent qu'on applique la recommandation, mais d'autre part, ils refusent son mécanisme d'application qui prévoit que l'économie sera directement transférée aux Canadiens.

La députée, son parti et son chef ont eu aujourd'hui l'occasion de remettre cette taxe entre les mains des Canadiens, à supposer, bien sûr, qu'il s'ensuive une baisse du prix de l'essence et que cela allège, dans une certaine mesure, le fardeau des Canadiens. Je sais que les Canadiens voient clair; ils savent que les députés d'en face sont des nouveaux venus dans ce dossier et qu'ils tentent effrontément de nous passer en douce le fait qu'ils appuient une industrie qui, depuis trois ans, a réalisé des bénéfices excessifs, a réduit sa production et a créé toutes sortes de bouleversements dans un pays où nous avons payé des taxes pour nous assurer qu'elle soit plus avantageuse que d'autres.

Les députés de l'opposition devraient commencer à parler des champs de pétrole et des difficultés auxquelles se heurtent les Canadiens et ils devraient comprendre qu'il y a un danger à ne pas amender la motion de manière à ce que ce soient les Canadiens, et non pas l'industrie pétrolière, qui bénéficient de cette baisse de taxes.

Mme Diane Ablonczy: Madame la Présidente, j'ai beaucoup de pitié pour ce député qui a présidé un comité réunissant 47 de ses collègues n'ayant pas été contaminés par le bon sens de l'opposition et qui doit maintenant faire des pieds et des mains pour réfuter des recommandations qu'il a lui-même déposées. À mon avis, lorsqu'un député intelligent doit faire des pieds et des mains pour désavouer ses propres constatations, cela remet en question toute la politique libérale. C'est bien triste.

Je suis heureuse que l'appel que j'ai lancé aux Canadiens pour qu'ils demandent des comptes aux députés libéraux dans ce dossier ait porté fruit parce que la pression électorale est la seule chose qui peut ramener un peu de bon sens dans les politiques adoptées par ce gouvernement.

Il est tout simplement ridicule de penser qu'une personne qui a déjà recommandé l'annulation d'une taxe qui était temporaire, et qui est maintenant devenue inutile, et qui s'est opposée à l'imposition d'une taxe sur une taxe peut maintenant en toute logique se contredire et s'opposer à une mesure qui aurait justement cet effet.

À mon avis, il n'y a rien de plus dangereux qu'un député qui agit de la sorte.

Les crédits

M. Dan McTeague: Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. La députée tente à certains égards de me faire dire des choses. J'aimerais préciser que c'est. . .

La présidente suppléante (Mme Thibeault): À mon avis, cela relève du débat.

Mme Diane Ablonczy: Madame la Présidente, je me contenterai de dire ceci. Je sais que nous nous laissons parfois emporter dans le feu du débat, consternés devant l'hypocrisie d'autres députés.

Encore une fois, nous devons nous concentrer sur ce qui est juste et meilleur pour les Canadiens. Et ce qui est juste et meilleur pour les Canadiens, c'est que nous fassions tout notre possible pour alléger le stress et les difficultés qu'ils éprouvent non seulement maintenant mais de plus en plus à mesure que l'hiver s'installera et que les coûts de l'huile de chauffage augmenteront. Faisons abstraction de nos différends et tâchons simplement de venir en aide aux Canadiens. C'est pour cela que nous sommes ici.

• (1640)

Mme Rose-Marie Ur (Lambton—Kent—Middlesex, Lib.): Madame la Présidente, je partagerai mon temps de parole avec le député d'Abitibi—Baie James—Nunavik.

Je suis heureuse de pouvoir faire quelques observations sur la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui. Je suis, moi aussi, très préoccupée par la hausse du prix de l'essence, du carburant diesel et de l'huile de chauffage. Cela nous touche tous comme individus, comme entreprises et comme consommateurs.

Comme le député de Pickering—Ajax—Uxbridge l'a très bien expliqué, certains de nos collègues du caucus ministériel ont jugé nécessaire d'examiner toute la question de l'établissement du prix de l'essence, y compris les taxes. Nous avons publié un rapport en juin 1998. En qualité de co-présidente de ce comité, j'ai été et je reste certainement fière de notre rapport.

C'était un groupe de députés que la question préoccupait suffisamment pour aller recueillir des données pouvant expliquer la fluctuations des prix au Canada. Nous nous sommes rendus dans des douzaines de localités et nous nous sommes entretenus non seulement avec des consommateurs, mais aussi avec des représentants des pétrolières, des détaillants indépendants et des entreprises de camionnage.

L'une des recommandations de notre comité était de mettre fin à la double imposition, soit l'imposition de la TPS sur le prix de détail avant et après l'imposition des taxes d'accise fédérale et provinciale, à la condition que soit donnée la garantie que ce serait les consommateurs qui profiteraient de la diminution de la taxe et non les compagnies pétrolières.

Nous avons aussi suggéré d'éliminer la taxe de 1,5 cent le litre imposée pour enrayer le déficit. Ce ne sont là que deux des 29 recommandations du comité libéral.

La présente motion ne fait référence qu'au régime fiscal. Je conviens que c'est un facteur important mais ce n'est pas le seul qui influe sur le prix. D'autres éléments entrent également en ligne de compte, entre autres la concurrence au sein de l'industrie et une législation appropriée protégeant les consommateurs contre les prix excessifs, et il ne faut pas les oublier.

Par exemple, le comité libéral sur le prix de l'essence avait pour mandat général d'étudier tous les aspects de l'industrie pétrolière ayant une influence sur le prix de l'essence au Canada. Nous avons étudié le fonctionnement et les procédures de l'industrie, la vente en gros et au détail, les raffineries, l'exportation de l'essence, la législation fédérale-provinciale et la protection des consommateurs.

Comme le savent les députés, le Conference Board du Canada a lui aussi entrepris une étude des pratiques en matière d'établissement des prix afin de dresser un portrait exact et franc de la situation à l'intention des Canadiens.

En ce qui concerne la réduction des taxes sur l'essence, nous devons y procéder de concert avec les provinces. Nous devons aussi garantir qu'elle ne profitera pas aux grosses compagnies pétrolières.

Je remarque que l'opposition officielle ne demande pas d'enquête sur la domination de 85 p. 100 du marché de l'essence par seulement quatre raffineurs-détaillants. Elle ne demande pas non plus qu'on essaie de voir pourquoi tous les prix de gros sont identiques, comment la domination des raffineurs-détaillants permet de contrôler les prix de détail et de gros, pourquoi il n'y a plus de nouvelles entreprises qui entrent sur le marché tandis que les indépendants ferment leurs portes et que les marges bénéficiaires de la vente au détail ne permettent pas d'obtenir la rentabilité, même pour les exploitants les plus efficaces.

La motion d'aujourd'hui ne porte que sur les taxes. Cela paraît bien, peut-être, mais le gouvernement doit assurer une bonne politique d'intérêt public. Je tiens toutefois à souligner que j'appuie l'élimination de la taxe d'accise de 1,5¢ le litre qui a été ajoutée en 1995 pour réduire le déficit.

Demandons-nous par quels moyens nous pouvons aider les personnes à faible revenu à acheter du mazout cet hiver. Il faut faire preuve de créativité et donner de l'aide là où nous pouvons le faire dans les jours à venir. La rumeur veut que le ministre des Finances prenne des mesures à cet égard dans les prochaines semaines. Le ministre a dit qu'il vaut assurément la peine d'étudier le problème de la TPS, qui est imposée sur le prix de gros et le prix de détail.

Certains de mes électeurs qui sont dans le camionnage m'ont parlé de la hausse des coûts du diesel. Je reconnais que le camionnage est un élément important de notre économie. Les camionneurs savent que le prix de gros occasionnel du diesel est d'environ 105 p. 100 plus élevé que l'an dernier. Il s'agit du prix de gros que le raffineur exige pour le carburant vendu directement aux entreprises de camionnage.

Pendant la même période, ce prix de gros a augmenté de 65 p. 100 dans le cas de l'essence. Ces hausses frapperont non seulement les camionneurs, mais aussi tous les consommateurs.

• (1645)

Des propriétaires de parcs d'autobus scolaires de ma circonscription de Lambton—Kent—Middlesex ont des contrats fondés sur un litre d'essence à 50 cents, de sorte qu'ils perdent de l'argent.

Les crédits

Les agriculteurs sont aussi victimes des prix élevés. Il leur en coûte 20 \$ de plus qu'auparavant pour ensemercer du maïs parce que les coûts du carburant ont augmenté de 97 p. 100 entre mai 1999 et mars 2000. Les années où la récolte était bonne, ces 20 dollars l'acre étaient souvent tout ce qui restait.

Étant donné que l'on prévoit un hiver plus froid que d'habitude, il en résultera certainement une augmentation de la consommation de mazout et de gaz naturel. En février dernier, la période de froid subit qui a frappé la côte est du Canada a entraîné une hausse de la demande de combustibles de distillat moyen. Le mazout en faisait partie. Lorsque les gens montent le thermostat dans leur foyer, une partie du pétrole brut qui servirait normalement à faire du diesel est transformée en mazout. Selon les détaillants d'essence, il y a moins de profits et de volume dans le diesel et que le seul utilisateur important du diesel est l'industrie du camionnage.

Parallèlement, il faut bien comprendre que la hausse du prix du diesel au Canada est presque entièrement attribuable à l'augmentation du prix mondial du pétrole brut, qui a plus que doublé au cours de la dernière année. De la hausse globale du prix du diesel à la pompe, il n'y a qu'environ un demi-cent le litre qui soit lié aux taxes fédérales, en l'occurrence la TPS.

Toutefois, les recettes tirées de la TPS n'ont pas augmenté de façon draconienne parce que le gros du diesel est utilisé par des entreprises qui récupèrent la TPS qu'elles paient par le biais du crédit de taxes sur les intrants. À titre d'exemple, en janvier, le crédit de taxes sur les intrants (TPS) a effectivement compensé l'augmentation de prix à la pompe dans le cas du diesel. La même chose s'applique aux entreprises qui utilisent de l'essence, situation où la TPS a représenté une hausse de 1 cent le litre à la pompe. De nouveau, la majorité des utilisateurs commerciaux récupèrent la TPS qu'ils paient grâce au crédit de taxes sur les intrants.

Le Canada est le pays qui impose la taxe d'accise la moins élevée sur le carburant diesel au sein des pays du G-7, soit 4 cents le litre, et il vient au deuxième rang pour ce qui est de la taxe d'accise sur l'essence, soit 10 cents le litre. Les taxes d'accise fédérales frappant l'essence et le diesel sont fixes. Elles ne fluctuent pas selon l'évolution des prix. Il est important d'en prendre note. Même lorsqu'on combine les taxes d'accise et la TPS, les taxes fédérales globales frappant le diesel sont au pair avec les taxes aux États-Unis.

Nous devons aborder la question de la compétitivité à l'échelon fédéral. Cette motion ne tient pas compte de la perspective plus vaste. L'imposition de taxes sur l'essence n'est qu'un des éléments faisant partie d'un examen plus vaste de la politique gouvernementale. Les gouvernements ont la responsabilité d'utiliser les moyens dont ils disposent pour veiller à ce que les consommateurs soient protégés et à ce qu'il existe une véritable concurrence. Dans une recommandation, le comité de notre caucus a dit que le maintien d'une véritable concurrence est l'aspect le plus important de la protection des intérêts du consommateur canadien.

M. Jim Gouk (Kootenay—Boundary—Okanagan, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je n'ai pu m'empêcher de constater que la députée a dit: «Nous, les membres du gouvernement, sommes responsables.» Elle n'aura jamais dit aussi vrai. Le

gouvernement s'inquiète de savoir si, en cas de réduction des taxes, les économies profiteraient aux consommateurs ou aux grandes et riches pétrolières.

Permettez-moi de rappeler au gouvernement les chiffres que j'ai cités dans le discours que j'ai prononcé un peu plus tôt. Voici les faits: sur une période de 18 ans, le prix réel de l'essence a diminué de 25 p. 100 en dollars réels, tandis que la composante de la taxe d'accise, soit le total des taxes, non seulement du fédéral mais de tous les gouvernements, a augmenté de 57 p. 100. Ce ne sont pas là les chiffres de l'Alliance canadienne, mais de Statistique Canada. Les chiffres appuient les dires de la députée quand elle déclare: «Nous, les membres du gouvernement, sommes responsables.»

J'aimerais savoir ce que pense la députée du fait que son collègue de Pickering—Ajax—Uxbridge, assis à ses côtés, et le député d'Ottawa—Centre, qui est intervenu dans le débat un peu plus tôt, ont tous deux fait partie de groupes de travail. En 1990, à l'époque où il siégeait dans l'opposition, celui-ci a fait partie du groupe de travail libéral qui a étudié la question des infrastructures municipales. Ce groupe de travail a recommandé de consacrer une portion fixe des recettes provenant de la taxe sur le carburant à la réfection du réseau routier, une recommandation que les libéraux se sont empressés d'oublier lorsqu'ils ont pris le pouvoir.

• (1650)

La vraie question n'est donc pas de savoir si nous pouvons faire confiance aux pétrolières, mais bien si nous pouvons faire confiance au gouvernement.

Mme Rose-Marie Ur: Madame la Présidente, il est intéressant que, dans le débat d'aujourd'hui, nous discutons de la question de savoir si les taxes ont vraiment augmenté ou si c'est le prix du pétrole brut qui a augmenté.

Le député a parlé des taxes et de la question de savoir si les gouvernements, fédéral ou provinciaux, donneront suite à la motion. Je voudrais donner un exemple au député. Il n'y a pas très longtemps, nous avions le programme ACRA. Le gouvernement fédéral a réexaminé les critères et estimé que des fonds supplémentaires pouvaient être accordés, et qu'une marge négative devrait être couverte. Il a pris une décision unilatérale en Ontario parce que la province n'était pas prête à aller de l'avant.

C'est le genre de discours creux que nous entendons quand le gouvernement national souhaite aller de l'avant, mais non le gouvernement provincial.

[Français]

M. René Laurin (Joliette, BQ): Madame la Présidente, la députée nous a donné un argument pour expliquer le refus du gouvernement de baisser la taxe d'accise qui est de 10¢ le litre. On nous a dit: «Le gouvernement est prêt à le faire, à la condition que les provinces soient aussi prêtes à en discuter et à le faire.»

Je ne vois pas en quoi cet argument, qui m'apparaît plutôt un prétexte, à savoir la présence des provinces ou leur collaboration pour une baisse de la taxe, ferait en sorte que cette taxe ne servirait plus à augmenter la marge de profit des compagnies.

Les crédits

Le fédéral dit: «Si on procède unilatéralement, on craint que le bénéficiaire aille dans la poche des compagnies.» Mais si on le fait avec les provinces, est-ce qu'on n'a pas le même risque? À mon avis, ce n'est pas parce que les provinces seront présentes qu'on pourra éviter cet obstacle du risque que les profits soient empochés par les compagnies.

Comment la députée peut-elle expliquer cette logique? Cela m'apparaît plutôt un prétexte du gouvernement qui se dit: «Si je me prive de revenus, les provinces devront aussi se priver de revenus.» C'est une logique embêtante.

[Traduction]

Mme Rose-Marie Ur: Madame la Présidente, je suppose que je vais répondre par une question. Le député est-il en train de nous dire que la province de Québec aidera les consommateurs à l'instar du gouvernement libéral du Canada?

[Français]

M. Guy St-Julien (Abitibi—Baie-James—Nunavik, Lib.): Madame la Présidente, c'est un honneur pour moi de prendre la parole à ce sujet. Cela fait plusieurs mois que je discute du prix de l'essence dans ma région, qui est une grande région du Québec.

Quand je regarde la motion de l'opposition, je la trouve très timide. Les députés de l'Alliance canadienne disent qu'on devrait diminuer les taxes de 50 p. 100. On est tous d'accord pour dire qu'il faut baisser les taxes. C'est important de baisser les taxes pour aider les familles, surtout dans les grandes régions comme celle d'Abitibi—Baie-James—Nunavik.

Ils ont oublié de faire une chose que je fais depuis plusieurs mois, soit d'en parler à la Chambre des communes, de déposer des motions et des projets de loi.

Le 29 février, j'ai déposé une motion—ce n'est pas parce que c'est le 29 février que cela arrivera à tous les quatre ans, cela arrivera à tous les ans—dans laquelle je disais:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait s'assurer que tous les distributeurs d'essence affichent le prix de base d'un litre d'essence ou de diesel à la pompe avant l'ajout des taxes fédérales et provinciales sur celui-ci.

Le 16 février, j'ai prononcé un discours sur le prix de l'essence.

Le 12 avril, j'ai déposé le projet de loi C-476, Loi concernant l'affichage des prix du carburant par le détaillant, sans les taxes. Ce qui est important, c'est le consommateur qui fait le plein à la station-service. Un jour, Camil Aubé, de Val-d'Or, me disait: «Guy, ça coûte trop cher. Baissez les taxes.» Il avait raison et c'est ce qui est important, soit de voir à ce que le consommateur ait son mot à dire. C'est la chose la plus importante du débat d'aujourd'hui.

• (1655)

J'interviens aujourd'hui à la Chambre, et il y a des personnes, qui sont chez elles, et qui nous écoutent. Quel est le prix d'un litre

d'essence? On se fait critiquer sur les taxes, on ne se fait pas trop critiquer sur les pétrolières.

Je vais donner un exemple de ce qu'est le prix d'un litre d'essence, aujourd'hui, à Val-d'Or, dans le secteur de Sullivan, et je vais vous dire comment cela fonctionne.

Tout d'abord, le prix du litre d'essence ordinaire à Val-d'Or est de 81,9¢ pour le consommateur qui va s'en procurer ce soir à Val-d'Or ou à Sullivan ou à Dubuisson. La taxe d'accise fédérale est de 10¢, la taxe routière provinciale est de 10,55¢. On n'a pas la taxe de Montréal qui est de 1,5¢. Chez nous, on ne l'a pas. Il y a aussi la TPS qui est de 4,8¢, 5,33¢. Donc, sur les 81,9¢, il y a 30,68¢ de taxes et 51,22¢ pour le pétrole.

Pourquoi est-ce qu'on n'affiche pas 51,22¢ sur les pancartes? L'Île-du-Prince-Édouard a déjà réduit ses taxes, mais le lendemain, les pétrolières avaient monté le prix du pétrole.

On devrait afficher le prix brut, parce que lorsque les citoyens et citoyennes vont dans les magasins, ils savent qu'un article vaut 17 \$ plus les taxes. Pourquoi est-ce qu'on ne fait pas la même chose avec les pétrolières et les grosses compagnies?

Je vais vous donner un autre exemple au sujet du prix de 81,9¢ le litre. Actuellement, une compagnie s'installe en Abitibi où l'essence est 81,9¢; vous allez me demander combien ça coûte au détaillant qui reçoit ce pétrole? Je vais vous le dire. C'est 67,22¢, incluant les 10¢ pour la taxe d'accise et 10,55¢ pour la taxe routière du Québec.

L'Alliance ne sait-elle pas que chaque année, les compagnies pétrolières donnent des bonus à chaque station-service, que ce soit Petro-Canada, Esso, Ultramar ou Shell? Si un détaillant a vendu 1,5 million de litres d'essence dans sa station, il va avoir un beau cadeau à Noël de 1,2¢ pour chaque litre vendu au-dessus de 1,5 million. S'il ne vend pas 1,5 million de litres, il va avoir 1¢ pour ce qu'il a vendu durant toute l'année.

En plus, sur une facture confidentielle d'un détaillant de ma région que j'ai ici, on voit que Petro-Canada charge des frais de participation au RRP. C'est 14¢ et quelque chose, quatorze dixièmes de cent, mais au RRP. Est-ce que c'est le régime de retraite des patrons de Shell ou de Petro-Canada? On ne le sait pas. J'ai hâte de le savoir.

Le Nunavik est une grande région du Canada; en fait, c'est le seul comté au Canada où il y a des villages et des communautés en haut du 60^e parallèle. Actuellement, le litre d'essence y est de 1,10 \$. Sur 1,10 \$, il y a 30,4¢ de taxes, et les pétrolières font 79,6¢.

J'ai parlé des pétrolières cet après-midi avec Charlie Alaku, de Kangiqsujuaq, avec Adamie Alayco de Akulivik, avec Magie Emudluk et Moglouk de George River et Pita Aatami. C'est ce qui est de valeur, c'est que l'Alliance ne le dise pas dans sa motion. Il faut «planter» les pétrolières. Il faut trouver la solution pour leur dire: «Réveillez-vous. Affichez le prix exact d'un litre d'essence.» Les taxes, on s'en chargera. Que ce soit le Québec, l'Ontario, les provinces ou le gouvernement, on va s'en occuper, des taxes. Mais il faut réveiller les pétrolières. Elles ont honte de mettre le prix exact de l'essence.

Les crédits

De toute façon, j'ai plusieurs lettres. J'en ai une du ministre des Finances qui dit: «J'aimerais tout d'abord préciser qu'aucune taxe d'accise fédérale ne s'applique au mazout pour le chauffage à domicile.»

Savez-vous combien font les provinces actuellement sur le pétrole, sur l'essence et le carburant? Elles font 15 milliards de dollars. Combien le Canada fait-il d'argent? Peut-être 4 à 5 milliards de dollars. Mais je vais vous donner un chiffre précis, parce que je l'ai ici. En 1998-1999, le Canada a fait 4,267 milliards de dollars sur l'essence. Sur le carburant diesel, il a fait 437 millions de dollars.

On peut aller au budget de 2000-2001 de la province de Québec. L'année dernière, le Québec a fait 1,559 milliard de dollars sur le carburant.

• (1700)

De toute façon, ce qui est important, c'est que le fédéral a fait 4,5 milliards de dollars sur l'essence et que les provinces font 15 milliards. Je ne chiale pas contre les provinces mais je dis qu'on paie quand même. On paie pour l'essence et on paie des taxes. Cependant, les pétrolières, ces maudites pétrolières, pourquoi n'affichent-elles pas le prix du carburant sans les taxes? Elles ont peur. Les présidents de ces conseils d'administration ont peur de montrer et de dire quel est le prix du litre d'essence. Je ne comprends pas.

J'ai ici des lettres de Petro-Canada qui disent que c'est confidentiel. J'ai ici une lettre de l'Office de la protection du consommateur du Québec. Justement, j'ai porté plainte contre Petro-Canada. Ils ont rejeté ma plainte au mois de février en me disant: «Non, non, on va vous envoyer à Revenu Québec.»

Revenu Québec m'a écrit et c'est cela qui est intéressant. Il me disait: «Nous savons que la pratique commerciale est courante chez les détaillants qui vendent du carburant au Québec et que ceux-ci n'indiquent pas séparément la taxe sur le carburant sur tout document constatant la vente. À cet égard, le ministère du Revenu du Québec est souple et n'oblige pas ses détaillants à respecter l'application de l'article 12 s'ils veulent vendre du carburant.» Il faut remarquer que même les gouvernements donnent des ordres pour ne pas l'appliquer.

Je reviens aux pétrolières. Les pétrolières nous écoutent aujourd'hui. Leurs attachés politiques sont assis et nous écoutent. Ils ont raison de m'écouter parce que je suis en colère contre eux. Je suis en maudit et le consommateur aussi. Chaque président de chaque compagnie nous écoute avec ses attachés politiques et ses secrétaires. Je leur dis: «Réveillez-vous. Affichez le prix du litre d'essence sans les taxes.» À ce moment-là, on va respecter les compagnies et on va savoir combien elles font d'argent. Mais qu'elles se réveillent, c'est cela qui est important. Qu'elles se réveillent pour les consommateurs. Ce n'est pas la faute des gouvernements. Il faut respecter les gouvernements, mais je m'oppose à ces compagnies pétrolières qui n'affichent pas le prix du litre d'essence sans les taxes.

Mme Jocelyne Girard-Bujold (Jonquière, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention notre collègue du Parti libéral.

Je pense qu'il vient de nous donner toutes les solutions que son gouvernement devrait apporter mais qu'il n'apporte pas. Il a les pouvoirs de le faire et il ne le fait pas. Pourquoi? Le député a dit que le gouvernement a des pouvoirs qu'il n'exerce pas. J'aimerais lui poser une question. Je fais partie d'une coalition qui défend les consommateurs contre la hausse des prix de l'essence. Cela fait un an et demi qu'on fait des pressions. On a boycotté Petro-Canada et maintenant c'est Ultramar. Chez nous, les gens ne vont plus chez Ultramar et ils ont fait la même chose avec Petro-Canada. Je demande à mon collègue de répondre à la question suivante. Si demain matin on disait au gouvernement canadien de suspendre sa taxe d'accise et sa TPS et de taxer les profits des pétrolières, est-ce qu'il serait d'accord avec cela?

M. Guy St-Julien: Monsieur le Président, la députée a fait une très bonne intervention. On est là pour trouver des solutions. Je regarde aujourd'hui le prix de l'essence sur la rue Talbot, chez Canadian Tire. C'est 79,4¢ le litre. Quand on parle des pétrolières, c'est important. On voit sur une affiche près d'une pompe à essence de Petro-Canada que les taxes sont de 51 p. 100, mais on n'indique pas qui prélève cette part du 51 p. 100, à savoir si ce sont les provinces ou si c'est le gouvernement canadien. Pétro-Canada fait de la fausse publicité.

Je reviens à la question de la députée. C'est une très bonne question et c'est ensemble qu'on va trouver des solutions. Il faut en trouver. Actuellement, le ministre des Finances du Canada essaie de trouver des solutions. Il est également important que cela vienne non seulement de lui, mais de tous les ministres des Finances des provinces, des territoires et du Nunavut.

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention le discours du député libéral d'Abitibi—Baie-James—Nunavik où il faisait référence à une motion qu'il avait présentée au Comité permanent des ressources naturelles, le 29 février 2000.

• (1705)

Il faut dire que c'était une motion relativement timide, surtout que j'en avais déposé une, le 10 février 2000, qui allait beaucoup plus loin. Dans cette motion, il était demandé:

[...] d'identifier et de recommander, dans les plus brefs délais, des moyens concrets, afin de contrer l'augmentation abusive des prix du pétrole et de ses dérivés, et de régulariser sur une base permanente les prix du pétrole et de ses dérivés.

Ce document a été déposé le 10 février. C'étaient des positions précises, et la majorité libérale les a rejetées. Aujourd'hui, le député a qualifié la motion de l'Alliance canadienne de timide. Elle est timide, mais basée sur des valeurs importantes. Des gens se sont engagés à augmenter la taxe contre le déficit. Il n'y a plus de déficit, on est en surplus. Maintenant, il faut l'enlever.

Deuxièmement, il y a la double taxation. C'est aussi un principe important. Même si la motion de l'Alliance canadienne est timide, il n'en demeure pas moins que cela réveille les gens du gouvernement. La motion du député de Abitibi—Baie-James—Nunavik, c'est comme un éléphant qui accouche d'une souris.

Les crédits

M. Guy St-Julien: Monsieur le Président, je pense que le député de Sherbrooke n'a pas compris. Dans ma circonscription de Abitibi—Baie-James—Nunavik, il n'y a pas d'éléphants, mais on a des caribous et des orignaux, c'est ce qui est important.

Il y a une chose que le député n'a pas comprise. Actuellement, à Sherbrooke, l'essence coûte 83,9¢ le litre, et en Abitibi, c'est 81,9¢. Ce soir, je m'adresse aux camionneurs de la ville de Montréal, je parle aux camionneurs qui sont chez eux. Justement, à Montréal, la taxe provinciale de Lucien Bouchard est 15,2¢. Mais comment se fait-il que le diesel soit à 16,2¢, soit un cent de plus, et que nous autres, on est à 10¢ partout et le diesel à 4¢.

Il y a un cent de plus pour les camionneurs dans l'île de Montréal; ils paient plus cher que tous les autres citoyens et tous les consommateurs. Je suis d'accord, il faut trouver des solutions ensemble.

C'est ainsi qu'on va travailler. Un jour, on va gagner, mais on gagnera pour les consommateurs, pour nous aussi. J'ai apprécié leurs interventions et ils font autant d'efforts que nous, et parfois le message ne passe pas.

L'important, c'est vrai, on fait une bonne famille, mais un jour il faudra que le gouvernement nous comprenne tous et il va falloir que les provinces nous comprennent aussi.

LA SANCTION ROYALE

[Traduction]

Le président suppléant (M. McClelland): À l'ordre, s'il vous plaît. J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu le message suivant:

Résidence du Gouverneur général,
Ottawa,

le 21 septembre 2000

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous aviser que l'honorable Charles Gonthier, juge puîné de la Cour suprême du Canada, en sa qualité de Gouverneur général suppléant, se rendra à la Chambre du Sénat, aujourd'hui, le 21 septembre 2000, à 18 heures, afin de donner la sanction royale à un projet de loi.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

Le secrétaire du Gouverneur général
Barbara Uteck

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES CRÉDITS

JOUR DÉSIGNÉ—LA TAXE SUR LES CARBURANTS

La Chambre reprend l'étude de la motion et de l'amendement.

M. Rick Casson (Lethbridge, Alliance canadienne): Monsieur le Président, nous débattons aujourd'hui d'une motion de crédits présentée par l'opposition officielle. Il arrive entre sept et neuf fois par année que l'opposition officielle choisisse le sujet du débat. Seuls quelques-uns de ces débats font l'objet d'un vote. Nous prenons donc très au sérieux ces jours réservés à l'opposition. Nous y pensons bien et nous essayons de proposer des débats qui seront utiles aux Canadiens. Aujourd'hui, il s'est produit quelque chose qui m'inquiète un peu.

• (1710)

C'est aujourd'hui notre tour de choisir un sujet aux fins de débat, de décider de la formulation et de le présenter à la Chambre afin que tous les députés aient la possibilité d'intervenir.

Ce matin, après que nos deux premiers intervenants eurent pris la parole, le gouvernement a essayé de proposer un amendement mais comme nous avons déjà proposé un amendement à la motion, il n'a pas pu le faire. Le gouvernement a demandé le consentement unanime. C'est notre jour. C'est une des rares occasions que nous avons. Le gouvernement peut choisir les sujets qui lui plaisent tout au long de l'année, mais qu'aujourd'hui on nous laisse choisir le nôtre. Essayer d'embrouiller les Canadiens en faisant ce qu'il a fait aujourd'hui, ce n'est pas être franc avec eux.

Les gens qui m'ont appelé à mon bureau pour se plaindre du prix de l'essence et de la taxe sur l'essence sont des agriculteurs, des gens qui ont un revenu fixe, des personnes âgées, des chefs de familles monoparentales et des familles qui luttent pour s'en sortir. Ils demandent au gouvernement et aux députés de les laisser souffler et nous tournons en rond sur une question idiote qui ne s'attaque pas au coeur du problème.

Les gens ont suivi ce débat aujourd'hui en espérant qu'il en sortirait quelque chose pour les aider à la fin du mois. Qu'ont-ils appris? Qu'ont-ils vu? Je ne pense pas qu'ils apprécient beaucoup ce qui s'est passé ici aujourd'hui.

Notre parti demande deux choses très simples. L'une, c'est d'éliminer une taxe qui avait instaurée à titre provisoire pour éliminer le déficit. C'est grâce à ces mêmes Canadiens qui travaillent dur et qui téléphonent à mon bureau que le déficit a été éliminé. Pourquoi cette taxe est-elle maintenue alors qu'il y a un excédent de 12 milliards de dollars? Pourquoi maintient-on cette taxe alors que les recettes provenant de la taxe sur l'essence vont atteindre 13 milliards de dollars cette année? On parle de milliards de dollars d'excédents et on ne peut pas éliminer une taxe sur le carburant de 1,5 cent le litre qui avait été introduite à titre temporaire seulement. Je suis convaincu que les Canadiens qui travaillent d'arrache-pied ne comprennent pas ce qui se passe.

L'autre chose que nous demandons c'est d'éliminer une taxe sur une taxe, à savoir, la TPS sur la taxe sur l'essence. Nous voudrions que la TPS ne s'applique qu'au prix de l'essence et pas aux autres taxes sur ce prix. Il ne devrait pas exister de taxes composées. Au début, lorsque le gouvernement a tenté de nous faire

Initiatives parlementaires

accepter la TPS, nous avons dit non. Le gouvernement avait déclaré que ce ne serait pas une taxe composée. Mais c'en est une.

Nous demandons ces deux choses aujourd'hui. Je n'ai pas la moindre idée de la manière dont le débat a dérivé sur tout le reste. L'objet de la motion est simple. Nous comptons sur le soutien de tous les partis à la Chambre, parce que, tous les matins, des Canadiens se lèvent et se demandent où ils trouveront 10 \$ de plus par mois pour faire le plein.

Il est ici question du carburant diesel qui fait rouler les camions qui transportent les marchandises d'un bout à l'autre du pays, dont les aliments, les vêtements et les matériaux de construction. Chaque fois que le prix du carburant augmente, le prix de tout ce qui est transporté par train, par avion ou par tout autre moyen de transport fonctionnant à l'essence augmente aussi. Ne croyez-vous pas qu'il serait bien d'éliminer la taxe temporaire et de laisser respirer un peu les consommateurs? Tout ce que l'on voit ici, c'est qu'on ne fait que tourner autour de la question et tenter d'embrouiller les choses.

Je reconnais tout le mérite du député de Pickering—Ajax—Uxbridge. J'éprouve beaucoup de respect pour lui. Beaucoup de députés des deux côtés de la Chambre ont beaucoup de respect pour lui en raison de la position qu'il a adoptée. Il a examiné beaucoup de questions et lui et ses collègues ont fait un excellent travail. Cependant, après avoir suivi le débat d'aujourd'hui sur une motion aussi simple et directe que la nôtre, je commence à me demander s'il vaut la peine de travailler autant.

Dans un rapport minoritaire que nous joint l'an dernier au rapport sur les programmes de protection du revenu à l'intention des agriculteurs que le Comité de l'agriculture étudiait, nous avons demandé au gouvernement de réduire les coûts des facteurs de production pour les agriculteurs puisqu'il y a là aussi un effet cumulatif. Cela fait grimper les prix de tous les produits. Cela a des répercussions sur le prix du transport du grain, sur le transport des produits vers les marchés, sur les activités de détail et sur l'expédition à l'échelle internationale. Nous avons demandé si le gouvernement pouvait adopter une mesure de ce genre pour aider à réduire le coût du carburant en vue de réduire les dépenses des agriculteurs.

J'ai lu hier dans le *Western Producer* que Statistique Canada rapporte qu'il y a cette année 26 200 travailleurs agricoles de moins dans l'ouest du Canada, dans les Prairies, qu'il y en avait l'automne dernier. Pourquoi en est-il ainsi? Ça n'a rien d'étonnant. L'agriculture se porte mal et cela ne touche pas uniquement les agriculteurs. Je pense aux collectivités agricoles et aux diverses industries des villes qui soutiennent l'industrie agricole. Il est inacceptable que l'on ne s'occupe pas de la question.

• (1715)

Nous avons déjà fait savoir au gouvernement qu'il y a une crise agricole sérieuse dont nous devons nous préoccuper. Il est important de réduire les coûts de production. C'est un exemple de ce que la taxe sur l'essence peut faire. Le gouvernement ne l'a pas fait.

Il y a 26 200 personnes de moins qui travaillent dans le domaine agricole cet automne. C'est un vrai crime. Je suis un peu gêné

d'avouer aujourd'hui que j'étais à la Chambre lorsque toutes ces disputes avaient cours, lorsque les Canadiens cherchaient une solution et qu'ils n'en ont pas eu.

Le président suppléant (M. McClelland): Comme il est 17 h 15, je dois interrompre les délibérations et mettre immédiatement aux voix toutes les questions nécessaires pour terminer l'étude des crédits.

Le vote porte sur l'amendement. Plaît-il à la Chambre d'adopter l'amendement?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. McClelland): Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

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

Des voix: Non.

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

Et plus de cinq députés s'étant levés:

Le président suppléant (M. McClelland): Conformément à l'ordre adopté le mercredi 20 septembre, le vote par appel nominal sur l'amendement est reporté au mardi 26 septembre, à la fin de la période consacrée aux initiatives ministérielles.

Comme il est 17 h 18, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LOI SUR LES NORMES NATIONALES D'APPRENTISSAGE

M. Steve Mahoney (Mississauga-Ouest, Lib.) propose: Que le projet de loi C-318, Loi tendant à exiger l'établissement de normes de formation et d'accréditation pour les métiers qui forment des apprentis, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

—Monsieur le Président, il en a fallu du temps avant que nous puissions saisir la Chambre de ce dossier.

Initiatives parlementaires

Je vais vous expliquer brièvement de quoi il retourne. Il est un fait que nos normes de formation ne sont pas les mêmes que celles que l'on trouve ailleurs dans le monde. Pour me faire mieux comprendre, je vais prendre comme exemple l'Allemagne.

Il y a, un peu partout au Canada, des jeunes qui cherchent des occasions que beaucoup ne saisissent pas, et ce, dans certains des secteurs les plus populaires de l'heure, dont la technologie de l'information, la haute technologie et les autres secteurs du genre. Ils veulent travailler dans la construction, dans les métiers du bâtiment, être plombiers ou menuisiers. Ils travaillent de leurs mains. Ils ont besoin d'une formation technique poussée, au contraire de nos ancêtres qui ne connaissaient pas la technologie de pointe.

• (1720)

Il est un problème fondamental dans la société qui m'a amené il y a trois ans et demi, à mon arrivée dans cette Chambre, à rédiger une initiative parlementaire. J'ajouterai qu'il n'a pas été facile de convaincre les bureaucrates fédéraux de la rédiger. Je m'en expliquerai.

Je voulais rédiger un texte qui explique aux jeunes que, en devenant des apprentis, s'ils étaient autorisés à exercer le métier de leur choix en Ontario et qu'il leur était offert d'exercer ce métier au Manitoba, en Colombie-Britannique, en Alberta, ou à Terre-Neuve, ils le pourraient. Leur certificat d'apprentissage serait reconnu dans l'ensemble des provinces, territoires, régions, municipalités, villages et localités du Canada.

Malheureusement, ce n'est pas le cas aujourd'hui. J'ai été très étonné de découvrir que nous n'avions pas en place les mécanismes voulus pour faciliter la mobilité des jeunes artisans du Canada. J'ai fait des recherches. Je me suis renseigné auprès des gens du mouvement ouvrier, notamment dans le secteur de la construction et du bâtiment, pour savoir pourquoi il en était ainsi.

Ils m'ont appris l'existence du programme interprovincial du sceau rouge pour les différents métiers. J'en ai un exemplaire entre les mains. Il s'agit d'un programme assez complet. Il couvre 44 métiers s'exerçant à l'échelle du Canada. Le principe est que si l'on a un certificat portant le sceau rouge, on devrait pouvoir être formé par apprentissage partout au pays. L'un des problèmes fondamentaux, qui, je crois, touche directement notre Constitution, est que les provinces et les territoires ne reconnaissent pas tous l'ensemble des 44 métiers aux fins du sceau rouge.

Il est évident que les métiers les plus répandus, comme ceux de mécanicien ou de cuisinier, sont reconnus par la plupart des provinces, mais un grand nombre ne le sont pas. D'ailleurs, j'estime qu'il pourrait y avoir plus de 44 métiers pouvant être enseignés par apprentissage partout au Canada.

J'ai été étonné de constater, quand je suis arrivé ici, la résistance des bureaucrates. Je leur ai demandé quel le problème. Ils m'ont répondu que la question ne relevait pas de la compétence du gouvernement fédéral. Je leur ai demandé qu'ils m'aident à comprendre. J'en ai discuté. Je comprenais que nous avions conclu des ententes

en matière de formation et de main-d'oeuvre avec les provinces et que nous étions en train de négocier avec l'Ontario. Des ententes avec d'autres provinces avaient été proposées, mais je ne parle pas d'assurer la prestation de services d'apprentissage. Je ne parle pas de l'actuel processus éducationnel pouvant combiner de la formation en cours d'emploi et, dans le cas de ma province, des cours dans un collège communautaire ou dans d'autres établissements d'enseignement, dans le cas d'autres provinces.

Je ne veux pas me mêler de ça. Je crois qu'il vaut mieux que l'éducation soit prise en charge par les gouvernements provinciaux en collaboration avec les conseils scolaires et les associations dans le domaine de la formation.

Nous pouvons faire notre part. En fait, le financement est fourni par le ministère du Développement des ressources humaines dans beaucoup de ces domaines. Nous allons verser de l'argent pour ces établissements de formation et consacrer cet argent directement aux jeunes qui suivent cette formation. Nous faisons cela tout le temps. En fait, certains des fonds versés par le ministère du Développement des ressources humaines pour aider ces jeunes ont soulevé de l'hystérie dans cette enceinte chez nos vis-à-vis. Cette hystérie a causé bien des problèmes à ces jeunes.

• (1725)

Je ne veux pas m'ingérer dans des domaines de compétence provinciale. Je veux dire à la Chambre qui appuie mon projet de loi, en plus de certains députés ici comme le porte-parole néo-démocrate et représentant de Winnipeg qui croit beaucoup dans cela. Il y a certaines autres personnes dans la plupart des provinces, sinon toutes, dans beaucoup de circonscriptions et de collectivités qui sont représentées par des députés des deux côtés de la Chambre. Je suis parfois un petit peu partisan, mais ce n'est pas une question partisane. Il est question de nos jeunes.

Je ne peux vraiment pas comprendre pourquoi mon propre gouvernement ou nos vis-à-vis pourraient s'opposer à la mise en place de normes nationales pour les jeunes qui s'inscrivent à un programme ou obtiennent un emploi. Mon propre fils, âgé de 25 ans, un jeune homme brillant qui tient de sa mère, c'est évident, a décidé qu'il voulait devenir apprenti électricien. Il a décroché un emploi. Il s'est engagé dans un collège communautaire pour poursuivre ses études. Devrait-il être en mesure de travailler n'importe où au Canada? C'est un citoyen canadien né dans ce pays, instruit ici, qui a reçu une licence d'apprenti au Canada, mais qui ne peut aller au Québec ou à Terre-Neuve, car sa licence ne lui permet pas cette mobilité.

En toute franchise, cela va à l'encontre de l'entente-cadre sur l'union sociale qui a été signée par toutes les provinces, sauf le Québec. Pensons-y bien. L'entente-cadre sur l'union sociale prévoyait une certaine mobilité dans le domaine de la formation dans tout le pays. Elle a été signée par toutes les provinces sauf le Québec. Nous comprenons la répugnance du Québec à signer quoi que ce soit susceptible de promouvoir l'unité nationale ou n'importe quel genre d'activité nationale. Ce n'est pas étonnant. Je ne suis pas étonné que le Bloc québécois s'oppose à l'initiative proposée dans ce projet de loi d'initiative parlementaire.

Initiatives parlementaires

Au début, j'ai été un peu étonné d'apprendre que les députés de l'Alliance canadienne y étaient opposés, mais je me suis rendu compte ensuite que leur vision du pays consiste à déléguer tout pouvoir et toute responsabilité au niveau provincial. Pour reprendre l'expression utilisée par notre premier ministre, ils veulent devenir maîtres d'hôtel pour les provinces, car c'est là le rôle que le gouvernement fédéral finirait par remplir.

Les députés de l'Alliance canadienne seraient opposés à ce genre d'initiative nationale parce qu'elle va à l'encontre de leur intention de déléguer autorité et pouvoir au niveau provincial et de démanteler complètement le gouvernement fédéral à cause de leur vision provinciale, une vision très étroite à mon avis.

J'invite les députés à prendre en considération les gens qui ont appuyé le projet de loi. Cette mesure a changé de titre à la suite de la prorogation du Parlement, mais il s'agit du même projet de loi avec un numéro différent. Il a reçu l'appui du monde patronal, du monde syndical et du monde de l'éducation ainsi que de nombreux collègues à la Chambre. C'est un projet de loi fondé sur une vision, qui se révélerait avantageux pour tous les jeunes.

Trop souvent, nous de notre génération, nous qui siégeons ici, nous voyons nos fils et nos filles devenir médecins ou avocats ou spécialistes dans certains secteurs de la technologie. Qu'arrivera-t-il quand viendra le jour où nous ne pourrons plus trouver les travailleurs dont nous avons besoin pour construire les infrastructures, les travailleurs dont nous avons besoin pour bâtir les villes, les routes, les réseaux d'égout, les conduites d'eau, les ouvrages en maçonnerie? Je connais le cas d'un de mes électeurs qui cherchait à recruter des maçons et ne pouvaient pas en trouver. Le syndicat n'en avait pas à lui proposer. Savez-vous où il a dû aller les chercher? Pas à Terre-Neuve, ni en Nouvelle-Écosse, mais au Portugal.

Quand une occasion se présente de donner une formation et un apprentissage à nos jeunes au Canada, de leur montrer comment devenir briqueteur et de leur permettre de bien gagner leur vie en pratiquant un beau métier, est-il logique d'aller chercher des travailleurs au Portugal?

• (1730)

De toute évidence, il y a des situations, et les membres du mouvement syndical en conviendront, où des projets uniques exigent que l'on se tourne vers le système d'immigration pour chercher partout dans le monde le type de travailleurs qui permettront de réaliser ces projets et ainsi de préserver et de créer des emplois pour les Canadiens. Il existe des permis pour les travailleurs temporaires et ils sont couramment délivrés.

Cela ne se produirait pas en un jour, mais une des façons dont on pourrait venir à bout de telles pénuries consisterait à encourager nos jeunes à devenir apprentis, à susciter chez eux la fierté de devenir briqueteurs, menuisiers, électriciens et plombiers. Pourquoi ne seraient-ils pas fiers? Ce sont des professions honorables. La Chambre devrait refléter la société et, disons-le franchement, la société a perdu le sentiment d'honneur véritable que donne l'exercice de ces métiers.

Je veux présenter aux députés une lettre de la Commission canadienne de mise en valeur de la main-d'oeuvre, qui appuie ce projet de loi. Elle est signée par Brian Skrogs, co-président pour l'entreprise, et Joe Maloney, co-président pour les travailleurs. Il s'agit d'une coalition patronale-syndicale représentant les deux points de vue. Dans cette lettre qu'ils m'ont fait parvenir, ils disent: «Nous avons le plaisir de vous informer que, lors de notre réunion du 10 juin 1998, nous avons appuyé à l'unanimité le projet de loi.»

Voilà un appui bipartisan unanime venant tant de l'entreprise que du milieu syndical. Cette organisation est d'envergure nationale. Elle comprend. Elle n'est pas guidée par un esprit de clocher. Elle n'est pas préoccupée par des considérations constitutionnelles. Elle ne se préoccupe pas des compétences et des responsabilités des uns et des autres. Elle veut offrir des occasions de travail de bonne qualité qui créeront la mobilité d'un bout à l'autre du pays, pour que les jeunes Canadiens puissent devenir apprentis dans n'importe quelle collectivité.

Cette autre lettre vient du Département des métiers de la construction, affilié à l'immense organisation qu'est la Fédération américaine du travail et Congrès des organisations industrielles. Dans cette lettre transmise à tous les députés, la FAT-COI dit: «Nous prions le gouvernement d'adopter ce projet de loi et d'en faire une loi. Nous demandons à tous les députés d'appuyer ce projet de loi, à titre de projet de loi d'initiative parlementaire ou ministérielle.»

Le Département des métiers de la construction a ses bureaux ici à Ottawa et il représente des gens dans tout le pays. Encore une fois, ce n'est pas un organisme préoccupé par les compétences des uns et des autres. Il veut simplement qu'on adopte des normes nationales.

J'ajouterai que l'aspect le plus intéressant, c'est que nous avons convenu, durant les négociations sur le projet de loi, que nous adopterions les normes les plus élevées du pays. Je crois que ce sont celles de l'Alberta semble-t-il. Nous adopterions les normes de l'Alberta à l'échelle nationale. Je ne suis pas chauvin et je n'insiste pas pour que les choses se fassent comme en Ontario. Je veux ce qu'il y a de mieux. Je veux que nous adoptions les meilleures normes existantes pour venir en aide à nos jeunes.

J'ai une autre lettre exhortant le gouvernement et les députés à appuyer le projet de loi. Elle vient des Bridge Structural, Ornamental and Reinforcing Ironworkers. C'est un syndicat international. La lettre, qui vient de son siège social à New York, est adressée au ministre fédéral de la main-d'oeuvre de l'époque. Il y est dit ce qui suit:

Il y a environ trois ans, à la conférence des premiers ministres, il avait été convenu de diminuer les obstacles au commerce interprovincial, dont celui de la mobilité de la main-d'oeuvre. Toutefois, nous sommes actuellement dans une impasse à cet égard du fait que certaines provinces respectent les normes du Programme du sceau rouge interprovincial et d'autres non. Je vous demande donc de bien vouloir appuyer le projet de loi.

J'ai des douzaines de lettres qui viennent de syndicats et de groupes de gens d'affaires dans chaque province. J'ai une abondance de lettres en provenance de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario. J'en ai une des Travailleurs unis des transports qui dit «Je suis heureux que quelqu'un ait enfin eu la bonne idée de présenter un projet de loi aussi sensé», et il est vrai qu'il est sensé.

Je sais que ce projet de loi ne fait pas l'unanimité. Je demande instamment à ceux qui ont décidé de ne pas l'appuyer de revenir sur leur décision. Je remercie ceux qui l'appuient. Ce n'est pas de la partisanerie. Il ne s'agit pas d'édifier la nation. Cela n'a rien à voir avec le séparatisme ou un débat national sur le Québec. Il s'agit de nos jeunes, de leur futur, de la possibilité pour eux de participer à des programmes d'apprentissage qui seront reconnus et efficaces d'un océan à l'autre.

• (1735)

M. Bill Gilmour (Nanaïmo—Alberni, Alliance canadienne): Madame la Présidente, je suis heureux de répondre au député d'en face.

Je voudrais d'abord remonter dans le temps et expliquer la notion d'apprenti. Il s'agit là d'une histoire intéressante.

Le système d'apprentissage pour la formation de corps de métier est très ancien. Pendant des siècles, les travailleurs spécialisés étaient obligés d'enseigner leur art aux jeunes. Une fois qu'un apprenti avait terminé avec succès toute sa formation et démontré ses aptitudes, il devenait compagnon. En étant compagnon, il pouvait passer d'un emploi à un autre; d'où le métier de compagnon. C'est de cela que nous parlons ici.

Mes antécédents sont quelque peu intéressants. J'ai en effet fréquenté une école technique de Vancouver. Je suis déçu qu'on ait laissé tomber les écoles de ce genre, mais à l'époque la plupart des écoles enseignaient des métiers. Tous les métiers, ceux de mécaniciens de véhicules lourds, de mécaniciens d'automobiles, d'imprimeurs, de ferblantiers et de menuisiers, étaient enseignés à compter de la huitième année. En huitième année, les élèves prenaient une décision. Ils pouvaient faire des études universitaires, ce qui était très bien, mais beaucoup d'entre eux ne le voulaient pas et ils apprenaient des métiers. À la fin de la 12^e année, ils étaient en bonne voie de devenir compagnons. Ces jeunes hommes et femmes racourcissaient considérablement leurs années d'études, ils avaient reçu une bonne formation et leur avenir était prometteur.

Je suis vraiment déçu que notre système d'enseignement se soit éloigné de cette méthode. Je crois que nous passons à côté de bien des choses lorsque nous essayons de mettre tout le monde dans le même moule, d'envoyer tout le monde à l'université, alors que nous avons besoin de plombiers, de constructeurs de maisons, d'opérateurs spécialisés de divers matériel.

Lorsque j'étais en foresterie, j'ai passé 25 ans dans les bois à conduire de grosses bûcheronneuses. Un appareil de débardage à pince peut coûter à lui seul plus de 1 million de dollars. Un camion de chantier transporte 100 tonnes de billes de bois. On peut comprendre quelle est la taille de cet équipement. Nous avons un excellent système d'apprentissage dans notre atelier d'équipement lourd.

Les programmes d'apprentissage ne me sont pas inconnus, mais je m'éloigne un peu du projet de loi. Ce n'est pas l'apprentissage qui est en cause, car nous admettons tous que les bons programmes

Initiatives parlementaires

d'apprentissage sont précieux. Nous nous préoccupons en fait de l'accréditation et de la direction de ces programmes.

Je comprends que le député ait eu du mal à présenter le projet de loi, puisque la question relève clairement de la compétence des provinces. C'est pourquoi nous éprouvons ici quelques difficultés. Il y a chevauchement avec ce qui se fait déjà dans les provinces. La question ne concerne pas que les hommes de métier. Il y a aussi les médecins et les dentistes. Ma profession est celle d'expert-forestier, et elle est concernée aussi. Les provinces s'occupent de l'éducation et de l'accréditation. Pourquoi aurions-nous besoin d'un programme national de normes alors que nous avons déjà des lois provinciales sur l'apprentissage?

Je suis d'accord pour dire qu'il doit y avoir plus d'échanges entre l'industrie et les provinces pour améliorer comme il se doit les accréditations dans l'intérêt de la mobilité interprovinciale. Je l'admets. Cependant, ni mon parti ni moi de croyons que la solution soit d'imposer des normes nationales pour les apprentis.

C'est pourquoi nous rejetons le projet de loi. Il est clair qu'il y a chevauchement. C'est presque une autre façon pour le gouvernement fédéral d'empiéter sur les pouvoirs des provinces. C'est pourquoi nous avons du mal à accepter le projet de loi. Ce n'est pas l'apprentissage qui est en cause. Le problème, c'est de savoir de qui relèvent l'accréditation et la direction de ces programmes. Nous n'appuierons donc pas le projet de loi.

• (1740)

[Français]

M. Paul Crête (Kamouraska—Rivière-du-Loup—Témiscouata—Les Basques, BQ): Madame la Présidente, j'ai un peu l'impression de faire des redites en intervenant au sujet du projet de loi C-318, qui vise à établir des normes de formation et d'accréditation de l'apprentissage qui soient reconnues à la grandeur du Canada.

Il faut se rappeler qu'il y a eu une bataille épique au Québec, entre autres, pour pouvoir parvenir à une entente déléguée sur la main-d'oeuvre. Pour que le Québec, et non pas les séparatistes, non pas les souverainistes, mais l'ensemble du Québec en consensus total, incluant les libéraux provinciaux, l'Action démocratique du Québec et, évidemment, le Parti québécois qui forme le gouvernement à Québec mais aussi tous les intervenants sociaux, puisse récupérer la juridiction en matière de main-d'oeuvre.

Aujourd'hui, devant le projet de loi C-318, je suis un peu étonné qu'on soit obligés de refaire ce débat encore une fois. Il faut se rappeler—et c'est le même exemple qu'on a eu dans le domaine de la santé—qu'il a fallu, pendant plus d'une année, que le gouvernement du Québec s'acharne à faire reconnaître les juridictions provinciales en matière de santé pour que, en bout de ligne, avec l'appui de l'Ontario, on puisse obtenir que le gouvernement canadien accepte de signer une entente qui respecte leur juridiction en matière de santé.

Aujourd'hui, en matière de formation de la main-d'oeuvre, en matière de reconnaissance de la formation, on dirait que c'est une redite. Il y a une maladie dont les libéraux fédéraux sont atteints,

Initiatives parlementaires

c'est de tout le temps vouloir intervenir dans des champs de juridiction provinciale.

Quand le député nous dit que ce n'est pas une question nationale, je lui dirais que c'est au moins un enjeu de juridiction et d'efficacité. Il existe déjà des responsables au niveau des provinces sur cette question de l'apprentissage. Au Québec, on a déjà un bon bout de chemin de fait en ce sens. Quand le projet de loi dit vouloir constituer une organisation nationale d'apprentissage qui aurait pour mandat d'établir des normes de formation et de compétences d'apprentissage pour le métier qu'elles représentent, c'est évident qu'on vient dédoubler le travail qui peut être fait dans chacune des provinces.

Dans ce sens-là, on crée une bureaucratie additionnelle. On connaît tous et toutes l'efficacité de la bureaucratie fédérale. On a vu dans le domaine du Développement des ressources humaines comment on pouvait être efficace au gouvernement fédéral. Comment on pouvait, lorsqu'il s'agissait d'intervenir dans des actions très concrètes et quotidiennes, se ramasser avec un fouillis extraordinaire, inefficace et totalement non conforme à ce qu'on peut viser comme objectif.

Pourquoi irait-on ajouter à cette intervention un autre secteur où il y aurait des fonctionnaires fédéraux qui se mettraient à interpellier comment l'évaluation de l'apprentissage a été faite dans une province par une personne donnée et se ramasser devant des cours pour avoir des interprétations de juridiction alors que c'est clair? Il y a déjà d'ailleurs le sceau rouge dont le député parlait et qui fait que, dans quelques secteurs, les provinces peuvent adhérer de façon volontaire et établissent les normes qui sont reconnues d'une province à l'autre. Pourquoi ajouter à cela un champ d'intervention pour le gouvernement fédéral, dans un secteur où il n'a pas d'expertise, où il n'a pas de compétence et qu'il ne connaît pas.

Si le député voulait absolument que le gouvernement fédéral soit responsable de ces choses, il devrait obtenir un changement constitutionnel pour que toute la question de la formation de la main-d'oeuvre et toute la question de l'éducation devienne de juridiction fédérale. Toutefois, on sait bien que jamais, d'aucune façon, on acceptera cela au Québec. La juridiction en éducation est l'un des fers de lance qui a fait en sorte que le Québec est entré dans la Confédération canadienne en 1867. C'était une raison sine qua non de pouvoir aller de l'avant et d'accepter de signer ce pacte.

Depuis ce temps, on s'est rendu compte que cette juridiction en éducation devrait s'élargir pour permettre d'intervenir adéquatement dans tout le dossier de la main-d'oeuvre. Aujourd'hui, il n'est pas question de reculer d'aucune façon. Trois ans après que le Québec ait pris en main la question de la main-d'oeuvre, après un début plus difficile mais où maintenant ils interagissent de façon pratique, fonctionnelle et avec la satisfaction des milieux locaux, il serait très peu approprié d'en venir à remettre en place un système qui viendrait décider comment on établit la pertinence d'une formation qui est donnée au Québec ou au Manitoba et qui serait décidée par une instance fédérale.

Le député semble confondre le mot «national» et le mot «fédéral». Le parlement fédéral, ce n'est pas le parlement qui est le patron.

Une voix: Oh, oh!

M. Paul Crête: Madame la Présidente, je trouve qu'il y a des députés de cette Chambre qui devraient intervenir lorsqu'ils auront le droit de parole ce qui me permettrait d'utiliser le mien de façon plus adéquate.

• (1745)

Je conclus mon intervention en disant que ce projet de loi, né de la bonne volonté d'un député qui trouvait qu'il fallait simplifier les choses en termes de fonctionnement, n'a pas tenu compte du contexte de juridiction, de la réalité qu'on retrouve au Canada, toujours en considérant un peu les provinces comme étant des succursales du gouvernement fédéral. Les provinces ne sont pas des succursales du gouvernement fédéral, elles sont des entités pleines et entières qui ont des juridictions qui doivent être respectées.

Le gouvernement canadien, s'il a effectivement des problèmes importants de ce côté-là, s'il a besoin de modifications de structures importantes pour pouvoir remplir son rôle international comme gouvernement fédéral lorsqu'il signe les accords internationaux, eh bien, j'en ai une entente à lui soumettre dès maintenant qui peut être faite rapidement: c'est que le gouvernement fédéral, le Canada et les provinces qui sont prêts à faire cela le fassent de leur côté et que le Québec, comme pays souverain, puisse assumer l'ensemble de ses responsabilités, qu'il soit présent sur la scène internationale comme le gouvernement canadien le sera, selon les ententes que les gens du Canada anglais souhaitent.

Mais tant qu'on vit dans le système canadien tel qu'il est présentement avec les responsabilités qui sont données à chacune des provinces, il serait tout à fait inapproprié, inadéquat, et cela créerait des dédoublements importants que de mettre de l'argent dans un système dédoublé de cette façon.

C'est sûr qu'il y a des surplus très importants au niveau fédéral et on cherche peut-être des façons de les utiliser sans avoir à les remettre dans les poches des contribuables. Pour avoir de la visibilité, rien de mieux que d'avoir de l'argent de disponible.

Mais dans le cas présent, cela ne serait pas rendre service, ni aux Québécois, ni aux Canadiens, de leur imposer une double structure de cette façon-là. J'espère que cette idée-là va mourir au *Feuilleton* aujourd'hui et qu'on sera assuré à l'avenir de ne pas revenir sur ce genre de demande rétrograde qui réfère à une période qui ne correspond pas à la tendance prise par la dévolution avec les ententes sur la main-d'oeuvre.

[Traduction]

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Madame la Présidente, je dois avouer qu'il y a peu de sujets que je maîtrise très bien. Par contre, je connais personnellement très bien le domaine dont il est question aujourd'hui.

J'ai été compagnon charpentier et même représentant syndical de charpentiers pendant de nombreuses années. La formation liée au marché du travail est une question que j'ai eu souvent à aborder à cette époque. Je peux dire, en toute honnêteté, que le projet de loi for intéressant que présente le député de Mississauga-Ouest permettrait

Initiatives parlementaires

de répondre à un besoin qui me paraît évident à moi et à tous ceux qui ont déjà travaillé dans ce milieu que j'ai eu à représenter.

L'un des députés de l'Alliance a déclaré que l'apprentissage est une tradition ancienne. C'est vrai, mais elle remonte bien avant l'époque dont il parlait. Elle remonte au Code de Hammurabi de l'ancienne Babylone, le premier écrit portant sur la nécessité ou l'obligation pour les ouvriers spécialisés d'enseigner leur métier à la génération suivante.

Les députés qui ont participé au débat jusqu'à maintenant ont semblé louer la formule de l'apprentissage. En fait, la plupart ont dit qu'il s'agissait d'une excellente méthode pour enseigner un métier ou des techniques spécialisées et d'un élément nécessaire à toute stratégie de développement des ressources humaines ou du marché du travail.

Il existe pourtant des lacunes que l'industrie nous signale depuis des années. Ces lacunes tiennent au fait que la formation liée au marché du travail et les systèmes d'apprentissage au Canada varient énormément. Presque chaque province a sa façon de faire, son programme, ses conditions d'exercice et sa méthode d'accréditation. Par conséquent, la mobilité de la main-d'oeuvre est menacée, comme nous le rappelait le député de Mississauga.

Un charpentier qui a fait son apprentissage en Nouvelle-Écosse ne peut pas simplement aller travailler en Alberta en période de croissance économique parce que les compétences n'y sont pas les mêmes qu'en Nouvelle-Écosse. Les employeurs ne savent pas ce qu'ils obtiennent parce que le programme d'études n'est pas uniforme dans tout le Canada. Plus important encore, les clients du secteur de la construction ne savent pas à quelle qualité de travail s'attendre parce qu'il n'y a pas d'uniformisation.

Depuis des années déjà, dans le secteur de la construction mais dans d'autres aussi, comme l'industrie automobile par exemple, la tuyauterie et tout autre secteur où l'apprentissage fait partie du travail, on réclame des normes nationales pour rassembler en quelque sorte tous les groupes qui travaillent chacun de leur côté au Canada à l'intérieur d'un seul comité central, d'un cadre central. Qu'on appelle cela comme on veut! Dans son projet de loi, le député parle d'une NATO ou Organisation nationale d'apprentissage et d'accréditation. Nous avions l'habitude de parler de NATAC ou comité consultatif national d'apprentissage. Peu importe comment on veut l'appeler, cette tribune permettrait au patronat, aux syndicats et au gouvernement de comparer leurs notes et de mettre au point un programme d'études normalisé et un ensemble normalisé de règles en matière de prestation de la formation, sans pour autant empiéter sur la compétence provinciale.

• (1750)

Nous étions conscients que cela risquait de causer des frictions, surtout au Québec. Nous savions que nous risquions de nous heurter à une résistance là-bas, mais personne ne propose que le gouvernement fédéral ou tout autre organisme national ne s'ingère dans la prestation du service. Tout ce que nous demandons, c'est qu'on établisse un forum de consultation et qu'un groupe comme la CCQ, la Commission de la construction du Québec, puisse être représentée au sein de cette organisation nationale. Les représentants pour-

raient dire: «Dans notre province, nous exigeons comme condition d'admissibilité une dixième année. Il s'agit d'un programme de d'études de quatre ans et voici à quoi il ressemble. En quoi cela se compare-t-il avec votre programme, au Manitoba?» En cas de problème, les deux provinces devraient s'aligner afin de garantir la mobilité permettant à des travailleurs canadiens de travailler n'importe où au Canada et afin de donner à l'industrie l'assurance qu'elle sait à quoi s'attendre lorsqu'elle embauche un charpentier, par exemple, parce que c'est le métier que je connais.

L'apprentissage est un volet éducatif fort bien adapté aux industries d'aujourd'hui, même à celles du secteur de la haute technologie, car les participants ne sont pas vraiment des étudiants. Ils entretiennent un lien avec le milieu du travail. Ils ont en fait un emploi, de sorte qu'ils gagnent de l'argent tout en apprenant. C'est un modèle qui devrait s'appliquer à bien plus que les 44 métiers actuellement visés au Canada.

Un député a parlé de l'Allemagne. En Allemagne, il y a 440 métiers d'apprentissage. On peut faire un apprentissage dans pratiquement n'importe quelle discipline imaginable. Le programme est décrit clairement. Quelqu'un obtient une accréditation et peut donc avoir le titre de travailleur qualifié dans le domaine où il a fait son apprentissage.

À notre avis, l'établissement de comités consultatifs nationaux d'apprentissage et de formation pour chaque métier d'apprentissage servirait non seulement les besoins de l'industrie parce que des travailleurs hautement spécialisés et ayant reçu une formation prévisible et quantifiable seraient alors disponibles, mais cela contribuerait aussi à promouvoir et à mettre en pratique plus qu'actuellement le principe de l'apprentissage.

Je suis très déçu que le gouvernement n'ait pas jugé bon d'adopter cette idée. Nous avons une ministre du Développement des ressources humaines, mais nous n'avons pas vraiment de stratégie nationale de développement des ressources humaines parce que nous avons cédé cela aux provinces. D'aucuns diront que c'est une bonne chose. D'autres diront le contraire. Cependant, le gouvernement fédéral a quand même un rôle à jouer, lequel consiste à veiller à ce que la formation, tâche qui a été cédée aux provinces aux termes de diverses ententes, soit donnée dans le cadre de certaines normes afin d'en avoir pour son argent, si ce n'est que pour cette raison.

J'estime que le gouvernement a manqué le bateau. J'estime non seulement qu'il n'écoute pas le député qui a présenté le projet de loi, mais encore qu'il n'écoute pas l'industrie. Il n'écoute pas les secteurs clés qui tiennent beaucoup à cela. Cette idée n'est pas sortie de nulle part. Le député ne s'est pas réveillé un beau matin pour dire: «Voici ce que nous devrions faire.» Nous nous efforçons de répondre à la demande de l'industrie des métiers de la construction, qui est le plus gros employeur du pays. L'industrie de la construction, certes celui de l'automobile, toute industrie qui est composée de conseils sectoriels ou qui s'occupe de formation pour le marché du travail autre que celle fournie par l'éducation postsecondaire s'intéresse de très près à ce modèle.

J'ai parlé du conseil sectoriel parce que j'estime qu'il existe un précédent où le gouvernement fédéral a un rôle à jouer dans l'établissement de normes nationales. Voilà le modèle. Dans l'industrie

Initiatives parlementaires

de l'automobile, par exemple, il y a un groupe appelé CARS, qui est formé de représentants de syndicats, d'entreprises et des dirigeants. Ils se réunissent pour établir les programmes et discuter d'autres choses. Ils discutent par exemple de la prévision des besoins du marché du travail dans ce secteur et du nombre de travailleurs qualifiés qu'il faudrait embaucher pour répondre à la demande projetée. Cette initiative réunit la même table tous les intervenants de la formation.

• (1755)

Le coût ne serait pas un facteur non plus. Dans notre dialogue avec l'industrie, nous avons constaté que la plupart des secteurs avaient plus ou moins accepté le fait qu'ils devraient payer tôt ou tard pour financer ce genre de chose. Il n'y a donc pas eu beaucoup d'opposition à l'imposition d'un prélèvement pour la formation.

Tout ce que le gouvernement fédéral aurait à faire, essentiellement, c'est créer une structure. La source de financement serait une forme de cotisation versée à la fois par le syndicat et l'employeur. Dans notre syndicat, par exemple, un menuisier versait 10¢ dans un fonds de formation professionnelle pour chaque heure de travail, et l'employeur versait une cotisation équivalente. L'argent était ensuite utilisé pour former nos membres.

Le Québec est encore mieux organisé dans ce domaine, à mon avis, avec son prélèvement de 1 p. 100 pour la formation que les employeurs paient volontiers afin de pouvoir compter sur un niveau élevé de formation professionnelle pour les travailleurs dont ils ont grand besoin.

Il existe un précédent pour ce genre de chose, et je veux parler ici du conseil sectoriel. Il y a un besoin et une demande, comme les divers secteurs de l'industrie l'ont clairement indiqué. Le gouvernement a raté le coche en choisissant de ne pas appuyer ce projet de loi très valable.

Si nous avions le genre de normes nationales dont il est question ici, peut-être qu'un plus grand nombre de jeunes seraient intéressés à se lancer dans les métiers spécialisés, ceux qui forment des apprentis. Comme on l'a souligné, les métiers spécialisés peuvent mener à des carrières très rémunératrices et satisfaisantes.

Il y a souvent des préjugés associés au travail manuel, un sentiment selon lequel seuls les décrocheurs se retrouvent dans ces genres de métiers. Je peux vous dire qu'il y a des carrières très satisfaisantes, des travailleurs hautement spécialisés et de belles possibilités d'affaires dans ces domaines. Lorsqu'on atteint un certain niveau de compétence comme briqueteur ou comme menuisier, on peut embaucher deux ou trois amis et se lancer en affaires. C'est comme cela que naissent les petites entreprises.

Pour ces raisons et toutes sortes d'autres bonnes raisons, ce projet de loi aurait dû faire l'objet d'un vote. Il aurait dû être adopté et, en fait, il aurait dû être repris par le gouvernement et présenté comme mesure d'initiative ministérielle. Je félicite le député de Mississauga-Ouest d'avoir ouvert le débat sur cette question importante, si ce n'est que cela.

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester, PC): Madame la Présidente, je suis très heureux de prendre part au débat sur le projet de loi aujourd'hui. Il est toujours enrichissant d'entendre les différents points de vue exprimés à la Chambre.

Le député de Mississauga-Ouest a presque lancé un débat constitutionnel. On voit d'après la position philosophique adoptée par les différents députés s'ils accepteraient ou rejetteraient la proposition. En général, ceux qui appuient l'idée d'un gouvernement central fort et de normes nationales dans tout, comme les soins de santé et l'éducation, appuient le projet de loi. Personnellement, je ne vois pas comment on peut ne pas appuyer le projet de loi.

Cependant, ceux qui pensent que le gouvernement central devrait être effacé et que les gouvernements provinciaux devraient être forts s'opposent, j'imagine, au projet de loi. J'appuie le projet de loi et j'admire l'énergie et l'esprit d'initiative du député qui l'a présenté.

Je vis au point de rencontre de trois provinces, soit l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. J'ai toujours eu affaire à un corps de métier ou à un autre, plombiers, électriciens, soudeurs, charpentiers, mécaniciens, débosseleur, commis aux pièces, et le reste. Ce sont tous des métiers qui nécessitent un apprentissage ou une certaine formation. Chacune de ces provinces a ses propres normes, ce qui réduit beaucoup la mobilité interprovinciale, même dans une petite région comme la mienne, disons dans un rayon d'environ 100 kilomètres. Pour chaque métier, les normes changent. À mon avis, il serait très sensé d'adopter des normes nationales comme il est proposé dans le projet de loi. Cela serait certainement utile dans ma région.

De nos jours, pour avoir un métier, pour avoir une formation, vous devez aller au collège universitaire à Springhill, en Nouvelle-Écosse, ou au Collège communautaire de Moncton, au Nouveau-Brunswick. Deux provinces, deux ensembles de normes et deux niveaux d'éducation différents. Les élèves sortent de ces collèges avec un diplôme, mais la formation n'est pas la même et les normes sont différentes. Encore une fois, le projet de loi réglerait ce problème.

Personnellement, je pense qu'un projet de loi comme celui-ci ferait plus qu'uniformiser les normes. Comme le député qui a pris la parole en dernier l'a fait remarquer, cela encouragerait l'établissement d'autres normes dans ces domaines, et je le crois. L'établissement de normes nationales permettrait à ces métiers d'être mieux reconnus et plus envisageables pour beaucoup de gens qui pensent peut-être que ce n'est pas le bon endroit où aller et qui ne sont pas enclins à apprendre un métier lorsque la tendance les pousse plutôt à suivre une formation en informatique ou dans des domaines de pointe ou encore à faire des études universitaires. Ils opteraient peut-être pour un métier, mais à cause de l'image que celui-ci projette ou de l'idée qu'ils s'en font, ils n'osent pas. Toutefois, une reconnaissance nationale et l'établissement de normes nationales les y inciteraient peut-être davantage.

• (1800)

Un tel programme renforcerait le système des collèges communautaires. C'est une chose très importante et une composante essentielle du processus éducatif. Ce n'est pas donné à tout le monde d'être un prodige de l'informatique ou de travailler dans une industrie de

Initiatives parlementaires

pointe. Je trouve que les collèges communautaires n'ont pas encore été reconnus à leur juste valeur et qu'ils n'ont pas reçu les ressources financières qui leur sont indispensables, alors qu'on privilégie l'université et les autres formes d'enseignement dans les domaines de pointe. Or, les collèges communautaires jouent un rôle-clé. Ils offrent la meilleure formation qui soit pour exercer un métier. J'ai souvent pensé qu'ils étaient sous-utilisés et peu reconnus.

Par ailleurs, l'établissement de normes permettrait d'améliorer la qualité de l'enseignement dispensé. Comme l'a expliqué le député, les collèges communautaires appliqueraient les normes les plus rigoureuses pour chaque métier enseigné. Comment pourrait-on se tromper de la sorte? Cela ne peut que donner de bons résultats.

L'adoption de normes harmonisées partout au pays est une bonne chose. La région de l'Atlantique a la réputation d'exporter son meilleur atout. Nos travailleurs quittent la région atlantique car les perspectives d'emploi n'y sont pas aussi intéressantes qu'ailleurs au Canada. Avec des normes nationales, nous leur faciliterions les choses, mais nous faciliterions aussi leur retour à une date ultérieure et c'est tout ce que nous voulons.

De manière générale, je pense que le projet de loi est très utile. J'y souscris à part entière, fort de ma propre expérience et de tout ce qu'il représente. Il devrait être adopté, à mon avis. Je déplore qu'il ne puisse faire l'objet d'un vote, car si cela avait été le cas, j'aurais voté en sa faveur et je crois que mon parti en aurait fait autant.

[Français]

Mme Raymonde Folco (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Madame la Présidente, permettez-moi tout d'abord de louer le travail de l'honorable député de Mississauga-Ouest dans le dossier de l'apprentissage et de la formation professionnelle, car tous ses efforts sont motivés par son intérêt à assurer la préparation de travailleurs qualifiés et par la mise en oeuvre d'un régime efficace d'apprentissage à l'avantage des travailleurs de l'industrie, et de l'économie du Canada.

Les travailleurs qualifiés sont en demande. Les travailleurs canadiens doivent être en mesure de mettre à profit ces occasions. Nous ne pouvons nous permettre d'ignorer cela. De plus, les travailleurs doivent avoir accès à ces emplois, peu importe où ils sont situés au Canada.

Le gouvernement du Canada, d'autre part, a la charge de faciliter l'offre et la mobilité des travailleurs qualifiés, de sorte que les Canadiens puissent prendre leur part d'une économie en pleine croissance. Mais cela ne doit pas nous empêcher de tenir compte des réalités politiques qui font partie de notre régime fédéral.

Permettez-moi de reprendre les récentes paroles du premier ministre à Berlin. Le premier ministre a en effet affirmé que le modèle canadien s'appuie sur la reconnaissance de la diversité, il est un aménagement de cultures, un partenariat entre les citoyens et l'État et que ce régime crée un équilibre entre, d'une part, la liberté individuelle et la prospérité économique et, d'autre part, le partage des risques et des avantages.

Cet équilibre ne doit pas être oublié dans l'étude de ce projet de loi et plus particulièrement dans la quête du meilleur moyen de réaliser la raison d'être de ce projet de loi, soit le perfectionnement continu des travailleurs canadiens.

C'est ce qui explique nos échanges avec nos homologues provinciaux et territoriaux, ainsi que la consultation auprès des employeurs, des groupes syndicaux, des éducateurs et des organisations communautaires.

Nous discutons avec eux des moyens de contribuer à augmenter le nombre de Canadiens en apprentissage ou en formation.

• (1805)

En 1998, le gouvernement a défini une Stratégie canadienne pour l'égalité des chances afin de donner accès à la connaissance et à l'acquisition de compétences à un plus grand nombre de Canadiens.

De plus, lors du discours du Trône d'octobre 1999, le gouvernement s'est engagé à établir un plan d'action national en matière de compétences et d'apprentissage pour le XXI^e siècle.

En fait, notre gouvernement s'est engagé à faire en sorte que le perfectionnement des compétences évolue au même rythme que l'économie; à faciliter le financement de l'apprentissage continu pour les Canadiens et les Canadiennes; et à assurer un guichet unique de renseignements pour la population canadienne, l'informant sur les compétences recherchées et les options possibles en matière de perfectionnement.

Notre défi consiste à déterminer la meilleure façon d'aider les Canadiens à prendre une décision quant aux compétences qui leur seront utiles.

Le gouvernement du Canada, de concert avec les ministres responsables du marché du travail dans les provinces et territoires est à la recherche de moyens pour aider les Canadiens à acquérir des compétences.

Il faut aider les Canadiens à relever leur niveau d'alphabétisation et, en particulier, les personnes qui risquent d'être laissées pour compte dans cette nouvelle économie.

Mais quel serait le meilleur moyen de procéder? De quoi ces personnes ont-elles besoin spécifiquement? Comment leur donner accès à ces outils qui leur permettront de participer pleinement à la vie économique et sociale du pays?

La participation de nos partenaires est essentielle, puisque ces derniers ont des responsabilités reliées à l'éducation et fixent les règles d'exercice des métiers et professions.

À de nombreux égards, Développement des ressources humaines Canada a un rôle de catalyseur en matière de mobilité de la main-d'oeuvre.

L'application du chapitre sur la mobilité de la main-d'oeuvre de l'Accord sur le commerce intérieur d'ici le 1^{er} juillet 2001 représente sans doute notre principale préoccupation au regard des provinces et des territoires. Cet accord facilitera la circulation des personnes, des biens et des services, d'un bout à l'autre du Canada.

Initiatives parlementaires

Au chapitre de la mobilité de la main-d'oeuvre. . .

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Je regrette de devoir interrompre l'honorable députée.

* * *

MESSAGE DU SÉNAT

La présidente suppléante (Mme Thibeault): J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que le Sénat lui a adressé un message pour l'informer qu'il a adopté un projet de loi qu'il la prie d'adopter.

SANCTION ROYALE

[Français]

L'huissier du bâton noir apporte le message suivant:

Madame la Présidente, c'est le désir de l'honorable suppléant de Son Excellence la Gouverneure générale que cette honorable Chambre se rende immédiatement auprès de lui dans la salle du Sénat.

En conséquence, le Président et les députés des Communes se rendent au Sénat.

• (1820)

Et de retour:

La présidente suppléante (Mme Thibeault): J'ai l'honneur d'informer la Chambre que lorsqu'elle s'est rendue au Sénat, il a plu au suppléant de Son Excellence la Gouverneure générale de donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale au projet de loi suivant:

Projet de loi C-37, Loi modifiant la Loi sur le Parlement du Canada et la Loi sur les allocations de retraite des parlementaires—Chapitre n° 27.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Français]

LOI SUR LES NORMES NATIONALES D'APPRENTISSAGE

La Chambre reprend l'étude de la motion: Que le projet de loi C-318, Loi tendant à exiger l'établissement de normes de formation et d'accréditation pour les métiers qui forment des apprentis, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Mme Raymonde Folco (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement des ressources humaines, Lib.): Madame

la Présidente, je veux féliciter les membres du gouvernement pour l'adoption du projet de loi C-37.

Je veux donc poursuivre mon discours sur le projet de loi C-318, Loi tendant à exiger l'établissement de normes de formation et d'accréditation.

Au chapitre de la mobilité de la main-d'oeuvre, l'accord vise à permettre à tout travailleur ayant le droit d'exercer son métier ou sa profession dans une province ou un territoire, de postuler un emploi offert dans ce métier ou cette profession ailleurs au pays.

Cet accord consiste essentiellement à reconnaître que la collaboration de tous les gouvernements est la meilleure façon de réaliser les objectifs fixés dans l'Accord sur le commerce intérieur. Par l'entremise du Forum des ministres du marché du travail, Développement des ressources humaines Canada travaille avec les provinces et les territoires à l'application des dispositions de l'accord visant la mobilité de la main-d'oeuvre.

Dans notre régime fédéral unique, l'apprentissage a évolué selon les conditions particulières à chaque province ou territoire, étant donné que notre vaste pays présente de grandes différences au plan géographique et climatique.

Par ailleurs, les Canadiens devraient pouvoir profiter de toutes les occasions offertes, peu importe leur lieu de résidence. La mesure sans doute la plus révélatrice à cet égard fut la création, il y a peu de temps, d'un Forum canadien sur l'apprentissage qui réunit autour d'une même table les principaux porte-parole de la communauté des éducateurs au pays.

L'objectif premier du Forum canadien sur l'apprentissage consiste à favoriser la cohésion et la collaboration entre les parties intéressées. On y retrouve des représentants de l'entreprise, de la main-d'oeuvre, du secteur de l'enseignement et de la formation, d'organismes de lutte pour l'égalité des chances sur le marché du travail, du Conseil canadien des directeurs de l'apprentissage, de l'Alliance interprovinciale des présidents de commissions d'apprentissage, et évidemment de DRHC.

La mission générale de ce forum consiste à jeter les bases d'un système de formation d'apprentis en vue de constituer une main-d'oeuvre compétente et mobile.

Ce groupe représente une nouvelle étape dans l'évolution de l'apprentissage. En effet, les compétences des provinces et des territoires en matière d'apprentissage sont non seulement respectées, mais étendues au profit de l'ensemble de la population canadienne, et en particulier des jeunes à la recherche d'une profession.

Je suis heureuse d'ajouter que DRHC assume un budget triennal de 1,59 million de dollars à ce groupe pour défrayer les coûts d'exploitation. C'est là, à mon avis, un investissement valable dans notre main-d'oeuvre future.

D'autres tribunes de qualité continuent de recevoir des fonds de notre part, par exemple le Conseil canadien des directeurs de l'apprentissage, lequel assume la gestion du Programme du sseau rouge.

Le Programme du sceau rouge interprovincial assure la définition de normes nationales d'exercice de quelque 44 métiers au Canada et l'accréditation interprovinciale. J'insiste sur le terme «interprovincial», puisque cela signifie que ces travailleurs peuvent exercer leur métier n'importe où au Canada.

Le gouvernement du Canada travaille également en étroite collaboration avec les groupes d'employeurs et les conseils sectoriels au dépistage des pénuries de main-d'oeuvre et à trouver des moyens de combler ces lacunes. Au Canada, quelque 20 conseils sectoriels poursuivent leurs efforts en vue du perfectionnement de la main-d'oeuvre actuelle et de la préparation des futurs travailleurs dans leur secteur industriel.

Nous sommes très confiants de l'annonce prochaine de la formation d'un conseil national dans le secteur de la construction, ce qui devrait fortement encourager les gens de l'industrie.

• (1825)

Il est évident que l'honorable député veut contribuer à un Canada intégrateur et prospère.

Malheureusement, comme je l'ai démontré, l'énoncé de ce projet de loi risque fort de dédoubler les démarches déjà existantes.

La meilleure façon d'avancer, c'est de travailler avec les provinces et les territoires à la réalisation de l'objectif que tout le monde partage, soit de faire le nécessaire pour que la main-d'oeuvre canadienne soit la meilleure au monde.

J'espère que ce député participera avec nous à ces efforts.

[Traduction]

La présidente suppléante (Mme Thibeault): Je donne la parole au député de Mississauga-Ouest, qui a droit de réplique.

M. Steve Mahoney (Mississauga-Ouest, Lib.): Madame la Présidente, permettez-moi d'abord de remercier vivement tous les députés qui sont restés tard pour assister à la sanction royale et ensuite pour revenir discuter d'une question, que nous estimons tous, je crois, très importante. Nous ne nous entendons peut-être pas tous sur la façon de mettre en oeuvre l'apprentissage à l'échelle du Canada, sur qui en sera responsable et sur les normes, mais je n'ai entendu aucun député dénigrer les programmes d'apprentissage. Nous savons qu'ils peuvent être très bénéfiques pour nos jeunes.

Le comité ayant décrété il y a quelques mois que mon projet de loi d'initiative parlementaire ne pouvait faire l'objet d'un vote, je constate qu'on tend à penser qu'il constitue une perte de temps. Je ne le crois pas, parce qu'il est important que les députés expriment leur point de vue et celui de leur parti. J'ai écouté trois vrais partis nationaux, soit le Nouveau Parti démocratique, le Parti progressiste conservateur et, bien sûr, mon parti, parler des programmes natio-

Initiatives parlementaires

naux. J'ai écouté ce que j'appellerais deux partis régionaux ou provinciaux, soit le Bloc québécois et l'Alliance canadienne, parler de la protection des intérêts des provinces.

Je ne m'oppose pas à ce qu'on protège les intérêts des provinces et collabore avec elles, comme l'a demandé le secrétaire parlementaire, pour la mise en oeuvre des programmes de formation. Je n'arrive tout simplement pas à comprendre, mais je vais chercher d'autres moyens de découvrir pourquoi quelqu'un qui aurait la moindre vision du pays s'opposerait à ce qu'on établisse des normes qui seraient acceptées d'un bout à l'autre du pays.

Un diplôme d'études secondaires serait reconnu partout au Canada. On reconnaît bien les diplômes d'études universitaires. De même, on reconnaît la formation de stagiaires qualifiés dans le secteur médical. Pourquoi ne reconnaît-on pas au même titre l'apprentissage de métiers? Cela donne peut-être, malheureusement et tragiquement, une idée de l'opinion qu'a notre société de ces métiers. J'espère que ce n'est pas le cas, parce nous devrions apprécier ces métiers et les jeunes qui décident d'y faire carrière.

En conclusion, je voudrais revenir sur un aspect que le député de Winnipeg a mentionné, soit la non-reconnaissance des possibilités qu'offrent des entrepreneurs. Pendant la dernière année et demie, j'ai travaillé avec de jeunes entrepreneurs à l'élaboration d'un rapport de groupe de travail visant à mettre en oeuvre des programmes gouvernementaux qui aideront des jeunes à lancer leur propre carrière et leur propre entreprise. Comme mon collègue l'a souligné, quelle meilleure façon de créer des entreprises et des perspectives que d'aider des gens à acquérir les compétences technologiques nécessaires pour construire l'infrastructure, les immeubles, les routes, les villes, les localités, les centres communautaires, et tout ce qui peut aider des gens à faire carrière. Ils vont créer des emplois. Ils vont fonder des familles dont les enfants feront également carrière et recevront une formation d'apprenti dans les métiers de la construction.

Même si mon projet de loi ne fera pas l'objet d'un vote et qu'il sera rayé du *Feuilleton*, je crois encore que le débat d'aujourd'hui est extrêmement important. Je remercie tous les députés qui y ont participé d'avoir partagé leur vision sur cet enjeu des plus importants.

La présidente suppléante (Mme Thibeault): La période réservée à l'étude des initiatives parlementaires est maintenant écoulée. Puisque le projet de loi n'a pas été désigné comme pouvant faire l'objet d'un vote, l'article est rayé du *Feuilleton*.

[Français]

Comme il est 18 h 30, la Chambre s'ajourne jusqu'à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 30.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 21 septembre 2000

AFFAIRES COURANTES		M. McTeague	8462
Réponse du gouvernement à des pétitions		M. Solberg	8462
M. Lee	8451	M. McTeague	8463
Les comités de la Chambre		M. Brien	8463
Justice et droits de la personne		Mme Longfield	8466
M. Scott (Fredericton)	8451	M. Brien	8466
La Loi sur la représentation numérique de la date		M. Goldring	8467
Projet de loi C-495. Présentation et première lecture	8451	M. Brien	8467
M. Adams	8451	M. Epp	8467
M. Epp	8451	M. Epp	8467
Adoption de la motion; première lecture et impression		M. Brien	8468
du projet de loi	8451	M. Harb	8468
Pétitions		M. Brien	8468
Le réseau routier		M. Proctor	8468
M. Riis	8451	M. Epp	8469
Le code criminel		M. Proctor	8469
M. Riis	8452	M. Epp	8470
Les sans-abri		M. Proctor	8470
M. Adams	8452	M. Epp	8470
Les maladies du rein		M. Proctor	8470
M. Adams	8452	M. Stoffer	8470
Questions au Feuilleton		M. Proctor	8470
M. Lee	8452	M. Riis	8470
Demande de débat d'urgence		M. McTeague	8472
Les pêches		M. Riis	8472
M. Keddy	8452	M. Breitreuz (Yorkton—Melville)	8472
Décision de la présidence		M. Riis	8473
Le Président	8452	M. Breitreuz (Yorkton—Melville)	8473
INITIATIVES MINISTÉRIELLES		M. Clark	8473
LES CRÉDITS		M. McTeague	8474
Jour désigné—Taxes sur les carburants		M. Clark	8475
M. Hill (Prince George—Peace River)	8453	M. Cullen	8475
Motion	8453	M. Clark	8475
M. St-Julien	8454	M. Strahl	8475
M. Hill (Prince George—Peace River)	8455	M. Stoffer	8476
M. Harb	8455	M. Clark	8476
M. Hill (Prince George—Peace River)	8455	M. Borotsik	8476
M. Perić	8455	M. Chatters	8476
M. Hill (Prince George—Peace River)	8455	M. Borotsik	8476
M. Kenney	8455	M. McTeague	8478
M. Kenney	8457	M. Borotsik	8478
Amendement	8457	M. Nystrom	8478
M. Kilgour	8457	M. Borotsik	8478
M. Kenney	8457	M. Day	8478
M. McTeague	8457	M. Day	8479
M. Nystrom	8458	M. Kilgour	8481
M. Kenney	8458	M. Day	8481
M. McTeague	8458	M. McTeague	8481
M. Kenney	8459	M. Day	8481
M. McTeague	8459	M. Perić	8482
M. Manning	8461	M. Day	8482
M. McTeague	8461	M. Herron	8482
M. Martin (Winnipeg—Centre)	8462	M. Day	8482
		M. Shepherd	8482
		M. Day	8482
		M. Mahoney	8483
		M. Day	8483

M. McTeague	8483
M. Strahl	8483
M. Peterson	8483
M. Hill (Prince George—Peace River)	8484
M. Peterson	8484
M. Hill (Prince George—Peace River)	8484
M. Peterson	8484
M. Thompson (Wild Rose)	8484
M. Peterson	8484
M. Peterson	8485
M. Thompson (Wild Rose)	8485
M. Peterson	8485
M. Cullen	8485
M. Cullen	8486
M. Mayfield	8486
M. Cullen	8486
M. Bailey	8486
M. Cullen	8486

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Les policiers et les agents de la paix	
M. Perić	8487
Le projet de loi C-3	
M. Cadman	8487
Les bénévoles	
Mme Torsney	8487
Le VIH/sida	
Mme Karetak—Lindell	8487
Collectivités en fleurs	
M. Wilfert	8487
Les anciens combattants	
M. Bailey	8488
Nicolas Gill	
Mme Jennings	8488
L'agriculture	
Mme Ur	8488
L'agriculture	
M. Casson	8488
Marie—Louise Gagnon	
Mme Girard—Bujold	8489
La santé	
Mme Folco	8489
La sécurité en milieu de travail	
M. Martin (Winnipeg—Centre)	8489
Nicolas Gill	
M. Bigras	8489
Le Tribunal révolutionnaire iranien	
M. Cotler	8490
La BFC Shilo	
M. Borotsik	8490
Le développement des jeunes enfants	
M. Pagtakhan	8490
Le crime organisé	
M. Hoepfner	8490

L'Organisation mondiale du commerce	
M. Blaikie	8490
Le chef de l'opposition	
M. Clouthier	8491

QUESTIONS ORALES

Les taxes sur le carburant	
M. Day	8491
M. Chrétien (Saint—Maurice)	8491
M. Day	8491
M. Day	8491
M. Chrétien (Saint—Maurice)	8491
M. Day	8491
M. Chrétien (Saint—Maurice)	8492
M. Day	8492
M. Martin (LaSalle—Émard)	8492
M. Day	8492
M. Day	8492
M. Martin (LaSalle—Émard)	8492
Les surplus budgétaires	
M. Duceppe	8492
M. Martin (LaSalle—Émard)	8492
M. Duceppe	8492
M. Martin (LaSalle—Émard)	8492
M. Loubier	8493
M. Martin (LaSalle—Émard)	8493
M. Loubier	8493
M. Martin (LaSalle—Émard)	8493
L'environnement	
Mme McDonough	8493
Mme Redman	8493
Mme McDonough	8493
Mme Redman	8493
La taxe sur l'essence	
M. Clark	8493
M. Martin (LaSalle—Émard)	8493
Les pêches	
M. Clark	8494
M. Dhaliwal	8494
L'économie	
M. Kenney	8494
M. Martin (LaSalle—Émard)	8494
M. Kenney	8494
M. Martin (LaSalle—Émard)	8494
L'assurance—emploi	
M. Crête	8494
Mme Stewart (Brant)	8494
M. Crête	8494
Mme Stewart (Brant)	8494
Les pêches	
Mme Grey	8495
M. Dhaliwal	8495
Mme Grey	8495
M. Dhaliwal	8495
Le prix de l'essence	
M. Brien	8495
M. Martin (LaSalle—Émard)	8495
M. Brien	8495
M. Manley	8495

Les pêches	
M. Cummins	8495
M. Dhaliwal	8496
M. Cummins	8496
M. Cummins	8496
La santé	
M. Ménard	8496
M. Martin (LaSalle—Énard)	8496
Les Jeux de la Francophonie	
M. Mahoney	8496
M. Boudria	8496
Les pêches	
M. Duncan	8497
M. Dhaliwal	8497
M. Duncan	8497
M. Dhaliwal	8497
L'agriculture	
M. Proctor	8497
M. Collette	8497
M. Proctor	8497
M. Vanclief	8497
Les pêches	
M. Keddy	8498
M. Dhaliwal	8498
Mme Vautour	8498
M. Chrétien (Saint-Maurice)	8498
Les politiques culturelles	
Mme Bakopanos	8498
Mme Bulte	8498
La santé	
M. Mark	8498
M. Charbonneau	8498
L'importation de plutonium	
Mme Girard-Bujold	8498
M. Goodale	8499
M. Gruending	8499
M. Collette	8499
Les Jeux olympiques	
M. MacKay	8499
M. Chrétien (Saint-Maurice)	8499
Présence à la tribune	
Le Président	8499
Recours au règlement	
Les pêches	
M. Strahl	8499
M. MacKay	8499
M. Boudria	8500
Les travaux de la Chambre	
M. Schmidt	8500
Retrait de la motion	8500
M. Strahl	8500
M. Boudria	8500
M. Blaikie	8500
M. Boudria	8500

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits	
Jour désigné—La taxe sur les carburants	
motion	8500
M. Lunn	8501
M. St-Julien	8502
M. Lunn	8502
M. Cullen	8502
M. Lunn	8502
M. Gouk	8503
M. Riis	8504
M. Gouk	8504
M. Harb	8504
M. Gouk	8504
M. Nystrom	8505
M. Gouk	8505
M. Mills (Toronto—Danforth)	8505
M. Solberg	8506
M. Mills (Toronto—Danforth)	8506
Mme Girard-Bujold	8506
M. Mills (Toronto—Danforth)	8506
Mme Girard-Bujold	8506
M. Mills (Toronto—Danforth)	8506
M. Harb	8506
M. Epp	8508
M. Harb	8508
M. Crête	8508
M. Harb	8508
M. Chatters	8509
M. Cullen	8509
M. Chatters	8509
M. Martin (Winnipeg—Centre)	8510
M. Chatters	8510
Mme Girard-Bujold	8510
M. Chatters	8511
Mme Ablonczy	8511
M. McTeague	8512
Mme Ablonczy	8512
M. McTeague	8513
Mme Ablonczy	8513
Mme Ur	8513
M. Gouk	8514
Mme Ur	8514
M. Laurin	8514
Mme Ur	8515
M. St-Julien	8515
Mme Girard-Bujold	8516
M. St-Julien	8516
M. Cardin	8516
M. St-Julien	8517

LA SANCTION ROYALE

Le président suppléant (M. McClelland)	8517
--	------

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les crédits	
Jour désigné—La taxe sur les carburants	
Motion	8517
M. Casson	8517
Report du vote sur l'amendement	8518

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Loi sur les normes nationales d'apprentissage

Projet de loi C-318. Deuxième lecture	8518
M. Mahoney	8518
M. Gilmour	8521
M. Crête	8521
M. Crête	8522
M. Martin (Winnipeg-Centre)	8522
M. Casey	8524
Mme Folco	8525

Message du Sénat

La présidente suppléante (Mme Thibeault)	8526
--	------

SANCTION ROYALE

La présidente suppléante (Mme Thibeault)	8526
--	------

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Loi sur les normes nationales d'apprentissage

Projet de loi C-318. Deuxième lecture	8526
Mme Folco	8526
M. Mahoney	8527

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.**