



CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 140 • NUMÉRO 059 • 1<sup>re</sup> SESSION • 38<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le jeudi 17 février 2005**

—  
Présidence de l'honorable Peter Milliken

## **TABLE DES MATIÈRES**

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

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

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

# CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 17 février 2005

La séance est ouverte à 10 heures.

---

Prière

---

## AFFAIRES COURANTES

•(1000)

[Traduction]

### RAPPORT SUR LA GOUVERNANCE DES SOCIÉTÉS D'ÉTAT

**L'hon. Reg Alcock (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.):** Monsieur le Président, dans le cadre d'une initiative visant à fournir aux parlementaires et aux Canadiens l'examen le plus exhaustif de la gouvernance des sociétés d'État depuis plus de 20 ans, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, un rapport intitulé *Examen du cadre de gouvernance des sociétés d'État du Canada: Répondre aux attentes des Canadiennes et des Canadiens.*

\* \* \*

### CERTIFICAT DE NOMINATION

**L'hon. Dominic LeBlanc (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, conformément au paragraphe 110(2) du Règlement, je dépose un certificat de nomination concernant la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie. Ce certificat est renvoyé au Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

\* \* \*

### LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

#### CITOYENNETÉ ET IMMIGRATION

**L'hon. Andrew Telegdi (Kitchener—Waterloo, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le quatrième rapport du Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration, concernant les questions de citoyenneté.

En novembre 2004, le leader du gouvernement à la Chambre des communes a demandé à tous les comités de lui faire part de leurs recommandations au sujet de l'examen parlementaire précédent des nominations par décret qui relevaient de leurs compétences. Le présent rapport établit une marche à suivre pour ce faire.

Le comité a adopté une motion qui exhorte le gouvernement à élaborer, à l'intention du comité permanent, un processus d'examen transparent et accessible fondé sur des critères de compétence et exigeant que les personnes nommées montrent que leurs compétences correspondent aux critères établis.

•(1005)

## PÉTITIONS

### LE MARIAGE

**M. Dale Johnston (Wetaskiwin, PCC):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter, au nom de résidents de Wetaskiwin et d'ailleurs dans le centre de l'Alberta, une pétition enjoignant le Parlement de respecter la définition du mariage comme étant l'union entre un homme et une femme, à l'exclusion de toute autre.

Les pétitionnaires font remarquer que la Chambre a adopté une motion à ce sujet en juin 1999 et demandent au Parlement de soutenir la mesure législative reconnaissant l'institution du mariage dans le droit fédéral comme étant exclusivement l'union entre un homme et une femme.

**Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC):** Monsieur le Président, je suis très heureuse de présenter aujourd'hui trois pétitions.

Les deux premières proviennent de résidents de ma circonscription qui font valoir que, puisque la majorité des Canadiens appuient la définition juridique actuelle du mariage, soit l'union volontaire d'un homme célibataire, c'est-à-dire non marié, et d'une femme célibataire, c'est-à-dire non mariée, le Parlement a le devoir de veiller à ce que la définition du mariage soit celle que les Canadiens veulent.

### LE DIABÈTE

**Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC):** Monsieur le Président, j'ai aussi une pétition venant de citoyens qui demandent que le financement fédéral destiné à la recherche sur le diabète juvénile de type 1 soit versé pour que l'on puisse aider les jeunes gens qui en sont atteints.

### LE MARIAGE

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter aujourd'hui à la Chambre une pétition signée par un certain nombre de Canadiens, dont des résidents de ma circonscription de Mississauga-Sud, et portant sur la définition du mot mariage.

Les pétitionnaires souhaitent signaler à la Chambre que, selon eux, les décisions relatives aux aspects fondamentaux de la politique sociale devraient être prises par les élus du Parlement, et non par une magistrature non élue, et que le Parlement a le devoir de veiller à ce que la définition du mariage soit celle que souhaitent les Canadiens.

### *Recours au Règlement*

Par conséquent, ces pétitionnaires exhortent le Parlement à avoir recours à toutes les mesures législatives et administratives possibles, y compris l'article 33 de la charte, communément appelé disposition dérogatoire, s'il y a lieu, pour préserver et protéger la définition actuelle du mariage comme étant l'union d'un homme et d'une femme, à l'exclusion de toute autre.

\* \* \*

### QUESTIONS AU FEUILLETON

**L'hon. Dominic LeBlanc (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, on répondra aujourd'hui à la question n° 9.

[*Texte*]

Question n° 9—**M. Brian Pallister:**

En ce qui a trait aux dépenses d'accueil engagées par le personnel du président et directeur général de la Société canadienne des postes de 1999 à 2003, de même qu'à la liste détaillée de chacune: a) quel était le montant de chaque dépense; b) qui était présent au moment où chaque dépense a été faite; c) quels biens ou services précis étaient visés par la dépense; d) où chaque dépense a été effectuée; e) quel était le but de la rencontre pendant laquelle la dépense a été engagée?

**L'hon. John McCallum (ministre du Revenu national, Lib.):** Monsieur le Président, pendant la période de 1999 à 2003, le personnel du président et directeur général de Postes Canada comprenait un adjoint administratif et un agent de soutien. Pendant la période en question, trois personnes ont occupé le poste d'adjointe administrative et deux personnes occupaient des postes de soutien.

La politique de la Société canadienne des postes au sujet des frais de représentation est la suivante:

Les frais de représentation engagés durant un déplacement comprennent les frais d'admission à un événement où des discussions d'affaires ont lieu avec un client pendant l'événement, immédiatement avant ou immédiatement après.

Sous réserve de l'approbation préalable, les frais de représentation sont remboursés dans les cas suivants:

la personne invitée entretient des relations d'affaires avec la Société ou pourrait en avoir;

les frais sont engagés immédiatement avant ou après une discussion d'affaires qui pourrait se révéler avantageuse pour la Société.

Le personnel du président-directeur général de Postes Canada pendant cette période n'a pas encouru de dépenses de ce genre étant donné la nature de leur travail.

[*Traduction*]

**L'hon. Dominic LeBlanc:** Monsieur le Président, je demande que toutes les autres questions restent au *Feuilleton*.

**Le Président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

[*Français*]

### LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

**M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD):** Monsieur le Président, si vous le demandiez, vous constateriez qu'il y a consentement unanime pour adopter la motion suivante:

Qu'à la conclusion du présent débat sur la motion de l'opposition, toutes questions nécessaires pour disposer de cette motion soient réputées mises aux voix, le vote par appel nominal réputé demandé et différé à la fin de la période prévue pour les ordres émanant du gouvernement le mardi 22 février 2005.

**Le Président:** L'honorable député d'Acadie—Bathurst a-t-il le consentement unanime de la Chambre afin de présenter cette motion?

**Des voix:** D'accord.

**Le Président:** La Chambre a entendu l'énoncé de la motion. Lui plaît-il de l'adopter?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

\* \* \*

[*Traduction*]

### RECOURS AU RÈGLEMENT

#### ÉTUDE DU PROJET DE LOI C-23

**M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour vous signaler qu'une erreur de procédure s'est produite durant l'étude article par article du projet de loi C-23, et que cette erreur pourrait avoir une incidence sur les travaux de la Chambre.

Je vous demande expressément d'examiner les décisions de la présidence quant à la nécessité d'obtenir une recommandation royale malgré l'existence d'un fondement législatif.

Permettez-moi de résumer les faits de mon mieux. Le 10 février, une réunion s'est tenue sur l'examen article par article du projet de loi C-23. Le député de Chambly—Borduas a proposé des amendements. Je vous renvoie au procès-verbal, où on peut lire que:

● (1010)

[*Français*]

Article 20,

Yves Lessard propose.—Que le projet de loi C-23, à l'article 20, soit modifié par substitution, à la ligne 32, page 6, de ce qui suit:

« composée de 17 commissaires nommé par le »

Il s'élève un débat. [...]

La présidence déclare la proposition d'amendement irrecevable au motif qu'elle empiète sur la prérogative financière de la Couronne, selon ce qui est prévu à la page 655 de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*.

[*Traduction*]

La présidence a décidé alors et a décidé à nouveau aujourd'hui, lorsque j'ai assisté à la réunion, que le projet d'amendement visant à accroître le nombre de commissaires dans le projet de loi était irrecevable en l'absence d'une recommandation royale.

J'estime que la présidence et le personnel du comité n'ont pas tenu compte de la décision rendue par le Président Parent le 12 février 1998, lorsqu'ils se sont prononcés sur l'admissibilité de l'amendement du député de Chambly—Borduas. Je vous soumetts une copie de la brève décision du Président Parent.

Essentiellement, la décision établit qu'une recommandation royale n'est pas nécessaire lorsqu'une initiative a un fondement législatif.

Dans le cas du projet de loi C-23, je soutiens qu'il existe un fondement législatif pour nommer un nombre donné de commissaires. Il n'est donc pas nécessaire d'obtenir une recommandation royale pour changer le nombre de commissaires, même à la hausse, dans la mesure où il existe déjà un fondement législatif.

J'attire votre attention tout particulièrement sur le paragraphe (c) (6) à la page 717 de la 21<sup>e</sup> édition d'Erskine May, qui précise qu'une recommandation de la reine n'est pas requise dans le cas d'une dépense prévue par une autorisation, y compris pour:

Élargir la compétence d'un tribunal ou créer des infractions même si elles peuvent avoir pour effet d'accroître les coûts de l'administration de la justice.

C'est la citation sur laquelle le Président Parent s'est basé dans sa décision.

Dans ce cas, le député de Chambly—Borduas essayait de faire passer de 4 à 17 le nombre des membres de la commission. Je soutiens que l'amendement proposé était recevable et que le comité devrait avoir la possibilité de se pencher sur cet amendement durant l'étude article par article du projet de loi C-23.

Monsieur le Président, je connais vos décisions relatives aux comités, selon lesquelles ceux-ci doivent rester maîtres de leurs propres affaires; bien entendu, je les respecte, mais si nous n'avons pas d'éclaircissements sur la recevabilité de cet amendement, je ne vois pas comment nous pourrions poursuivre nos travaux sur ce texte législatif s'il en est fait rapport cette semaine conformément aux plans du comité.

Je vous demande donc de statuer sur la recevabilité de cet amendement et de transmettre votre décision au président du comité avant que celui-ci ne présente son rapport; il a été complété, et nous avons convenu de le présenter aujourd'hui à la Chambre des communes. Cependant, j'espère que votre décision reflétera celle rendue par le Président Parent en 1998.

[Français]

**M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ):** Monsieur le Président, mon intervention concerne le même recours au Règlement présenté par mon collègue d'Acadie—Bathurst. Effectivement, il s'agit d'une question très sérieuse quant à la suite des choses. Je m'explique.

Vous savez que nous avons actuellement, de façon opérationnelle, 22 comités parlementaires. L'une des activités majeures de ces comités consiste à procéder à l'étude article par article de divers projets de loi. Une autre fonction, qui est dévolue au comité, traite de l'étude de certains rapports et de certaines questions où le comité est maître de sa procédure.

Je n'ai pas l'intention d'élaborer sur ce dernier mandat du comité, mais bien sur le premier mandat à savoir l'étude article par article de certains des projets qui lui sont envoyés par la Chambre. Nous nous devons d'avoir, de la part de la présidence, de plus amples indications lorsqu'il s'agit de matières traitant d'engagements de nature pécuniaire de la part du gouvernement, qui ne seraient pas amendables par les comités. Cela faciliterait donc tout le travail. En effet, nous nous devons de faire une distinction entre un projet de loi qui émane d'un député, qui implique une dépense monétaire. Nous reconnaissons que les affaires émanant des députés qui impliquent des dépenses monétaires ne peuvent être admissibles par cette Chambre.

Toutefois, quant au but d'un projet de loi, lors de l'étude article par article, il est bien entendu qu'il y a des implications pécuniaires. Je suis informé que la présidente du Comité permanent du développement des ressources humaines, du développement des compétences, du développement social et de la condition des personnes

### *Recours au Règlement*

handicapées a rendu la décision que cela ne pouvait être amendé, parce qu'il y avait une implication monétaire.

Par conséquent, monsieur le Président, c'est dans ce sens que votre décision est importante. En effet, si les comités ne peuvent amender des articles qui traitent d'engagements financiers, vous comprendrez qu'on ait de la difficulté à justifier le bien-fondé de continuer d'avoir des comités parlementaires. Qu'est-ce que cela va donner d'avoir des comités parlementaires, s'ils ne peuvent pas amender les articles lorsqu'ils ont une incidence pécuniaire?

C'est pourquoi je souscris favorablement au recours au Règlement déposé par mon collègue d'Acadie—Bathurst.

• (1015)

[Traduction]

**L'hon. Dominic LeBlanc (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, nous n'en avons pas eu l'occasion puisque je n'ai entendu parler du recours au Règlement du député d'Acadie—Bathurst qu'il y a quelques minutes à peine. La question est importante. Nous, du côté du gouvernement, n'avons pas eu beaucoup de temps pour réfléchir à la nature de l'objectif visé par le député d'Acadie—Bathurst.

Cependant, monsieur le Président, vous-même ainsi qu'un bon nombre de vos prédécesseurs avez maintenu que les comités sont maîtres de leur propres affaires. En ce qui nous concerne, vous vous êtes clairement exprimé à de nombreuses reprises par le truchement de vos décisions: dans leur propre champ de compétence, les comités sont maîtres de leurs travaux et délibérations.

Monsieur le Président, je vous prie d'étudier attentivement la demande du député d'Acadie—Bathurst. Nous attendons votre décision.

[Français]

**Le Président:** Je voudrais faire part de l'appréciation de la présidence concernant le recours au Règlement soulevé par l'honorable député d'Acadie—Bathurst, les remarques de l'honorable député de Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord ainsi que celles du secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre.

À mon avis, il faut maintenant considérer la situation. Je note que le comité a déjà rapporté le projet de loi à la Chambre, qui en est maintenant à l'étape du rapport. Je ne sais pas si des amendements ont été proposés concernant les mêmes choses qu'on a essayé de proposer au comité. En tout cas, j'étudierai incessamment la situation, et je reviendrai peut-être plus tard à la Chambre pour vous faire part de ma décision.

[Traduction]

**M. Paul Forseth (New Westminster—Coquitlam, PCC):** Monsieur le Président, je suis le vice-président du comité. Je voudrais simplement ajouter que l'appel à la Chambre n'a pas l'appui des autres membres du comité. Ce dernier a jugé avoir terminé ses travaux dans les normes. Nous avons noté qu'il y avait une prestation venant du député et de son parti seulement, qui n'a pas l'appui des autres membres du comité, notamment la présidente du comité et moi-même, le vice-président.

*Les crédits*

● (1020)

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, je voudrais préciser qu'il ne s'agit pas de savoir qui était d'accord ou non, mais de déterminer ce que prévoit le Règlement. Il est important, monsieur le Président, que vous rendiez une décision seulement sur ce que prévoit le Règlement à cet égard.

**Le Président:** Le député d'Acadie—Bathurst pourrait peut-être éclaircir une chose pour moi. Une contestation de la décision de la présidente du comité a-t-elle été tranchée par le comité?

[Français]

L'honorable député de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup veut répondre à cette question.

**M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ):** Monsieur le Président, j'étais effectivement au comité. Il y a eu une demande d'appel de la décision de la présidente et cette décision a été maintenue par une majorité de votes.

Je crois que cette question-là dépasse la seule règle interne d'un comité. En effet, c'est l'ensemble de l'opération gouvernementale, en bout de ligne, qui est remis en question. Si cette pratique, ce précédent-là, est prioritaire et définitive, cela changerait tout le bien-fondé de chacun des comités. Il serait donc important qu'on prenne quand même une décision à ce propos.

Cependant, il y a eu effectivement une demande d'appel de la décision et celle-ci a été maintenue majoritairement par le comité.

**M. Yvon Godin:** Monsieur le Président, personnellement, cette semaine, j'étais présent au comité. J'ai voulu faire entendre la décision du Président Parent et la présidente a refusé d'entendre quoi que ce soit à ce propos. Elle a dit que cette affaire était close et qu'elle ne voulait pas l'entendre.

[Traduction]

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, je veux parler de cela, car j'ai vécu une situation semblable. Le fait est que le président de tout comité et en fait tous les membres d'un comité se fient sur les greffiers au Bureau pour les conseiller; nous ne pouvons que supposer. Cependant, lorsqu'il y a une contestation, elle est tranchée alors par les membres du comité sans connaître les dispositions pertinentes du Règlement. Nous ne devrions pas oublier que s'il y a eu une erreur dans les conseils que les greffiers au Bureau ont donnés à la présidente ou au comité, il doit alors y avoir une façon de remédier à la situation.

Je voulais également intervenir, car je sais aussi que ce problème a été porté à l'attention des greffiers au Bureau avant que le projet de loi ne soit renvoyé par le comité à la Chambre. J'aimerais en connaître davantage là-dessus, car si ce projet de loi n'avait pas été déposé, on aurait pu présenter une motion à l'étape du rapport à temps. Une fois que le projet de loi est déposé, du fait des restrictions quant au délai pour soumettre des motions à l'étape du rapport, il se peut qu'il soit devenu impossible de corriger une erreur qui aurait pu être commise au comité. Cela se produit dans le cas de projets de loi où l'étape du rapport se déroule dans les 48 heures suivant le renvoi à la Chambre.

Je crois qu'il s'agit de beaucoup plus qu'un simple conflit entre des partis. Je pense que la question fondamentale semble être de savoir si oui ou non les greffiers au Bureau conseillant un comité ont commis une erreur de jugement ou ont rendu une mauvaise décision.

**Le Président:** Je signale au député de Mississauga-Sud que des amendements ne peuvent être proposés à la Chambre à l'étape du rapport tant que le comité n'a pas fait rapport. Je pense donc que l'ordre qu'il évoque dans son argument est incorrect.

Les amendements peuvent maintenant être présentés au Bureau. Le projet de loi n'est pas appelé aujourd'hui à l'étape du rapport. Il est donc possible de soumettre des amendements jusqu'à ce qu'il le soit. Pour ce qui est des amendements proposés par des députés pour examen à l'étape du rapport du projet de loi, nous verrons ce qui arrivera.

En ce qui concerne les délibérations du comité, je vais examiner le compte rendu. Je remercie les députés d'avoir répondu aux questions.

[Français]

J'espère que je pourrai revenir à la Chambre bientôt avec une réponse et une décision sur cet important recours au Règlement.

**INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

● (1025)

[Traduction]

**LES CRÉDITS**

## MOTION DE L'OPPOSITION—L'ENVIRONNEMENT

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NDP)** propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait reconnaître l'incidence du smog sur la santé publique et l'échec des mesures volontaires sur les taux d'émission en imposant par voie législative des mesures obligatoires en vue d'accroître l'efficacité des véhicules légers vendus au Canada, toutes catégories confondues.

—Monsieur le Président, depuis 25 minutes, je me sens comme un coureur sur la ligne de départ, prêt à s'élancer. J'espère que les téléspectateurs de CPAC ont été aussi fascinés que moi par le débat de procédure de ce matin.

Nous sommes sur le point d'entreprendre un débat important sur un certain nombre de questions cruciales pour ce gouvernement minoritaire et pour l'avenir de tous les Canadiens. J'aimerais aborder plusieurs questions importantes ce matin, au sujet du leadership et des promesses faites à tous les Canadiens et qui n'ont pas été tenues. Je veux parler de la santé des Canadiens et de celle de notre économie. Je veux parler des politiques et du rôle du gouvernement dans l'élaboration de politiques visant à protéger la santé des Canadiens et celle de notre économie.

Je suis très fier de prendre la parole ici aujourd'hui. J'espérais vraiment que notre chef puisse présenter sa motion, comme c'est l'une des principales raisons de son entrée en politique. Il est grandement déçu de ne pouvoir être présent, mais je suis certain que la Chambre sera heureuse d'apprendre qu'il se rétablit normalement et qu'il continue d'inciter le gouvernement à prendre des mesures sérieuses pour lutter contre les changements climatiques dans ce pays.

Sur le plan du leadership et de la vision d'avenir pour le Canada, le Parti libéral a présenté aux Canadiens, en 1993, son désormais tristement célèbre livre rouge, qui contenait toute une série de promesses, dont la plupart, c'est connu maintenant, ont tout simplement été violées.

Il y avait notamment une promesse concernant les émissions de gaz à effet de serre. Hier à la Chambre, le ton a été donné, en ce jour particulièrement opportun de l'entrée en vigueur de l'accord de Kyoto, lorsque tous les partis, ceux de l'opposition tout au moins, ont dénoncé le gouvernement pour son manque de planification, de prémonition et de préparation en rapport avec cet accord d'importance primordiale. Le secrétaire parlementaire a parlé d'un jour de célébration. Je ne suis pas convaincu que le ministre serait d'accord avec lui suite au débat d'hier.

*Les crédits*

L'ambiance n'était pas à la célébration hier à la Chambre, mais plutôt à la frustration, que partageaient tous les partis d'opposition ainsi que les Canadiens, à cause de l'absence de progrès et de planification dans le dossier de Kyoto. La situation en matière d'émissions d'automobiles nous donne un autre exemple du manque de prévision et de vision du gouvernement libéral.

Si nous avons proposé cette motion aujourd'hui, c'est pour porter le débat au prochain niveau, pour aller au-delà des belles paroles et considérer la réalité des chiffres, qui interpellent quotidiennement les Canadiens, eux qui ont à prendre des décisions sur leurs moyens de déplacement, sur la santé de leur milieu et de leur ville, au sujet du smog et de questions importantes à régler, tout cela n'ayant rien à voir avec les belles paroles et les promesses non tenues que l'on nous rabâche d'une campagne électorale à l'autre.

Nous connaissons l'importance des véhicules utilitaires légers comme émetteurs de gaz à effet de serre. Nous savons que les fabricants d'automobiles du pays ont un rôle important à jouer pour résoudre le problème de pollution auquel les Canadiens font face au quotidien et dont nous voyons les effets graves dans nos hôpitaux et nos écoles, du fait que nos jeunes courent des risques de santé grandissants simplement parce qu'ils respirent l'air qui nous entoure.

Vingt-cinq pour cent de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre proviennent de ce secteur, et la moitié de ce pourcentage est attribuable aux véhicules dont nous allons parler aujourd'hui. Il est donc clair qu'une part importante de la solution doit venir de ce secteur. Il nous importe à tous que le Canada innove et prenne des initiatives à cet égard en matière d'exigences obligatoires de rendement du carburant.

J'ai ici une note qui m'a été transmise hier et qui dit que nous avons déjà le soutien d'un certain nombre de députés. Le porte-parole en chef du Parti conservateur du Canada, le député de Red Deer, en répondant à un questionnaire du Sierra Club durant les dernières élections fédérales, s'est engagé à appuyer l'adoption de règlements obligeant les fabricants de voitures à se conformer à des normes obligatoires de rendement énergétique supérieur. C'est fantastique. C'est bon à entendre. Nous nous attendons à ce que ce parti appuie notre motion aujourd'hui parce qu'elle dit essentiellement la même chose.

Nous avons parlé à un certain nombre de députés du Bloc qui semblent souscrire à l'idée qu'il faut acquiescer aux demandes formulées par les Canadiens depuis de nombreuses années, que le Parti libéral doit enfin remplir sa promesse. Nous avons vu que les normes volontaires ne donnent aucun résultat. Elles sont restées lettre morte.

En 1993, le Parti libéral a promis une réduction de 20 p. 100 des gaz à effet de serre. Il a certes atteint le chiffre de 20 p. 100, mais c'était dans la mauvaise direction: au lieu de diminuer, les émissions de gaz à effet de serre au Canada ont augmenté de 20 p. 100.

**Une voix:** C'est honteux.

**M. Nathan Cullen:** Absolument honteux.

Nous croyons avoir trouvé une façon sensée pour les Canadiens et le secteur de l'automobile d'entrer dans la nouvelle économie et d'assurer à tous un avenir dont ils seront fiers.

● (1030)

Certaines personnes contestent la gravité du smog. Je voudrais citer quelques chiffres pour que les députés comprennent à quel point cette question est importante pour les Canadiens dans leurs activités quotidiennes. Selon l'Association médicale de l'Ontario, 2 000 décès par année en Ontario seulement peuvent être attribués au

smog. Le gouvernement du Canada estime, quant à lui, que 5 000 décès par année sont causés par le smog, soit cinq fois plus que le nombre de meurtres dans notre pays.

Il est évident que le smog a une incidence indéniable sur la santé des Canadiens. Ces données ne portent que sur les personnes qui ont fini par succomber aux effets néfastes du smog; elles ne tiennent pas compte de tous ceux qui souffrent de maladies respiratoires et d'asthme causés par le smog. Dans nombre de grandes villes du pays, le smog fait maintenant son apparition au mois de février, ce qui ne s'était jamais vu auparavant.

Nous devons faire quelque chose à propos de la circulation automobile dans nos villes. Nous devons imaginer un avenir où nos déplacements pour aller au travail ou à l'école ne nous feront pas de tort, ni à nous, ni à nos enfants. Nous devons imaginer un avenir où nous pourrions nous rendre en marchant à la Chambre des communes sans voir de véhicules qui tournent au ralenti devant le Parlement avec leur moteur en marche. Ce serait un concept novateur à retenir, pour le gouvernement. Nous devons faire naître une culture au sein de la Chambre, parmi les représentants de la population du pays. Nous devons agir contre l'augmentation du smog dans nos villes.

Il y a quelques mois, le Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile a dit que nous avions besoin d'une politique nationale pour le secteur automobile, et nous attendons toujours. Si le gouvernement avait vraiment la volonté de prendre les choses en main et comprenait ce que les Canadiens veulent et ce dont ils ont besoin, une telle politique nationale intégrerait quelques-unes des suggestions que nous entendons aujourd'hui. Avec le manque d'initiative dans le secteur automobile ainsi que le manque de clarté du gouvernement et le doute qu'il laisse planer à propos de sa vision du secteur automobile pour l'avenir, nous allons continuer de nous enliser dans le doute. Nos entreprises en souffrent et les investisseurs fuient ce marché parce qu'ils ne savent pas quelle orientation le gouvernement a dans ses cartons pour le secteur automobile. Il ne sait pas que nous pourrions établir des partenariats avantageux avec le secteur automobile.

En 1982, la Chambre et le Sénat ont étudié la possibilité de soumettre le secteur à une réglementation. Mais le secteur s'y est opposé et a dit qu'il appliquerait des mesures volontaires. Il a dit qu'il n'était pas nécessaire de lui forcer la main et qu'on finirait par arriver au même point sans réglementation. C'est ainsi que le projet de loi envisagé à l'époque n'a jamais été adopté.

En 2002, selon Transport Canada, l'accord sur les mesures volontaires a été régulièrement violé. C'est le problème de ce genre d'accord. Non seulement nous n'avons pas droit à des comptes rendus des progrès réalisés, parce qu'il s'agit de mesures volontaires, mais si l'accord n'est pas respecté, il n'y a aucune conséquence. Si nous avons une loi d'application volontaire contre l'homicide, est-ce que, dans la plupart des circonstances, nous saurions si les gens sont poursuivis pour leurs crimes? Il faut être sérieux dans ce dossier. Pour les Canadiens, il n'est plus acceptable de regarder le gouvernement libéral se traîner les pieds.

**Une voix:** C'est comme *En attendant Godot*.

**M. Nathan Cullen:** *En attendant Godot* et les autres. Il nous faudrait peut-être rebaptiser le Parti libéral.

### *Les crédits*

Bien des gens soutiennent qu'il faut éviter les règlements d'application obligatoire parce qu'ils seraient préjudiciables au secteur de l'automobile et chasseraient des emplois du Canada. Où iraient ces emplois? La Californie envisage des restrictions sévères sur les émissions, tout comme New York, l'Illinois et le Maine. Les États-Unis sont l'un de nos principaux marchés d'exportation. Ces États envisagent tous la même réglementation. C'est là que vont une grande partie de nos véhicules. C'est le marché que nous visons. À l'évidence, l'industrie s'oriente vers une diminution des émissions des voitures. Comment pareille mesure pourrait-elle nous faire perdre des emplois, puisque tous ceux qui achètent ces voitures seront soumis à une réglementation?

Le Canada doit être à l'avant-garde. Il doit se tourner vers l'avenir au lieu de s'accrocher au passé. Il faut être à l'écoute du secteur et des consommateurs. J'ai cherché sur les sites Web de Toyota et de Honda des renseignements sur les véhicules hybrides. Il y a des listes d'attente. Imaginez combien d'entreprises au Canada voudraient avoir des listes d'attente pour leurs produits et voudraient voir les consommateurs faire la queue ou verser un acompte pour acheter leurs produits. Il est évident qu'il existe un marché pour ces voitures.

Il est clair que l'idée de réduire la pollution dans le transport et d'acheter moins d'essence plaît aux Canadiens. Notre parti a recommandé la suppression de la TPS sur ces voitures pour en faciliter l'achat.

• (1035)

Je connais un certain nombre de vendeurs d'automobiles. Voici comment ils suscitent l'intérêt chez le consommateur: la voiture coûte peut-être 2 000 \$ ou 3 000 \$ de plus, mais l'acheteur va récupérer cette différence en quelques mois, un an ou deux, selon la consommation de la même voiture non hybride. Passé ce stade, il économisera tout en protégeant l'environnement et en se donnant bonne conscience.

Les compagnies de taxi s'intéressent à la question et proposent des voitures hybrides. Je parie que, si on propose aux Canadiens le choix entre un hybride et un véhicule qui pollue davantage, ils choisiront le taxi hybride. Ils apprécieront davantage la course et leur journée. Les compagnies de taxi seraient certainement satisfaites: elles feraient plus d'argent parce qu'elles achèteraient moins d'essence.

Le gouvernement a recours à une autre tactique, la tactique habituelle consistant à verser de l'argent. Il embauche un comédien et met sur pied un programme de 26 millions de dollars intitulé le « Défi d'une tonne ». Ensuite, il tente de convaincre les Canadiens qu'ils doivent perdre un peu de poids, que cela dépend d'eux, et qu'ils sont responsables de l'état actuel des choses. La solution se trouve évidemment entre les mains des Canadiens et dans leurs habitations. S'ils ne voient pas bien leur responsabilité en la matière, alors c'est sans doute leur faute.

Le gouvernement, lui, ne s'attribue aucun rôle et aucune responsabilité à ce chapitre. Qu'un important accord international, conclu avec 140 pays, soit entré en vigueur hier sans que le gouvernement ait adopté un plan conséquent, c'est la plus grande marque d'irresponsabilité qu'il ait jamais donnée. Le Cabinet n'a pas su faire preuve de l'engagement, de la prise de conscience et de la détermination nécessaires pour dresser un plan afin que le secteur de l'automobile soit avantagé, que notre économie progresse et que nous fassions davantage pour protéger notre environnement et la santé des Canadiens. Au contraire, hier, le gouvernement a été pris de court, sans plan, en cette belle journée mémorable.

La seule annonce qui a été faite, c'est que le gouvernement se trouvera dans l'embarras à Montréal, en novembre, lorsqu'il

accueillera le monde entier dans notre pays et qu'il faudra expliquer en détail aux Canadiens son bilan pitoyable en matière d'environnement. Il ne nous reste plus qu'à espérer que Montréal ne connaisse pas une journée de smog pendant la CoP11. Pour le reste, le gouvernement a échoué lamentablement. Nous le savons, les Canadiens croyaient et espéraient que le gouvernement avait pris le taureau par les cornes en matière d'environnement, mais il a échoué lamentablement à ce chapitre.

Beaucoup de gens s'opposent à toute réglementation. D'après eux, nous ne devrions pas réglementer le commerce, nous devrions laisser libre cours aux échanges et laisser les entreprises faire à leur guise. Si l'on en croit le rapport de Transports Canada, les normes d'émission mises de l'avant par Ottawa ne sont pas assez contraignantes et ne respectent pas ces engagements. C'est tragique.

Que la Chambre se rappelle les débats qui ont eu lieu lorsqu'on a proposé de réglementer les ceintures de sécurité, les coussins gonflables et l'essence sans plomb. Certains intervenants du secteur de l'automobile ont repris les mêmes arguments, soit que le port obligatoire de la ceinture de sécurité ou le coût trop élevé des coussins gonflables nous feraient perdre des emplois ou les enverrait en dehors de notre pays. Aujourd'hui, le secteur de l'automobile annonce avec fierté l'efficacité des ceintures de sécurité et des coussins gonflables ainsi que l'efficacité énergétique des voitures.

Il est avantageux pour l'industrie de pouvoir proposer des véhicules sûrs aux consommateurs. Chaque secteur compte des éléments progressistes et d'autres qui le sont moins. Nous devons récompenser les éléments les plus progressistes, les fabricants qui sont tournés vers l'avenir et qui ont décidé de dire aux Canadiens et au monde qu'ils peuvent fabriquer des véhicules plus écologiques et plus économiques.

Le gouvernement annonce le budget le plus écologique de son histoire, mais voyons si cette nouvelle promesse se réalisera. Les Canadiens et les députés doivent se demander si, après tant de promesses non tenues en matière d'environnement, ils peuvent avoir confiance que le gouvernement libéral présentera un budget écologique.

Le gouvernement a dit qu'il a dépensé jusqu'à maintenant 3,7 milliards de dollars pour se conformer au Protocole de Kyoto. Nous avons ensuite appris que cet argent avait été alloué, mais non dépensé. En avons-nous eu pour notre argent? Le gouvernement n'en est pas sûr non plus. Il ignore si l'argent dépensé l'a été efficacement. Tout indique le contraire; les émissions ne cessent d'augmenter. Nous devons démontrer plus de détermination et de rigueur dans notre gestion de l'environnement.

Nous invitons tous les partis à la Chambre à appuyer la motion à l'étude.

• (1040)

J'ai consulté des députés des quatre partis, et ils ont constaté que leurs électeurs sont très préoccupés et qu'ils veulent pouvoir être fiers de la façon dont se développe l'industrie automobile. Ils veulent être fiers des véhicules qu'ils conduisent et pouvoir en acheter de nouveaux en toute tranquillité d'esprit.

Des économies pour les Canadiens signifient des investissements accrus dans l'économie, une augmentation des achats et un accroissement du PIB. L'augmentation du pouvoir d'achat des Canadiens se répercute sur l'économie.

*Les crédits*

Le NPD, sous la direction de son chef, a fait des recommandations. Il estime notamment qu'il faut accroître le pouvoir d'achat des Canadiens en les subventionnant lorsqu'ils achètent une automobile. Ils récupéreront le coût à l'achat d'essence. Les familles à faible et moyen revenus doivent consacrer chaque semaine et chaque mois une part importante de leur budget à l'achat d'essence. Une réduction de 22 p. 100, 23 p. 100, 24 p. 100 et plus du coût, selon le type de véhicules, leur permettrait de réaliser des économies substantielles. Elles pourraient investir cet argent dans des comptes d'épargne-études ou acheter de la nourriture de meilleure qualité, au lieu de le consacrer à l'achat d'essence et de polluer l'atmosphère.

Nous allons essayer aujourd'hui de laisser les belles paroles de côté pour nous pencher sur les chiffres réels. Idéalement, nous devrions passer la journée à parler de ce qui est bon pour les Canadiens.

Les Canadiens exigent depuis des années que l'on prenne des mesures dans ce domaine. Les représentants du secteur automobile ont affirmé qu'ils atteindraient les objectifs grâce à des mesures volontaires. Le temps a passé et le gouvernement et la Chambre doivent maintenant adopter des politiques logiques pour les consommateurs, efficaces pour la santé publique et raisonnables pour le secteur automobile. Ces politiques doivent être raisonnables pour que le secteur puisse exporter sa technologie et ses produits vers les marchés émergents autour du monde.

Ceux qui croient que nous pouvons faire adopter nos habitudes de consommation dans les pays en développement sans détruire l'environnement se trompent royalement. Nous ne pouvons permettre que la Chine et l'Inde, dont les classes moyennes sont très peuplées, consomment et polluent au rythme où nous l'avons fait au cours des dernières années.

Nous devons cesser d'être les parias que nous avons toujours été au niveau international et adopter un rôle de chef de file dans ce domaine. L'OCDE nous place au dernier rang. Seulement deux pays polluent plus que le Canada, dont les États-Unis. Depuis l'arrivée de George Bush au pouvoir, les Américains ont fait beaucoup plus à l'égard des changements climatiques que ce que notre premier ministre a réussi à faire, et 39 États américains sont maintenant en voie de réaliser les engagements pris aux termes du Protocole de Kyoto. Notre premier ministre n'a même pas réussi à atteindre les minces succès que les Américains ont atteints sous la gouverne de George Bush, lequel est loin d'être un grand ami des groupes environnementalistes. Je ne crois d'ailleurs pas qu'il assiste très souvent à leurs galas.

Toutefois, sous la direction du premier ministre, du Parti libéral et de trois gouvernements majoritaires au cours desquels tous les pouvoirs étaient entre les mains de quelques personnes seulement, les ministériels ont été incapables d'adopter les changements progressifs proposés dans la présente motion.

Nous devons nous tourner vers l'avenir. Nous devons songer au leadership dont les Canadiens nous demandent de faire preuve et aux responsabilités que les Canadiens nous demandent de prendre, en collaboration avec eux, pour tenter de résoudre les problèmes et de relever les défis soulevés par le protocole de Kyoto, tout en assumant nos responsabilités à l'égard des générations à venir.

**M. Paul Forseth (New Westminster—Coquitlam, PCC):** Madame la Présidente, le député devrait sortir son stylo, parce que j'ai un certain nombre de questions qui, je l'espère, trouveront réponse aujourd'hui.

La motion du député dit «...en imposant par voie législative des mesures obligatoires en vue d'accroître l'efficacité des véhicules

légers vendus au Canada, toutes catégories confondues ». Nous avons déjà toutes sortes de contrôles et de normes au Canada. Je veux savoir de quels critères précis il se plaint.

Le député a parlé d'un remboursement de la TPS dans le cas de certains véhicules ayant une faible consommation d'essence. Toutefois, envisage-t-il secrètement de pénaliser les propriétaires de certains autres véhicules? Une telle mesure a été imposée chez nous, en Colombie-Britannique.

À quel type de pollution le député fait-il allusion? S'agit-il des oxydes d'azote, du MOX et des vrais poisons, ou fait-il référence au dioxyde de carbone et à la vapeur d'eau, dont fait état le Protocole de Kyoto? Je l'ai entendu confondre à tort le smog, les poisons qu'on trouve dans l'environnement et la vraie pollution avec ce qui est visé par l'accord de Kyoto et ce qui touche les changements climatiques. Ce n'est pas la même chose. Tout le monde sait cela. Qu'est-ce que le député entend par « véhicules légers »? Il y a certainement lieu de définir cette expression.

Le député dit-il que les normes de la Californie devraient s'appliquer partout au Canada? Il se doit d'être précis. À quel plan et à quel échancier fait-il allusion?

Les lois en vigueur au Canada respectent déjà le contenu de la motion. À la limite, nous pourrions adopter cette motion, parce que ce qu'elle demande existe déjà au Canada. Qu'est-ce que le député veut au juste? Où veut-il nous amener? S'il souhaite véritablement aider la cause de l'environnement, je lui conseille d'avoir un plan et un échancier, au lieu de simplement s'en prendre aux véhicules. Quels sont les chiffres et où sont ceux-ci? Où allons-nous avec cette motion?

• (1045)

**M. Nathan Cullen:** Madame la Présidente, je remercie le député de sa question excitante. La motion a suscité une grande colère chez lui. Je suis en train de la lire afin de voir ce qui a pu justifier une telle crainte et de tels propos de la part du député.

Celui-ci a demandé quel était notre plan et quel motif secret se cachait derrière la motion. La motion est telle qu'elle est. Selon les rapports du gouvernement lui-même, le programme de mesures volontaires en place au Canada n'a pas fonctionné. Par conséquent, nous demandons que les mesures volontaires soient remplacées par des mesures obligatoires.

En ce qui a trait aux chiffres, c'est précisément l'objet du débat. Qu'est-ce qui serait raisonnable pour ce secteur? Qu'est-ce qui serait le plus profitable aux Canadiens?

Pour ce qui est des normes d'émission de la Californie, cet État a fait beaucoup pour aider l'environnement et pour favoriser le développement d'un nouveau secteur. Il est très important de voir quels secteurs ont contribué à l'économie pendant la mise en place de ces normes d'émission. Les véhicules légers sont une catégorie de véhicules que nous avons désignée au Canada.

Pour répondre à la question du député, la prémisse de la motion consiste à passer d'une application volontaire à une application obligatoire. S'agissant des chiffres concrets, le secteur de l'automobile doit croire que le gouvernement et la Chambre des communes sont résolus à mettre en place des exigences obligatoires.

*Les crédits*

Depuis 1982, l'esprit n'y est pas. Le secteur de l'automobile sait qu'il n'a pas à agir, parce que c'est volontaire. Si le secteur de l'automobile peut demeurer soumis à des normes d'application volontaire, il n'est pas nécessaire de faire les changements importants que nous demandons et qui, nous le savons, sont réalisables. Le secteur de l'automobile lui-même a indiqué qu'il est prêt à apporter des améliorations correspondant à 17 p. 100 des changements demandés.

Manifestement, le but de la motion est la mise en place d'un régime obligatoire plutôt que volontaire, parce que le régime volontaire ne fonctionne plus.

[Français]

**M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ):** Madame la Présidente, d'entrée de jeu, je tiens à dire que le Bloc québécois est favorable, naturellement, à la motion déposée par mon collègue du Nouveau Parti démocratique. Cependant je la trouve un peu fourre-tout et imprécise. On ne peut s'opposer à une telle proposition qui vise à accroître l'efficacité des véhicules légers. Cependant, pourquoi mon collègue n'a-t-il pas précisé exactement le niveau d'efficacité qu'il entend proposer au gouvernement?

Quand je regarde le plan d'action du gouvernement présenté en novembre 2002, on parle d'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules automobiles de 25 p. 100, ce qui n'est même pas précisé dans la motion présentée par mon collègue. Cette amélioration permettrait de réduire de 5,2 mégatonnes les gaz à effet de serre.

Je suis tout à fait d'accord avec la motion de mon collègue, mais n'aurait-il pas été plus avantageux et plus juste de préciser, à l'intérieur de sa motion, qu'il souhaite une amélioration de 25 p. 100 des véhicules légers au Canada?

[Traduction]

**M. Nathan Cullen:** Madame la Présidente, c'est une excellente question et une observation juste.

L'élément le plus important de la motion tient à ce qu'elle crée le cadre des négociations entre le gouvernement du Canada et le secteur de l'automobile, visant à ce que les deux parties conviennent du fait que les normes volontaires ne constituent plus une possibilité, qu'il faut maintenant passer à un régime obligatoire.

La raison pour laquelle nous avons besoin d'une politique de l'automobile au Canada, c'est que, manifestement, nous n'en avons pas. En l'absence de cette politique, l'industrie n'a guère de directives quant aux orientations qu'elle doit suivre pour se conformer à la politique gouvernementale.

Si le gouvernement disait que, par suite d'une motion à la Chambre et sous la direction de la population canadienne, des normes d'émission obligatoires seront mises en place, le chiffre serait alors fixé de concert avec nos partenaires du secteur de l'automobile. De toute évidence, nous devons fixer un chiffre qui corresponde à nos engagements environnementaux et permette au secteur de survivre, tout en répondant aux besoins des consommateurs. Ce dont les consommateurs ont besoin, c'est d'une essence de meilleure qualité; ils ont besoin d'une réduction des gaz que leur véhicule émet.

La motion met en place le cadre nécessaire pour cela en disant qu'un régime volontaire n'est plus possible, qu'il doit être obligatoire. Ensuite, nous agirions de concert avec nos partenaires du secteur de l'automobile et du monde syndical pour déterminer ce chiffre, selon le véhicule et sa catégorie.

● (1050)

**L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Madame la Présidente, au lieu de dire que la motion soulève de la colère, nous, de ce côté-ci, estimons que cette motion est formidable pour deux raisons. D'abord, nous prenons déjà des mesures pour atteindre ces objectifs. Ensuite, la motion nous donne la possibilité, tout au long de la journée, d'expliquer toutes sortes de programmes et de règlements que nous avons mis en place avec succès pour atteindre les objectifs de l'accord de Kyoto.

J'ai beaucoup de respect pour le député. Il est un excellent analyste et un grand parlementaire. J'ai été étonné qu'il ait laissé entendre que les Canadiens ne devraient jouer aucun rôle dans la réduction des gaz à effet de serre et que cette question ne les intéressait pas. Cet aspect représente une partie infime de notre plan. Nous collaborons avec les constructeurs d'automobiles, les grands émetteurs et l'industrie, mais une petite partie de notre plan, c'est que les Canadiens veulent faire leur part. Nous leur montrons des façons de contribuer. Je suis étonné que le député pense que les Canadiens ne veulent pas faire leur part ou obtenir des conseils sur des façons de contribuer.

Les gens disent constamment qu'il n'y a aucun plan. Le député a dit la même chose. Les gens devraient savoir qu'en octobre 2000 il y a eu le Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique, qui se chiffrait à 500 millions de dollars. Il est étonnant que les députés qui s'intéressent aux changements climatiques, particulièrement les porte-parole, ne soient pas au courant du plan. Un deuxième plan visant à approuver le premier, le Plan du Canada sur les changements climatiques, a été publié en novembre 2002. En août 2003, le gouvernement a annoncé l'injection de 1 milliard de dollars de plus.

Lorsque le député a dit que nous vendons à la Chine des technologies d'utilisation du charbon qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre et que ce pays est un des pires pollueurs, il a mentionné que le Canada était un des pires pollueurs au monde. Or, selon l'Agence internationale de l'énergie, le Canada se classe au troisième rang sur 12 pays qui ont apporté des améliorations sur le plan énergétique au cours des années 90.

Pour m'assurer que les gens sont au courant de la question concernant les émissions de gaz d'échappement aujourd'hui, je voudrais poser quelques questions au député, et il pourra répondre à n'importe laquelle d'entre elles. Je voudrais juste m'assurer que les porte-parole, ceux qui devraient en savoir le plus, sont au diapason sur ce sujet.

Le 1<sup>er</sup> janvier dernier, nous avons pris de nouvelles mesures de réduction des émissions de soufre, comme l'a dit l'opposition. Dans quelle mesure les émissions de soufre seront-elles réduites? Selon l'étude fédérale-provinciale sur le sujet, environ combien de vies seraient épargnées?

Nous aurons réduit le smog de façon importante en 2010. D'ici là, quelle proportion du smog attribuable aux véhicules automobiles les règlements déjà en vigueur, comme l'a dit le chef de la loyale opposition de Sa Majesté, auront-ils permis de réduire?

**M. Nathan Cullen:** Monsieur le Président, je trouve intéressant de voir que le gouvernement me demande d'analyser l'efficacité de ses propres politiques. De toute évidence, si le plan dont parle le député était efficace, il n'y aurait pas eu une hausse de 20 p. 100 des émissions, mais bien la diminution promise de 20 p. 100.

*Les crédits*

Nous n'avons cessé de parler du plan, qui est entré en vigueur hier. En fait, les étudiants ne se sont pas pointés à l'examen qui avait lieu hier. Ils n'avaient pas fini d'étudier. Le jour où les Canadiens attendaient l'annonce d'une politique cohérente et d'un plan, on leur a dit d'attendre, que cela était imminent. Cela me fait penser à l'examen de la politique étrangère, qui est toujours imminent. Nous avons assez attendu.

Pour ce qui est des normes internationales, l'OCDE a classé le Canada au 24<sup>e</sup> rang, le dernier, et pour ce qui est de l'exportation de notre pollution aux quatre coins du monde, au 144<sup>e</sup> rang sur 146. Selon moi, il faut vraiment faire un effort pour obtenir un aussi mauvais classement au chapitre des normes internationales et de l'exportation de notre pollution.

J'ai un grand respect pour le député lorsqu'il parle de l'efficacité des plans, mais parler des fonds investis n'a rien à voir avec l'efficacité.

**L'hon. R. John Efford (ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Madame la Présidente, je partagerai mon temps avec mon collègue le ministre de l'Environnement.

Je suis ravi de prendre la parole à la Chambre sur un sujet aussi important que le changement climatique.

Les habitants de toute la Terre constatent les effets du changement climatique. Les températures sont plus chaudes et plus sèches dans certaines régions, la glace fond dans l'Arctique et les niveaux des océans augmentent. Les preuves scientifiques sont évidentes. Le Canada assume sa responsabilité et participe très sérieusement à la solution mondiale. Les importants investissements que nous avons déjà faits et le rôle de chef de file que nous jouerons dans l'avenir, entre autres, indiquent que les efforts du Canada en vue de lutter contre le changement climatique seront sans pareils à l'échelle mondiale.

En tant que ministre des Ressources naturelles, je sais très bien que la façon dont nous utilisons l'énergie est au cœur du problème du changement climatique. Au Canada, environ 85 p. 100 des émissions de dioxyde de carbone, le principal gaz à effet de serre, proviennent de la production, de la transformation et de la consommation de l'énergie. La politique énergétique du Canada est dynamique et elle est axée sur la prospérité durable des Canadiens. L'objectif d'assurer un approvisionnement énergétique sûr et à prix abordable et de faire en sorte que la production et la consommation d'énergie soient compatibles avec nos objectifs environnementaux sont au premier plan de cette politique.

Le Canada a prospéré dans ce contexte et peut continuer de prospérer. En 2003, l'énergie comptait pour 5,6 p. 100 de notre PIB. Nos exportations d'énergie représentent près de 50 milliards de dollars et accaparent un cinquième de tous les investissements commerciaux. Le Canada est le premier producteur mondial d'hydro-électricité et d'uranium. Nous sommes le troisième producteur de gaz et un important producteur de charbon. Seule l'Arabie Saoudite a des réserves de pétrole plus importantes que les nôtres.

Nous devons reconnaître que la situation du domaine énergétique canadien change rapidement et crée des possibilités et des défis, particulièrement dans le domaine de l'environnement. Le XXI<sup>e</sup> siècle sera le siècle du développement durable, c'est-à-dire d'un développement qui répond à nos besoins actuels sans compromettre la capacité des générations futures de combler leurs propres besoins.

Il incombe au gouvernement de tracer la voie du développement durable pour le Canada. Cela signifie qu'il faut instaurer un équilibre entre nos activités économiques et nos objectifs environnementaux. Nous devons assurer notre prospérité économique et sociale par la

mise en valeur de nos ressources naturelles tout en protégeant notre environnement.

Le développement durable est un défi en soi, mais relever ce défi amène toutes sortes de possibilités pour les Canadiens. Il nous permet de tirer parti de l'exploitation des ressources et stimule l'innovation. Il garantit que les prochaines générations pourront profiter d'une bonne qualité de vie.

En matière de développement durable, les changements climatiques représentent la question ultime et ces changements sont directement liés à la consommation d'énergie.

Entre 1990, année de référence du Protocole de Kyoto, et 2002, la production totale d'énergie au Canada a augmenté de 43 p. 100. On prévoit que la croissance cumulative de ce secteur au cours des 15 prochaines années sera de 42 p. 100.

La question fondamentale, c'est de trouver le moyen de rompre le lien entre énergie et émissions. Cela nécessitera des changements technologiques, mais tant que ces changements n'auront pas été faits, nous devons rester vigilants. Nous devons réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de la production et de l'utilisation d'énergie tout en garantissant un approvisionnement d'énergie abondant et à prix compétitif afin d'assurer la prospérité de nos enfants et de nos petits-enfants. Cela ne sera pas facile.

L'économie canadienne est une grosse consommatrice d'énergie en raison d'une combinaison de facteurs unique dans le monde industrialisé, à savoir un climat froid, de longues distances entre les régions peuplées et une économie basée sur les ressources. Il faut aussi tenir compte de la croissance de l'économie et de la population canadienne. Entre 1990 et 2002, notre PIB a augmenté de 40 p. 100, et notre population, de 20 p. 100.

Jusqu'à maintenant, nous avons surtout pris des mesures visant à réduire les émissions pendant la période d'engagement prévue dans le Protocole de Kyoto, soit de 2008 à 2012. Nous nous sommes engagés à investir près de 3,7 milliards de dollars en ce sens et nous avons mis en oeuvre des programmes dans tous les secteurs de l'économie canadienne.

Nombre de nos programmes connaissent beaucoup de succès. Par exemple, nous sommes en train d'augmenter de façon importante le nombre de maisons éconergétiques. Le programme ÉnerGuide pour les maisons a été un franc succès. Il en va de même de nos programmes visant l'amélioration du rendement des établissements commerciaux et des bâtiments publics.

- (1055)

Nous faisons fond sur nos réussites. Le Programme d'économie d'énergie dans l'industrie canadienne a été lancé il y a 30 ans, et les industries canadiennes économisent aujourd'hui environ trois milliards de dollars par année grâce aux pratiques de gestion énergétique préconisées par celui-ci.

Le taux d'émissions provenant des foyers, des immeubles et du secteur manufacturier est resté stable depuis 1990 malgré une croissance économique et démographique considérable. C'est là une grande réalisation dont les conséquences sont importantes.

L'efficacité énergétique a augmenté de 13 p. 100 depuis 1990 pour l'ensemble du pays. Par conséquent, en 2004, on a économisé 12 milliards de dollars en dépenses énergétiques, économies que nous n'aurions pas réalisées sans cette amélioration de l'efficacité énergétique.

### *Les crédits*

La consommation énergétique a baissé tandis que l'économie a crû dans la dernière décennie. L'économie canadienne a connu une croissance de 40 p. 100. La demande en matière d'énergie a augmenté de 18 p. 100. Il s'agit là d'une augmentation importante de l'efficacité énergétique entre 1990 et 2002.

Le Canada est un chef de file mondial en ce qui concerne l'accroissement de l'efficacité énergétique. D'après une étude récente de l'Agence internationale de l'énergie, le Canada se classe au troisième rang parmi les pays membres en ce qui concerne l'amélioration de l'efficacité énergétique, devant les États-Unis, le Royaume-Uni et le Japon.

Nous devons une grande part de ces succès aux décisions stratégiques réfléchies et aux programmes du gouvernement du Canada. Nous avons certes fait beaucoup de chemin, mais nous ne pouvons arrêter maintenant. Nous sommes sur une bonne lancée et nous devons continuer de progresser. Nous pouvons faire plus, nous devons faire plus, et c'est exactement ce que nous ferons.

Fondamentalement, en améliorant l'efficacité énergétique, on contribue à réduire les émissions de GES. On réduit aussi, ou à tout le moins un modère, la demande d'énergie. Une efficacité énergétique améliorée réduit les coûts d'exploitation et accroît la compétitivité de l'industrie.

Le gouvernement du Canada s'est aussi engagé à réduire les émissions dans le secteur du transport. Nous misons sur les succès passés et nous continuons de progresser.

Nous travaillons avec les constructeurs d'automobiles afin de veiller à ce qu'ils fassent leur part pour réduire les émissions, en mettant à la disposition des Canadiens des véhicules qui sont moins énergivores et qui produisent moins d'émissions de gaz à effet de serre.

Nous réalisons aussi des progrès dans le secteur des carburants renouvelables. Le Programme d'expansion du marché de l'éthanol, avec un financement de 100 millions de dollars, a déjà octroyé des fonds à six projets qui, ensemble, réussiront à presque quadrupler les approvisionnements en carburant contenant de l'éthanol d'ici 2006. L'objectif audacieux que nous nous sommes donné prévoit que, d'ici 2010, 35 p. 100 de l'essence offerte au Canada contiendra de l'éthanol. Grâce à des initiatives comme le Programme d'expansion du marché de l'éthanol et le maintien de l'exonération de la taxe d'accise fédérale visant certains carburants de remplacement, nous nous rapprochons de notre objectif.

La situation du Canada en matière de production pétrolière et gazière est unique. Le Canada est un des rares pays industrialisés à être un producteur net d'énergie. Plus de la moitié de l'énergie que nous produisons est exportée. Ces exportations sont un élément fondamental de notre économie. Cependant, elles se traduisent aussi par des émissions associées à l'énergie que nous produisons, mais que nous n'utilisons pas nous-mêmes.

La plupart de nos concurrents de l'industrie pétrolière et gazière n'ont pas signé l'accord de Kyoto et, de ce point de vue, nous sommes désavantagés.

Dans cette optique, le captage et le stockage du dioxyde de carbone sont pour nous une technologie importante. Grâce à eux, nous pourrions continuer de bénéficier de nos ressources énergétiques tout en réduisant au minimum les répercussions sur l'environnement.

En janvier, j'ai annoncé le financement de quatre projets dans le cadre du premier volet du programme visant à encourager le captage et le stockage du CO<sub>2</sub>. Ces projets permettront de démontrer la faisabilité de cette importante technologie. Parallèlement à cette

annonce, j'ai invité les intéressés à soumettre des projets qui pourraient être financés dans le deuxième volet du programme. La date limite pour soumettre les propositions est le 22 février.

En ce qui concerne la production d'électricité propre, le Canada est déjà un leader à l'échelle mondiale. Au sein de l'OCDE, nous nous classons au deuxième rang, derrière les États-Unis, pour ce qui est de la production totale d'électricité à partir de sources renouvelables, principalement en raison de nos imposantes ressources hydroélectriques et forestières.

Nous faisons aussi des progrès notables par rapport aux nouvelles énergies renouvelables. Ainsi, notre Encouragement à la production d'énergie éolienne a amorcé au Canada une révolution dans le domaine de l'énergie éolienne, des projets ayant été menés à bien et d'autres étant en cours ou à l'étude dans chaque province.

En réponse au succès que ce programme a remporté, le gouvernement a déjà annoncé son intention d'en quadrupler l'importance pour encourager le développement d'une capacité totale de quelque 4 000 mégawatts d'énergie éolienne.

● (1100)

Le gouvernement du Canada ne peut cependant pas relever seul les défis que pose la lutte contre les changements climatiques. C'est pourquoi nous nous employons, en collaboration étroite avec l'industrie, à élaborer un système de réglementation qui permettra de réduire les émissions industrielles et, en partenariat avec les provinces et territoires, à mettre au point des méthodes novatrices de réduction des émissions.

Nous avons conclu avec les provinces et les territoires des protocoles d'entente faisant état de domaines éventuels de collaboration. Nous annoncerons très bientôt le premier cycle de financement à l'égard d'un certain nombre de projets faisant partie de l'enveloppe des nouvelles possibilités. Il s'agit d'un mécanisme de partenariat assorti d'un budget de 160 million de dollars pour le financement des plus rentables des idées proposées par les provinces et territoires en vue de réduire les émissions.

Ces efforts visent bien plus que des résultats à court terme. La lutte contre les changements climatiques transformera notre économie de l'énergie, fournissant une véritable solution à long terme pour le bien de notre environnement et de notre économie.

Les nouvelles technologies ne permettront de réduire les émissions que là où...

● (1105)

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** Questions ou observations. Le député de Rosemont—La Petite-Patrie a la parole.

[Français]

**M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ):** Madame la Présidente, il est un peu paradoxal, aujourd'hui, que le ministre des Ressources naturelles prenne la parole sur l'efficacité énergétique et que son collègue, le ministre de l'Environnement, soit présent et applaudisse son discours. On sait que pour sa part, ce dernier propose des normes plus strictes en matière énergétique comparables à celles de la Californie. Nous souhaiterions peut-être voir ici, au Canada, une réglementation plus sévère.

Ma question au ministre des Ressources naturelles est la suivante. Le voyage et la mission des ministres de l'Environnement et des Transports en Californie, il y a quelques semaines, les ont-ils inspirés afin de doter le Canada d'une réglementation plus stricte visant à rendre les véhicules plus efficaces en matière énergétique, dans le but de réduire de 25 p. 100 leurs émissions de gaz à effet de serre?

*Les crédits*

Le ministre des Ressources naturelles peut-il, comme son collègue de l'Environnement le propose, s'engager à mettre en place une loi visant à rendre plus efficace l'utilisation des véhicules automobiles, afin de réduire de 25 p. 100 leurs émissions de gaz à effet de serre?

[Traduction]

**L'hon. R. John Efford:** Madame la Présidente, tout ce que fait le Ministre de l'Environnement m'inspire. Il a les défis environnementaux à coeur. Nous travaillons très bien ensemble, peu importe le dossier, car il faut à la fois faire progresser l'économie et veiller à ce que l'environnement fasse l'objet d'une protection rigoureuse. Le ministre de l'Environnement est bien conscient des préoccupations du député, comme moi d'ailleurs, ainsi que de la nécessité de faire progresser l'économie canadienne.

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Madame la Présidente, cela a été magnifiquement exécuté, et sans fou rire.

Le gouvernement parle de tracer la voie. Je serais donc curieux de savoir pourquoi je n'ai pas entendu le député parler d'appuyer la motion dans son discours.

La rumeur court que divers ministres participent à des négociations avec le secteur de l'automobile pour que certaines mesures soient prises. Quand ces règlements doivent-ils être présentés et, s'ils ne l'étaient pas, à quelles conséquences faudrait-il s'attendre? Le seront-ils cette semaine, la semaine prochaine, ou les Canadiens sont-ils censés attendre patiemment tandis que le gouvernement continue de tergiverser?

**L'hon. R. John Efford:** Madame la Présidente, je donne un conseil à mon collègue. À l'époque où j'étais du côté de l'opposition, soit de 1985 à 1989, je n'ai jamais posé de question ou fait une observation à la Chambre sans connaître déjà la réponse.

Le député devrait faire certaines recherches. Je lui signale entretemps que le chiffre est 5,2 mégatonnes.

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD):** Madame la Présidente, d'après son commentaire, je constate avec un vif intérêt que le ministre des Ressources naturelles s'inspire du travail de son homologue de l'Environnement. Nous voilà avec une augmentation de 20 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre alors que le plan prévoit une diminution de 20 p. 100. Si cette situation est inspirante, de toute évidence, le ministre s'inspire d'un échec.

Le ministre a également dit que nous étions sur une bonne lancée. Dans les faits, nous nous trouvons face à une augmentation des émissions. En Ontario, 20 p. 100 des hospitalisations pour bronchite, chez des enfants de moins d'un an, peuvent être attribuées au smog.

Pour ce qui est de maisons écoénergétiques dont il a parlé, moins de 10 000 de ces maisons ont été bâties, ce qui représente moins de 0,6 p. 100 des mises en chantier au Canada.

Nous ne sommes pas sur une bonne lancée, à moins que nous ne parlions de recul, voire de dégringolade.

J'aimerais que le ministre commente cette absence d'intervention véritable en matière de rendement énergétique des maisons, de lutte contre le smog et de lutte contre les gaz à effet de serre.

**L'hon. R. John Efford:** Madame la Présidente, je n'arrive pas à comprendre pourquoi les détracteurs du Protocole de Kyoto n'effectuent pas des recherches factuelles. Les Canadiens sont enthousiastes et prêts à s'acquitter de leurs responsabilités pour relever le défi. L'ancien programme d'efficacité énergétique fonctionne très bien.

Le député devrait garder en tête le fait que le Canada a réalisé des progrès considérables au chapitre de la réduction des émissions de

gaz à effet de serre et que l'économie affiche une croissance de 40 p. 100. Par conséquent, il faut considérer les résultats d'ensemble.

Le député suggère-t-il de fermer toutes les industries du pays? Les députés de l'Ouest du Canada auraient certainement des commentaires à faire à ce sujet, à l'instar de l'ensemble des Canadiens. Le Canada fait énormément pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais nous sommes tous conscients qu'il y a encore beaucoup à faire, comme le confirmera le ministre de l'Environnement.

• (1110)

**M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC):** Madame la Présidente, j'aimerais que le gouvernement explique quelle est sa position réelle quant à cette motion et aux normes obligatoires.

Je croyais que le secrétaire parlementaire du ministre avait dit que le gouvernement appuierait cette motion visant à légiférer sur les améliorations obligatoires de l'efficacité des véhicules, mais ce n'est peut-être pas le cas.

Le gouvernement pourrait-il énoncer clairement s'il est d'avis que les mesures d'efficacité énergétique pour les véhicules fabriqués au Canada devraient être facultatives ou obligatoires?

**L'hon. R. John Efford:** Madame la Présidente, le député a mal compris les propos de mon collègue. Il n'a pas prononcé les paroles que le député rapporte. Nous sommes clairement en faveur de l'approche facultative. Les négociations avec l'industrie sont en cours et nous attendons de voir quelle en sera l'issue.

Prenons comme exemple la situation aux États-Unis. Je crois que c'est ce qui prête à confusion. Nous sommes très heureux des progrès réalisés au Canada. Nous devrions souligner davantage ce que nous avons accompli pour appliquer le Protocole de Kyoto, pour réduire les émissions dans l'atmosphère dans le contexte d'une économie dynamique.

Quiconque affirme qu'il ne se passe rien au Canada est carrément dans l'erreur. Ce que nous avons déjà accompli place le Canada en tête de file à l'échelle mondiale. Cependant, nous devons en faire plus, et c'est ce que nous ferons.

[Français]

**L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.):** Madame la Présidente, je voudrais dire au député de Skeena—Bulkley Valley les raisons pour lesquelles le gouvernement du Canada ne peut évidemment pas appuyer cette motion et le dire en complément de l'excellent discours du ministre des Ressources naturelles.

La première raison, c'est qu'on est un peu surpris qu'au lieu de présenter cette motion, l'opposition n'ait pas présenté une motion félicitant non seulement le gouvernement du Canada, mais le Canada comme pays, de recevoir la conférence internationale la plus importante dans le domaine des changements climatiques, soit la 11<sup>e</sup> conférence des parties à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui se trouvera à être aussi la première rencontre des parties au Protocole de Kyoto.

*Les crédits*

Je crois que l'honorable député aurait dû demander à son chef, qui était avec moi à Buenos Aires, tout comme le porte-parole conservateur, les raisons pour lesquelles le Canada a été sollicité à ce point pour accepter cette conférence. Peut-être alors aurait-il appris qu'effectivement, comme l'a dit le ministre des Ressources naturelles, le monde est impressionné par le fait que l'économie canadienne, tout en étant en forte croissance, a pu faire en sorte de décupler la croissance de son économie et des émissions de gaz à effet de serre. De fait, si les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 20 p. 100 depuis 1990, l'économie a crû de bien plus que 40 p. 100. Telle est la première étape.

La deuxième étape sera de réduire...

**Des voix:** Oh, oh!

[Traduction]

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** À l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre de l'Environnement a la parole.

[Français]

**L'hon. Stéphane Dion:** La deuxième étape, madame la Présidente, sera de faire en sorte que les émissions diminuent. C'est pourquoi nous avons un plan plus musclé et plus efficace, que l'opposition pourra commenter de façon très polie et respectueuse, j'en suis sûr.

La deuxième raison pour laquelle nous ne pouvons pas appuyer cette motion, c'est qu'elle interfère dans une négociation en cours où nous espérons fortement avoir une entente avec l'industrie automobile, afin qu'elle fasse sa part dans le plan pour Kyoto. La pire chose que l'on puisse faire, c'est établir une négociation parallèle ici en cette Chambre. Je trouve donc qu'il est déplacé de commencer tout de suite à essayer d'intervenir dans une négociation en cours qui va, nous l'espérons, faire en sorte qu'au lieu d'avoir une réglementation, nous aurons une entente avec l'industrie automobile.

Nous savons que les ententes, lorsqu'elles sont volontaires, peuvent fonctionner. Avec cette industrie, des ententes volontaires ont fonctionné dans le passé. J'aimerais aussi rappeler que l'Europe est parvenue à une entente volontaire avec l'industrie automobile européenne, qui fonctionne assez bien. Il n'y a donc aucune raison d'évacuer au départ une entente volontaire. Les négociations sont en cours. On aura bientôt les résultats. Espérons qu'on n'aura pas à réglementer.

Maintenant, le smog est certainement un sujet important. Si cela avait été là-dessus, bien sûr que le gouvernement du Canada aurait été heureux de travailler avec l'opposition. Toutefois, il faudrait quand même être au courant des progrès qui ont été faits en matière de qualité de l'air.

• (1115)

[Traduction]

En ce qui a trait aux réductions du taux de soufre dans l'essence, au 1<sup>er</sup> janvier 2005, le gouvernement fédéral l'avait réduit de 90 p. 100 par rapport à 2002. C'est un résultat remarquable. À cet égard, ce règlement est l'un des plus stricts au monde.

Nous avons accéléré la prise du règlement visant les véhicules routiers et les émissions de moteurs pour les modèles de 2004 et les modèles ultérieurs. Alors que ce règlement était en cours de rédaction en 2001, le gouvernement fédéral a signé un protocole d'entente avec l'industrie automobile prévoyant la production de véhicules à faible émission. En moyenne, ce règlement, combiné au protocole d'entente conclu avec l'industrie, réduira les taux

d'émissions maximums des nouveaux véhicules routiers de presque 90 p. 100 par rapport aux normes qui étaient en vigueur en 2003.

Nous avons réduit le taux de soufre dans le carburant diesel routier en abaissant le plafond autorisé: il s'élève actuellement à 500 parties par million et il sera réduit de 97 p. 100, passant à 15 parties par million en 2006. Ce règlement rendra possible l'introduction de véhicules, camions et autobus équipés de systèmes avancés de contrôle des émissions.

J'ai une longue liste des réussites extraordinaires que nous avons eues au Canada; notre pays a droit à des félicitations.

Le nouveau règlement sur les normes d'émissions de petits moteurs, comme ceux des tondeuses à gazon, réduira de plus de 50 p. 100 par rapport aux niveaux actuels à compter de cette année les émissions qui s'en dégagent et qui causent le smog.

Le règlement sur les moteurs diesel de véhicules non routiers, par exemple ceux des machines utilisées dans les domaines de la construction, de l'agriculture et de l'exploitation forestière, entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006. Les normes canadiennes d'émissions applicables aux moteurs hors-route sont tout à fait comparables à celles qui sont en vigueur à l'heure actuelle aux États-Unis.

Nous sommes en train de préparer un règlement sur les émissions des moteurs d'embarcations de plaisance, comme les hors-bord et les motomarines, de véhicules de plaisance, comme les motoneiges, les véhicules tout-terrain et les motocyclettes tout-terrain. La publication officielle de ce règlement concernant ces véhicules non-routiers est prévue pour cette année, et j'en passe.

[Français]

Il y a beaucoup à faire, c'est certain. Nous allons renforcer notre politique pour la qualité de l'air, mais il ne faut pas nier ce qui a été fait. Il faut dire aux Canadiens que nous évoluons tous ensemble et que cela ne donne rien d'avoir une opposition négative qui veut à tout prix tout peindre en noir.

L'opposition conservatrice, qui est contre le Protocole de Kyoto— il faut quand même le dire—, ne comprend pas qu'en diminuant les gaz à effet de serre, nous obtenons aussi des effets positifs.

[Traduction]

Nous devons réduire le smog, le mercure en phase gazeuse, et les autres gaz qui n'ont pas d'effet de serre. Le plan que nous allons bientôt publier constituera une amélioration par rapport à celui de 2002. Nous aurons l'occasion de réduire les émissions de gaz à effet de serre au Canada et, en même temps, de nous pencher sur les questions qui ont tant d'importance au plan de la qualité de l'air dans notre pays.

[Français]

Si le Canada sera l'hôte de la conférence la plus importante sur les changements climatiques à Montréal, à la fin de l'année, c'est parce que le monde compte sur le Canada. L'opposition ne comprend pas cela, mais c'est la vérité.

En effet, de tous les pays signataires du Protocole de Kyoto, aucun pays n'a une cible aussi exigeante ni ne va montrer un plan aussi impressionnant que le nôtre pour atteindre cette cible exigeante. Le Canada est très bien placé pour faire le lien entre les États-Unis, l'Europe, les pays qui ont une économie émergente et les pays en voie de développement.

Le monde compte sur le Canada. J'espère que l'opposition officielle va travailler avec le Canada au lieu de se murer, comme elle le fait en ce moment, dans une critique tout à fait négative.

*Les crédits*

•(1120)

[Traduction]

**M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC):** Madame la Présidente, mon parti s'entend avec le NPD et le Bloc pour dire que le gouvernement n'a absolument aucun plan, qu'il n'en a jamais eu, et qu'il n'a surtout pas l'intention de déposer un plan, ce qui pour nous est clair.

Cependant, l'autre problème, c'est que le gouvernement se concentre tellement sur les gaz à effet de serre qu'il néglige tous les autres problèmes environnementaux. Il ne tient aucun compte de problèmes tels que le smog. Je tiens à poser une question très simple au ministre, afin de déterminer s'il est sensibilisé à cette question. Il a parlé de réduire la teneur en soufre de l'essence. Est-il au courant qu'il faut pour cela accroître le degré de raffinage, ce qui a pour conséquence de faire augmenter la teneur en dioxyde de carbone? Cet exemple montre que nous devons aborder les problèmes environnementaux d'une façon holistique, c'est-à-dire l'examiner dans leur ensemble, plutôt que de se concentrer sur un élément unique tel que le dioxyde de carbone, comme le fait actuellement le gouvernement, par surcroît de la mauvaise façon, car il ne présente aucun plan d'action.

**L'hon. Stéphane Dion:** Madame la Présidente, nous avons un plan, le plan de 2002, qui a été déposé en 2002. Le député ne semble pas être au courant. Il n'était peut-être pas là, mais il y a bien un plan.

Si nous négocions avec l'industrie automobile aujourd'hui pour la convaincre d'améliorer volontairement le rendement énergétique de ses produits et de faire sa part dans le plan de Kyoto, c'est parce qu'il y a bien un plan. Ce plan doit permettre d'éliminer 5,2 mégatonnes.

Cela ne vient pas d'être inventé. C'est même une politique qui remonte à 2002. Nous arrivons au terme de ces négociations qui n'annuleront pas pour autant les autres règlements auxquels l'industrie devra se conformer. Nous avançons ensemble. En ce qui concerne la qualité de l'air que nous respirons, le gouvernement du Canada a une politique contraignante.

**Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD):** Madame la Présidente, je remercie le ministre de l'Environnement d'avoir éclairci au moins un mystère. À présent, nous savons pourquoi nous ne disposons d'aucun plan. C'est parce que le gouvernement juge que toutes les mesures doivent être volontaires. Les Canadiens n'ont qu'à prendre connaissance des publicités gouvernementales pour comprendre qu'il prône la participation et des mesures volontaires.

Une certaine confusion règne. Le secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles nous a clairement laissé entendre qu'il accueillait favorablement la motion que nous présentons aujourd'hui. En fait, c'est ce que les autres partis ont cru comprendre de ses propos. Nous allons obtenir les bleus pour vérifier. C'est ce qu'il nous a nettement laissé entendre.

Ensuite, le ministre de l'Environnement affirme que nous ne sommes pas favorables à des normes obligatoires en matière d'émissions et que nous prônons des mesures volontaires. La véritable question qui se pose est la suivante: comment, après 15 ans, nous n'avons pas encore de normes obligatoires en matière d'émissions? Nous sommes toujours en train d'élaborer des normes volontaires, qui ne sont pas encore en vigueur. Les normes volontaires sont un échec, c'est évident, et nous ne disposons d'aucun plan.

Le ministre affirme qu'un plan sera rendu public dans peu de temps. C'est ce qu'il a affirmé il y a quelques minutes. J'aimerais

savoir et les Canadiens aimeraient savoir ce qu'il entend par « dans peu de temps »? Cinq minutes plus tard, il a affirmé que nous disposions d'un plan. Qu'en est-il? S'agit-il de mesures volontaires ou non? De mesures obligatoires ou non? D'un plan ou non?

**L'hon. Stéphane Dion:** Madame la Présidente, la députée connaît la réponse à sa question. Elle est assez intelligente pour savoir que nous avons affirmé à de nombreuses reprises que nous disposions d'un plan depuis 2002.

Le ministre des Ressources naturelles a montré que la mise en oeuvre de ce plan avait progressé. C'est ce qui explique que les émissions n'augmentent pas au même rythme que l'économie. Parce que, durant le mandat de notre gouvernement, l'économie va très bien et connaît une croissance. Je suis sûr que la députée comprend cela. Elle prétend ne pas comprendre parce qu'elle n'a pas de critique à émettre. Elle répète constamment la même critique.

Elle sait que le plan a besoin d'être amélioré. Dans peu de temps, les améliorations apportées à ce plan seront rendues publiques. Elle sait tout ça. Elle prétend qu'elle ne comprend pas, parce qu'elle n'a pas de critique à formuler.

[Français]

**M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ):** Madame la Présidente, le ministre fait preuve de culot pour nous dire aujourd'hui que l'approche volontaire du gouvernement fonctionne. Seulement deux ententes ont été signées, alors que le gouvernement s'était donné jusqu'à décembre 2004 pour signer l'ensemble des ententes avec les secteurs industriels. Il s'agit donc d'un échec lamentable.

D'autre part, le ministre revient de la Californie. Il a vu ce qui s'est fait là-bas. Peut-il s'engager aujourd'hui, en cette Chambre, à déposer une réglementation visant à harmoniser les normes canadiennes de fabrication des véhicules non pas à celles du gouvernement fédéral américain, mais à celles de l'État de la Californie?

•(1125)

**L'hon. Stéphane Dion:** Madame la Présidente, il y a deux questions.

Premièrement, il ne faut pas confondre l'industrie automobile et les grands émetteurs finaux. L'industrie automobile n'est pas un grand émetteur final, parce que ce n'est pas lors de la production d'automobiles que se font les émissions; c'est l'objet de consommation qu'est la voiture ou le camion qui crée des émissions. C'est pourquoi nous cherchons à conclure une entente volontaire avec l'industrie automobile.

Cela m'amène au deuxième aspect de sa question. La Californie a tenté de conclure une entente volontaire. C'est après avoir constaté qu'il n'y avait pas d'entente volontaire qu'elle a réglementé. C'est exactement la même démarche que suit le Canada. Nous sommes très confiants que nous n'aurons pas à instaurer une réglementation, puisque nous aurons conclu une entente volontaire, comme celle établie en Europe. À ce moment-là, cela peut très bien fonctionner.

Par le passé, nous avons fonctionné tantôt par réglementation, tantôt par ententes volontaires. Nous savons que les deux méthodes peuvent fonctionner. Or, l'avantage d'une entente volontaire, c'est que c'est beaucoup moins compliqué à gérer sur le plan administratif. Très souvent, nous avons conclu avec l'industrie automobile des ententes volontaires qui ont donné d'excellents résultats. C'est ce à quoi nous travaillons en ce moment. Je demanderais à l'opposition de ne pas interférer dans cette négociation, car si la négociation réussit, ce sera une très bonne nouvelle pour tous les Canadiens.

*Les crédits*

[Traduction]

**M. Colin Carrie (Oshawa, PCC):** Madame la Présidente, le Parti conservateur veut assainir l'environnement. Nous voulons de l'air et de l'eau salubres et nous estimons que le gouvernement devrait faire une priorité de cette question. Nous estimons aussi que nous pouvons atteindre ces objectifs sans décimer nos industries clés et sans adopter des lois irréalistes qui mettraient nos grandes industries dans une position d'infériorité à l'échelle internationale. Par conséquent, je prends la parole pour m'opposer à la motion du NPD.

En tant que député d'Oshawa, j'ai du mal à croire que le parti d'opposition ait présenté une motion si irresponsable et myope. Si cette motion est adoptée, elle aura un effet dévastateur sur l'industrie automobile canadienne. Les objectifs que s'est fixé le Canada en ce qui concerne la réduction des émissions dans le cadre du protocole de Kyoto sont très ambitieux et impossibles à réaliser.

La ville d'Oshawa est reconnue comme le centre de production des meilleures automobiles en Amérique du Nord. Si nous produisons des voitures de si haute qualité, c'est en grande partie grâce aux personnes compétentes qui les assemblent. Les travailleurs de l'automobile à Oshawa sont des professionnels consciencieux dont le souci du détail a contribué à la prospérité de l'industrie automobile canadienne. Aujourd'hui, je prends la parole pour défendre les travailleurs de l'automobile et les emplois syndiqués. Dans ma circonscription, de nombreux emplois dans l'industrie de l'automobile seront mis en danger si cette motion obligeant l'accroissement de l'efficacité des véhicules est adoptée.

Le NPD a présenté une motion qui ne tient aucunement compte des réalités de l'industrie automobile et de l'incidence sur l'économie des mesures législatives proposées. Cette motion prouve que le NPD n'estime pas comme prioritaires le maintien des emplois des travailleurs de l'automobile au Canada et la capacité de notre industrie automobile d'être concurrentielle à l'échelle globale.

Au Canada, nous construisons des véhicules de série intermédiaire et des gros véhicules, des mini-fourgonnettes, des camions et des voitures. Si cette motion est adoptée, à peu près aucun des véhicules construits au Canada ne pourra être vendu ici. En tant que président du caucus de l'automobile du Parti conservateur, j'ai eu l'occasion de rendre visite aux cinq constructeurs de véhicules canadiens. Ils m'ont tous dit la même chose, soit que, si nous imposons, par voie législative, une réduction de la consommation d'essence de 25 p. 100 d'ici 2010, l'industrie automobile s'en trouvera paralysée. Comme l'a dit un cadre de l'automobile, sans mâcher ses mots: « Si nous ne pouvons pas vendre les voitures ici, pourquoi les construirions-nous ici? »

Ce que le NDP nous propose ressemble à une loi qui imposerait aux fabricants de vêtements de produire uniquement des robes de taille deux et d'exiger que tout le monde s'adapte à cette taille. Belle façon de régler le problème.

Si la motion du NPD est adoptée, les consommateurs canadiens auront beaucoup moins de choix. Ils seront obligés de conduire des sous-compactes, comme la Chevy Aveo et la Toyota Echo. Quelles voitures les gens de ma circonscription qui travaillent dans divers métiers devraient-ils conduire? J'ai un ami qui mesure six pieds et trois pouces. Sa femme mesure six pieds et un pouce. Ils ont deux enfants de grande taille. La fin de semaine, ils vont au chalet avec leurs bagages et leur chien. De temps à autre, ils emmènent grand-maman aussi. Quelle automobile mon collègue du NPD voudrait-il que mon ami prenne pour ses voyages de fin de semaine au chalet? L'Aveo ou l'Echo?

Madame la Présidente, je vous signale que je vais partager le temps qui m'est accordé avec mon collègue d'Edmonton-Leduc.

Il est essentiel que nous resserrions les normes d'émissions, mais que, ce faisant, nous procédions de manière à renforcer l'industrie automobile, et non à l'affaiblir. Dans sa motion, le NPD réclame une loi qui minera l'économie et qui nuira à la compétitivité de l'industrie automobile canadienne. À titre de représentant d'Oshawa, je refuse de laisser les travailleurs de l'automobile de ma circonscription subir indûment les effets d'une loi qui pénaliserait beaucoup trop le secteur automobile. Regardez le temps et les ressources qu'il a fallu pour obtenir un engagement volontaire de la part d'une industrie à réduire sa production de gaz à effet de serre dans une proportion représentant moins de 1,8 p. 100 de la réduction nationale de gaz à effet de serre que le Canada s'est engagé à effectuer en ratifiant le Protocole de Kyoto.

Les réductions obligatoires pour l'industrie automobile prévues dans le Protocole de Kyoto ne sont pas réalistes. Le plan exige une réduction des émissions de 5,2 millions de tonnes d'ici 2010. Une réduction de 25 p. 100 de la consommation d'essence est envisagée comme moyen de parvenir à cet objectif. Or, le délai nécessaire pour faire des changements dans la conception des automobiles qui seront fabriquées est d'environ quatre ans. Les plans des véhicules qui seront sur les chaînes de montage à la fin de 2010 sont déjà en cours d'élaboration. Il faut y mettre le temps pour obtenir un produit: le temps de la planification, de l'ingénierie, de la conception et de la fabrication. Les améliorations d'efficacité sont normalement prévues au début du cycle de production des nouveaux véhicules, et non en plein milieu.

● (1130)

Le NPD cherche à imposer par voie législative des mesures obligatoires alors qu'il ne comprend manifestement pas les défis auxquels le secteur automobile est confronté de nos jours, comme une concurrence déloyale de la part de fabricants étrangers et les autres défis relevés dans le rapport du Conseil du Partenariat du secteur canadien de l'automobile ou CPSCA.

Des mesures obligatoires sont peu susceptibles de tenir compte de variables importantes comme les différences entre les nombreux véhicules offerts par les divers fabricants. Une réglementation et une législation insensibles aux besoins de l'industrie pourraient avoir des effets disproportionnés sur le secteur et entraîner des répercussions catastrophiques pour les travailleurs, les usines et les concessionnaires.

En fait, le secteur canadien de l'automobile représente 9 p. 100 d'un marché nord-américain intégré. Si les néo-démocrates avaient pris la peine de vérifier, ils auraient compris que les États-Unis, le plus important partenaire commercial du Canada, n'ont pas adhéré à l'accord de Kyoto. Le Canada exporte 90 p. 100 de sa production automobile vers les États-Unis. Des tentatives faites pour apporter des modifications techniques importantes seulement pour le marché canadien entraîneraient des coûts excessifs, limiteraient le choix des consommateurs et nous placeraient dans une position désavantageuse sur le plan de la concurrence.

*Les crédits*

Il est également vrai que la motion néo-démocrate prévoit l'imposition de normes obligatoires quant aux émissions alors qu'on ne connaît pas au juste le coût des nouvelles technologies. Une recherche indépendante de la firme Sierra Research Associates estime que la mise en oeuvre de ces technologies dans toute l'Amérique du Nord pourrait coûter jusqu'à 2 600 \$ par automobile et plus de 4 600 \$ par camion. On ajoute que le délai prévu pour obtenir une amélioration de 25 p. 100 de la consommation, d'ici la fin de 2010, n'est pas suffisant. Si ce taux de 25 p. 100 s'applique au Canada seulement, le coût sera beaucoup plus élevé.

L'industrie automobile s'est engagée à favoriser une réduction des gaz à effet de serre grâce à de nouvelles technologies, à collaborer avec le gouvernement dans la lutte contre les changements climatiques et à soutenir la recherche et le développement dans le secteur automobile au Canada.

Pour atteindre ces objectifs, le secteur automobile est disposé à s'allier au gouvernement pour continuer de façon dynamique à chercher à mettre sur le marché des technologies rentables et efficaces sur le plan énergétique et des carburants de remplacement émettant moins de carbone. De plus, il entend participer à un comité mixte de l'industrie et du gouvernement pour mesurer les progrès réalisés dans l'atteinte de son objectif de 5,2 millions de tonnes. L'industrie a également accepté de siéger avec le gouvernement à un comité mixte chargé de mesurer les progrès annuels et de faire rapport.

L'accord intégré volontaire de l'industrie tient compte de la réalité de l'industrie continentale. Il combine les nouvelles technologies automobiles, qui permettent d'économiser du carburant, à la plus grande disponibilité des carburants de remplacement comme l'éthanol et le biodiésel. De plus, il apporte un soutien en matière de communications pour aider les consommateurs à adapter leurs habitudes de conduite et il leur donne les moyens d'avoir des véhicules plus efficaces sur le plan énergétique au Canada.

Le NPD prétend que nous devrions adopter les normes californiennes. Si les néo-démocrates prenaient la peine de sortir à l'extérieur aujourd'hui pour prendre l'air au lieu de se contenter de paroles en l'air, de propositions qui ne sont que du vent, ils pourraient comprendre que nous ne sommes pas dans la même situation que la Californie.

Tout d'abord, le Canada est plus froid que la Californie. La conduite dans les climats plus froids accroît la consommation d'essence.

Ensuite, la Californie n'a pas véritablement une industrie automobile. On y retrouve une usine. Elle risque peu. Le Canada a une douzaine d'usines et a beaucoup à perdre en adoptant une mesure législative irréaliste.

Troisièmement, d'après les TCA, plus de 150 000 Canadiens travaillent dans des usines d'assemblage et de pièces, et pour chaque emploi direct, il y a sept emplois indirects. Pour chaque emploi dans une usine d'assemblage, sept autres sont créés. Plus de 500 000 Canadiens gagnent leur vie grâce à l'industrie automobile. Est-il raisonnable de risquer ces emplois pour obtenir une réduction réelle minimale des émissions de gaz à effet de serre?

Enfin, les TCA ont constaté que l'industrie canadienne de l'automobile a donné au Canada une balance commerciale favorable de 20 milliards de dollars en 2001. Cet équilibre commercial est fragile et dépend de la libre circulation des marchandises à la frontière canado-américaine.

Le NPD n'a présenté aucune étude d'impact économique pour montrer combien une mesure aussi radicale coûterait à l'industrie et combien d'emplois elle ferait disparaître.

Le Canada est responsable de seulement 2 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre dans le monde entier. Il est irresponsable de jouer l'avenir de toute notre industrie de l'automobile pour tenir un pari idéologique. Il serait inconsidéré d'imposer maintenant par voie législative des normes d'application obligatoire sur les émissions.

Le Parti conservateur tient à assainir l'environnement, mais en tenant compte de la réalité de l'industrie de l'automobile et de ce qu'elle peut faire.

L'industrie tient vraiment à produire des voitures moins polluantes. Depuis 1970, grâce à une technologie perfectionnée de contrôle des émissions, elle a déjà réduit de 99,6 p. 100 les émissions qui sont à l'origine du smog.

Mon collègue doit être honnête et avouer que non seulement cette motion est irresponsable à ce stade-ci, mais aussi qu'elle place le bien-être de l'industrie canadienne de l'automobile et de ses travailleurs au tout dernier rang des priorités nationales du NPD.

• (1135)

[Français]

**M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ):** Madame la Présidente, c'est un peu particulier de voir le Parti conservateur discuter aujourd'hui de cette motion. Tout le monde sait que ce que le gouvernement fédéral est en train de faire par son approche volontaire, entre autres avec l'industrie de l'automobile, c'est ni plus ni moins de protéger la base économique de l'Ontario.

Le gouvernement conclut des ententes volontaires avec les grands secteurs industriels. Je pense entre autres aux secteurs gazier ou pétrolier qui ont augmenté de 47 p. 100 leurs émissions de gaz à effet de serre depuis 1990. Il exclut le secteur de l'automobile des grands émetteurs industriels. C'est justement une politique qui vise à renforcer la base économique de l'Ouest canadien, d'une part, mais d'autre part, par l'entremise de l'exclusion de l'industrie de l'automobile, on veut protéger la base de l'Ontario.

Est-ce que le député peut s'entendre avec nous pour dire qu'au fond, ce que nous avons devant nous, ce n'est pas un ministre de l'Environnement, c'est plutôt un ministre économique qui répond aux lobbyistes des différents groupes industriels?

**M. Colin Carrie:** Madame la Présidente, je remercie le député du Bloc de sa question.

Nous avons un problème de pollution et de réchauffement de la planète. Si cette motion était adoptée, ce ne serait pas une solution. L'effet serait mauvais non seulement pour Oshawa, mais pour tout le pays.

[Traduction]

Nous, du Parti conservateur, voulons faire preuve de bon sens dans la poursuite de nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ce que le NPD préconise est imprudent et irresponsable. On peut en dire autant du gouvernement. Il ne rend publique aucune étude sur les coûts et l'impact de ce genre de mesure sur l'industrie. À titre de député d'Oshawa, j'estime qu'il est téméraire de jouer l'avenir de toute une industrie en adoptant une loi dont les effets restent inconnus.

Quant aux observations du député du Québec, GM et Hyundai ont déjà construit des voitures dans sa province, et je parie que, si ces fabricants le faisaient toujours, il épouserait ma cause.

*Les crédits*

**L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Madame la Présidente, l'opposition m'a demandé de préciser ma position à cet égard. Je ne suis évidemment pas d'accord avec la motion proposée et je ne l'appuierai pas. Ce que j'ai dit, c'est que je suis très heureux que la question ait été soulevée, et ce pour deux raisons.

Tout d'abord, le gouvernement du Canada prend déjà toutes sortes de mesures pour réduire les émissions de gaz d'échappement. Deuxièmement, le débat d'aujourd'hui nous permet de préciser les divers projets auxquels le Canada travaille en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements du Protocole de Kyoto et c'est ce que deux ministres ont fait avec beaucoup de verve. C'est à mon avis ce qui explique l'intérêt de ce débat. C'est pour cela que nous en sortons gagnants.

J'aimerais poser une question aux porte-paroles du Bloc et du Parti conservateur puisque celui du NPD n'a pas réussi à y répondre. Bon nombre de dispositions ont été adoptées afin de réduire les émissions. Peut-être nos collègues pourraient-ils préciser certaines d'entre elles.

• (1140)

**M. Colin Carrie:** Madame la Présidente, il y a à l'heure actuelle des mesures volontaires qui sont adoptées par l'industrie de l'automobile. Cette industrie a d'ailleurs réussi à diminuer ses émissions de façon importante. Par exemple, depuis 1990, la société Honda a réduit ses émissions de 35 p. 100. Les résultats actuels à l'égard de la réduction volontaire des émissions sont acceptables.

J'aimerais toutefois prendre quelques minutes pour parler des répercussions économiques et des effets dévastateurs que cette motion pourrait avoir si elle devait être adoptée. Les travailleurs canadiens de l'automobile paient plus de 2 milliards de dollars en impôts. La TPS et la TPS perçues auprès des automobilistes totalisent plus de 7 milliards de dollars. L'adoption d'une telle mesure serait désastreuse pour l'économie et pour ma collectivité. Nous ne pouvons appuyer une motion aussi imprudente.

**M. James Rajotte (Edmonton—Leduc, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux de participer à ce débat très animé. Il est bien que la Chambre débâte de cette question.

D'emblée, je souhaiterais lire la motion du NPD pour qu'elle soit consignée au compte rendu:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait reconnaître l'incidence du smog sur la santé publique et l'échec des mesures volontaires sur les taux d'émission en imposant par voie législative des mesures obligatoires en vue d'accroître l'efficacité des véhicules légers vendus au Canada, toutes catégories confondues.

Comme vient de le dire mon collègue, il ne fait pas de doute que nous reconnaissons que le smog pose un problème, un énorme problème, particulièrement dans nos grandes agglomérations urbaines. Nous devons reconnaître que ce problème est principalement imputable au dioxyde de soufre et à l'oxyde de diazote.

Notre parti est favorable—et, en fait, notre porte-parole en matière d'environnement l'a réclamé—à une loi sur la qualité de l'air et à des lois environnementales qui s'attaqueraient à cela. Nous avons présenté cela avant les dernières élections, appelant le gouvernement à agir relativement au NO<sub>2</sub> et au SO<sub>2</sub> en particulier. En fait, nous ne devrions pas nous contenter d'air pur, nous devrions aussi nous pencher sur la question de l'eau propre non contaminée et sur certains dossiers concernant le sol.

Avant d'aborder les éléments précis de la motion, je veux commenter la question de Kyoto, car nous venons d'entendre le ministre de l'Environnement et le ministre des Ressources naturelles. Les députés du Bloc, du NPD et, certainement, de mon parti ont fait

remarquer qu'en réalité, le gouvernement n'a pas de plan. Le ministre de l'Environnement l'a reconnu, pour l'essentiel, pas plus tard que cette semaine, dans un article paru dans *The Globe and Mail*. L'article affirmait:

Le gouvernement fédéral a admis hier qu'il n'a pas de plan en place pour respecter ses engagements en vertu du Protocole de Kyoto... Ottawa avait promis qu'un plan global de mise en oeuvre serait prêt au plus tard en même temps que le budget de la semaine prochaine, assorti des mesures réglementaires ou fiscales nécessaires pour atteindre les objectifs de Kyoto relatifs aux émissions de gaz à effet de serre.

Mais le ministre de l'Environnement a indiqué hier qu'il s'écoulerait « plusieurs semaines encore » avant que le plan ne soit prêt. Les ministres du Cabinet n'ont pas pris de décisions fermes, a-t-il dit.

C'est tout à fait inacceptable. Le gouvernement a signé le protocole en 1997 et l'a ratifié en 2002 et il n'a toujours pas de plan.

Le gouvernement fait allusion à un plan qui remonte à 2002. Le secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles et le député de Windsor, qui ont siégé au comité qui a étudié le plan de mise en oeuvre en 2002, savent très bien que même les députés ministériels doivent admettre que ce plan n'était pas suffisamment détaillé. Le ministre de l'Environnement de l'époque était devant nous lorsque nous avons demandé s'il y aurait des crédits d'impôt pour les véhicules hybrides. On nous a répondu que le gouvernement ne savait pas s'il irait dans ce sens.

Dans le plan, il était question de piégeage du dioxyde de carbone et de pipeline. Que prévoit faire le gouvernement à ce sujet? Cela pourrait beaucoup réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Le ministre de l'époque a déclaré qu'il ignorait où en était ce dossier et qu'il fallait que le gouvernement voie dans quel sens cela allait.

Voir dans quel sens cela s'en va. C'est le genre de réponses que le comité a obtenues, ce qui revient à dire que le gouvernement n'a aucune idée de ce qu'il fait pour se conformer au Protocole de Kyoto et qu'il a créé de très graves problèmes. Lorsqu'un pays signe un accord sans avoir la moindre idée de la manière dont il pourra respecter ses engagements, il compromet son image sur la scène internationale.

Le gouvernement devrait être honnête avec les Canadiens et commencer à s'attaquer globalement aux problèmes d'environnement, comme je l'ai dit en parlant des raffineries de pétrole. Les raffineries ont réduit le contenu en soufre de l'essence et nous appuyons cette mesure, mais en faisant cela, elles ont fait augmenter certaines émissions de CO<sub>2</sub>. Nous devons examiner les questions d'environnement dans leur ensemble, particulièrement lorsqu'il s'agit de produits toxiques comme le NO<sub>2</sub> et le SO<sub>2</sub>.

Je voudrais aborder certains éléments précis de la motion. Mon collègue de la Colombie-Britannique a soulevé la question plus tôt. Je crois que les députés néo-démocrates devraient dorénavant dire précisément ce qu'ils réclament avec leur motion au sujet des gaz à effet de serre, notamment le NO<sub>2</sub> et le SO<sub>2</sub>, et préciser leurs plans ainsi que les mesures obligatoires qu'il faudrait mettre en place. Les députés savent que beaucoup de règles sont déjà imposées aux raffineries. En fait, l'industrie affirmerait certainement, et notre parti en conviendrait, qu'elle est déjà soumise à trop de règlements. Il y a trop de règles différentes par rapport au reste du marché nord-américain.

*Les crédits*

Pourquoi ne viser que cette industrie? Pourquoi cibler cette industrie, ce qui est particulièrement étonnant de la part des députés de Windsor? Il faudrait se demander pourquoi on ne vise que l'industrie automobile, ce qui a de quoi surprendre de la part des deux députés de Windsor qui ont, dans leurs circonscriptions, de nombreux travailleurs de l'automobile tributaires de cette industrie. Pourquoi ciblent-ils cette industrie et lui réservent-ils un traitement particulier, injuste à mon avis? Pourquoi ne viser que les véhicules vendus au Canada? Je pense que les députés devraient examiner de près cet aspect de la motion: « en imposant parvoie législative des mesures obligatoires en vue d'accroître l'efficacité des véhicules légers vendus au Canada, toutes catégories confondues ».

• (1145)

Les députés devraient savoir que de 80 à 90 p. 100 des véhicules fabriqués au Canada sont exportés principalement aux États-Unis. Le NPD estime-t-il que nous devrions avoir deux chaînes de montage, une avec des normes d'émissions réglementées pour les 10 à 20 p. 100 de véhicules vendus au Canada, et une autre avec d'autres normes pour les 80 à 90 p. 100 de véhicules exportés? Les députés d'en face pourraient peut-être clarifier cet aspect de la motion.

À notre avis, une harmonisation de la réglementation s'impose au sein de l'industrie. J'aimerais citer le porte-parole de la Motor Vehicle Manufacturers' Association, qui a très bien expliqué la situation en 2002 lorsqu'il a parlé de l'objectif d'efficacité énergétique de 25 p. 100. Mark Nantais, président de la Motor Vehicle Manufacturers' Association, a déclaré ceci:

L'objectif gouvernemental de 25 p. 100 est très préoccupant parce qu'il ne met pas l'accent sur ce qui est réalisable dans les délais prescrits, compte tenu des autres facteurs très importants que sont la sécurité des consommateurs, la faisabilité technologique et les conséquences économiques. Cela crée dans la population des attentes irréalistes auprès du gouvernement et de l'industrie. Autrement dit, nous nous dirigeons vers un échec.

Ces propos datent de 2002, lorsque les membres de l'industrie et d'autres intervenants ont soulevé la question et dit que l'objectif était irréaliste et qu'il serait préjudiciable à l'industrie. Malheureusement, le gouvernement n'a pas écouté ce que ces gens avaient à dire et il n'a pas reconnu les efforts que l'industrie avait déjà déployés.

Le député d'Oshawa, le président de notre caucus de l'automobile, a souligné avec justesse les mesures proactives prises par l'industrie afin de diminuer la quantité d'émissions. L'industrie, entre 1990 et 1999, a réduit de près de 18 p. 100 les émissions de ses usines de montage et l'intensité énergétique des opérations de ses usines. Nous devrions le souligner et féliciter l'industrie d'avoir agi de son propre chef.

Nous devons comprendre que l'industrie canadienne de l'automobile s'inscrit dans un cadre nord-américain. Or, le NPD, avec la motion présentée aujourd'hui, semble n'avoir aucune idée de l'existence de ce marché nord-américain et du fait que nous exportons la majeure partie de nos véhicules aux États-Unis. Il serait complètement illogique d'accroître l'écart entre notre réglementation et celle de nos voisins du Sud. Cela serait nuisible pour l'industrie et pour les travailleurs de Windsor, d'Oshawa, de Cambridge, d'Alliston et de partout ailleurs. Ce que le NPD ne comprend pas, et ne comprendra jamais, est que l'imposition d'un fardeau réglementaire à l'industrie fait perdre des emplois.

Je me permets d'offrir quelques solutions. Le Parti conservateur est en faveur d'une loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique. Nous pourrions nous attaquer à l'oxyde de diazote et au dioxyde de soufre. Notre porte-parole en matière d'environnement sera ici cet après-midi; nous pourrions alors présenter ces solutions aux députés.

Nous sommes en faveur des dépenses d'infrastructure. Nous avons demandé au gouvernement de partager les recettes tirées de la taxe fédérale sur l'essence avec les collectivités du Canada afin d'aider à résoudre le problème de l'engorgement du système de transport. Il faut visiter les régions de Windsor, de Toronto et d'Edmonton pour vraiment apprécier l'engorgement causé par une infrastructure insuffisante.

Le gouvernement pourrait adopter trois approches en matière d'environnement. La première serait d'imposer un fardeau réglementaire plus lourd sur l'industrie, mais nous croyons que cela serait nuisible à cette dernière et n'entraînerait aucune croissance économique ni bonne intendance de l'environnement.

La deuxième approche passe par un investissement dans les programmes. Un certain investissement dans les programmes serait nécessaire. Le gouvernement dépensera 3,7 milliards de dollars. Les membres du comité de l'environnement se penchent sur la question. Je sais que le député d'Essex participe également au processus. Par contre, le gouvernement n'a pas été très transparent au sujet de l'utilisation de cet argent.

Comme troisième approche, on pourrait envisager des mesures d'incitation. Je pense ici à des mesures pour inciter l'industrie à innover et à modifier les habitudes des consommateurs. Selon le Parti conservateur, c'est l'orientation que devrait prendre le gouvernement. Il nous semble raisonnable de prévoir des crédits d'impôt pour l'achat de véhicules hybrides. Nous espérons que le gouvernement l'aura prévu dans le budget. Il doit inciter les gens à modifier leurs habitudes et à réduire les émissions.

Le gouvernement pourrait également, — j'y ai fait allusion plus tôt — au lieu de placer 3,7 milliards de dollars dans divers fonds que la population doit solliciter, se pencher, en collaboration avec l'industrie, notamment dans l'Ouest, sur la question de la séquestration du CO<sub>2</sub> et d'un pipeline de CO<sub>2</sub>.

• (1150)

En combinant ces solutions avec un loi sur l'assainissement de l'air visant le NO<sub>2</sub> et le SO<sub>2</sub>, nous nous attaquerions au problème du CO<sub>2</sub> en le séquestrant et en l'utilisant dans le processus de filtration du pétrole extrait du sol. Voilà qui réglerait en bonne partie le problème des émissions de CO<sub>2</sub>. Nous espérons que le gouvernement va se pencher sur cette solution au défi environnemental, au lieu de ne focaliser que sur l'accord de Kyoto, et assez mal d'ailleurs, puisqu'aucun plan raisonnable n'a encore été déposé.

**L'hon. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.):** Madame la Présidente, c'est toujours avec plaisir que j'accueille les observations de mon collègue. Nous convenons tous deux, je crois, du fait que la motion arrive à un drôle de moment. Pourquoi a-t-elle été déposée aujourd'hui, alors que des discussions sont en cours avec l'industrie? Il s'agit de savoir si la réglementation va être facultative ou obligatoire.

Durant des négociations, on peut évidemment supposer qu'il n'y aurait pas lieu de présenter ce genre de motion autoritaire, dans un contexte de discussions tenues, on doit le supposer, de bonne foi. Mais il revient aux motionnaires d'assumer la responsabilité de ce qu'ils proposent.

Mon vis-à-vis a déclaré que nous n'avions pas de plan. S'il veut m'accompagner à la sortie, je me ferai un plaisir de lui remettre un exemplaire du plan d'action sur les changements climatiques, élaboré en 2002. Le gouvernement a reconnu que des révisions s'imposent, comme c'est le cas pour tout bon plan, et nous y travaillons. Le ministre a été très clair à ce sujet et le document sera rendu public très bientôt, en même temps que le budget.

*Les crédits*

Le Parti conservateur n'a découvert que récemment la vulnérabilité de l'environnement. Mieux vaut tard que jamais. Bien sûr, c'est ce parti qui a déclaré que le dioxyde de carbone, bien que lié au réchauffement de la planète, ne menaçait pas la qualité de l'air et ne contribuait pas au smog. Les députés de ce parti ont peut-être eu la tête dans les nuages un peu trop longtemps.

Puisque le député a laissé entendre, et plutôt mal, que nous n'avions pas de plan, peut-il nous dire ce que son parti propose pour le secteur de l'automobile? Quelles mesures prendrait son parti à l'égard des émissions polluantes? Peut-il expliquer en quoi l'approche présumée de son parti est compatible avec une économie forte, un secteur de l'automobile dynamique et un environnement sain?

**M. James Rajotte:** Madame la Présidente, il est évident que le piégeage du dioxyde de carbone, au moyen de pipelines, dans des gisements pétrolières contribue grandement à réduire les émissions. Pour ce qui est du secteur de l'automobile, l'idée d'inciter les consommateurs à acheter des véhicules hybrides est une idée politique légitime que nous accepterions volontiers d'examiner.

Il y a la déduction pour amortissement. C'est une notion un peu abstraite. On peut se demander comment cela pourrait avoir un effet sur l'environnement. En fait, si on offrait aux entreprises des facilités d'amortissement accéléré pour les coûts de leur outillage et si on leur permettait de remplacer et de mettre à niveau leur processus de fabrication plus rapidement, elles acquerraient de l'outillage et des chaînes de montage plus écologiques. C'est de cette façon que l'industrie automobile a réduit les niveaux d'émissions de ses usines.

L'industrie automobile a soulevé un autre point, à savoir que les Canadiens gardent la même voiture plus longtemps. Cela est dû à l'écart entre le revenu disponible des Canadiens et des Américains, comme le souligne Don Drummond, dans un rapport récent pour la Banque TD. Une réduction généralisée des impôts rehausserait le revenu disponible des Canadiens, ce qui leur permettrait de remplacer leurs vieilles voitures par des voitures à faible consommation de carburant et moins polluantes.

Ce sont trois options politiques que j'invite le gouvernement à examiner sérieusement. Mes collègues savent qu'au sein du comité de l'industrie nous avons étudié le plan en 2002. Honnêtement, il ne s'agissait pas d'un véritable plan et même les quelques. Pourtant, il comportait certaines bonnes mesures, mais le gouvernement n'a rien fait pour les mettre en vigueur.

• (1155)

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Madame la Présidente, il est presque insultant d'entendre le secrétaire parlementaire dire que la Chambre n'a pas pour rôle de discuter d'une des industries les plus importantes de l'histoire du Canada et de la prospérité ultérieure de notre pays.

Les Canadiens en ont marre d'attendre que les libéraux concluent des accords secrets pour tenter de s'attaquer aux crises dans notre pays. Il est inadmissible que la Chambre ne puisse pas avoir voix au chapitre et la possibilité de débattre ouvertement cette question dans notre régime démocratique.

J'ai une question à poser au député d'en face, qui siège avec moi au Comité de l'industrie. Je comprends, comme tout le monde, j'en suis sûr, sa préoccupation au sujet des emplois. Je viens d'une région qui compte un grand nombre de travailleurs du secteur de l'automobile. Les TCA appuient le mouvement en faveur de l'application de normes obligatoires. J'estime qu'on critique injustement notre motion, car nous réclavons ce mouvement et nous voulons bénéficier d'une certaine souplesse dans les négociations à

cette fin. Il s'agit là d'une motion, non d'un projet de loi. Le député d'Oshawa ne semble pas comprendre ce qui se passe ici. Je voudrais qu'il nous dise pourquoi nous ne pouvons pas avoir la souplesse voulue pour le faire.

Dans le rapport du CPSCA, le point n° 4, intitulé Harmonisation réglementaire, dit:

Il faut que des mesures soient prises pour harmoniser et simplifier l'aspect réglementaire (notamment en matière de sécurité des véhicules, de certification et d'émissions) entre le Canada et les États-Unis et entre les différentes juridictions canadiennes, compte tenu de la nature intégrée de l'industrie nord-américaine et de la nécessité pour les juridictions canadiennes de coordonner la promotion des investissements automobiles.

Le député appuie-t-il la recommandation du CPSCA?

**M. James Rajotte:** Madame la Présidente, je suis tout à fait en accord avec cette recommandation du CPSCA.

Cependant, j'invite le député à interroger les membres du CPSCA pour savoir s'ils sont d'accord sur cette motion. À mon avis, le rapport publié par le CPSCA et le passage que le député vient de lire ne correspondent pas à la demande qui est faite dans la motion. La motion demande un plus grand manque d'harmonisation réglementaire.

En ce qui concerne l'affirmation du député selon laquelle il s'agit là d'une motion, et non d'un projet de loi, la motion dit:

...l'échec des mesures volontaires sur les taux d'émission en imposant par voie législative des mesures obligatoires en vue d'accroître l'efficacité des véhicules légers vendus au Canada, toutes catégories confondues.

Sauf le respect que je dois au député, je ne crois pas que cette motion permette de la souplesse. Elle dit clairement au gouvernement exactement ce qu'il doit faire au sujet des véhicules légers vendus au Canada. Cette motion est très précise.

[Français]

**M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ):** Madame la Présidente, il me fait plaisir aujourd'hui de prendre la parole au sujet de la motion d'opposition du Nouveau Parti démocratique. Je prendrai d'abord la peine de la lire, pour ensuite pouvoir mieux la commenter:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait reconnaître l'incidence du smog sur la santé publique et l'échec des mesures volontaires sur les taux d'émission en imposant par voie législative des mesures obligatoires en vue d'accroître l'efficacité des véhicules légers vendus au Canada, toutes catégories confondues.

D'entrée de jeu, je tiens à annoncer que ma formation politique a l'intention d'appuyer la motion de l'opposition présentée aujourd'hui par le NPD. Cependant, je dois émettre une certaine critique. Selon nous, force est de constater que cette motion est floue et insuffisante. Pourquoi est-elle floue? Parce qu'elle ne vient malheureusement pas préciser à quel niveau nous nous attendons à ce que l'industrie automobile rende plus efficaces les véhicules légers. S'agit-il d'une norme de 25 p. 100 ou de 10 p. 100? On l'ignore.

Bien sûr, il faut agir par réglementation. C'est ce que nous croyons, de ce côté-ci de la Chambre. Toutefois, il ne faut jamais oublier que la réglementation doit s'harmoniser non pas avec les normes du gouvernement américain, comme c'est actuellement le cas dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et les règlements qui en découlent, mais plutôt avec les pratiques et réglementations adoptées récemment en Californie. Il est important de le rappeler.

*Les crédits*

Le smog est devenu une réalité au Canada depuis plusieurs années. Cependant, le Québec y a été éveillé plus que jamais lorsque, pendant plusieurs jours au début de février, Montréal et l'Outaouais ont été frappés par une alerte de smog. Il s'agit d'une période hors conjoncture, si je puis dire. Comment les Montréalais et les citoyens de l'Outaouais pouvaient-ils s'attendre à une alerte de smog en plein mois de février? Cela dénote une problématique importante qui nous rappelle que nous devons changer nos façons de faire et nos modes de consommation.

Avant de passer à l'industrie automobile et à son impact, il faut rappeler, d'abord et avant tout, que ce ne sont pas simplement les gaz d'échappement des véhicules qui causent ce smog. L'utilisation de poêles à bois et le chauffage au bois sont aussi responsables du smog. Pas plus tard qu'entre 1987 et 2000, on a remarqué une augmentation de 60 p. 100 du chauffage au bois au Canada, comparativement à une augmentation de seulement 20 p. 100 du logement locatif. Cela signifie que le nombre de citoyens qui ont décidé de chauffer au bois leur logement a plus que doublé à l'intérieur de 15 ans. Naturellement, en particulier dans des milieux urbains comme Rosemont—La Petite-Patrie dont je suis le représentant en cette Chambre, cela a un impact important sur la qualité de l'air.

Une révision quinquennale de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement est prévue. On sait qu'actuellement, les normes de fabrication des poêles à bois sont harmonisées avec les normes de l'EPA. Il est peut-être temps de voir, lorsque nous étudierons les articles prévus à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, s'il n'y aurait pas moyen d'instaurer des normes plus strictes pour la fabrication des poêles à bois.

Le noeud du problème, c'est tout ce qui touche le secteur du transport. Il faut se rappeler que le secteur du transport est responsable de 25 p. 100 des émissions totales de gaz à effet de serre au Canada.

• (1200)

Ce n'est donc pas un secteur banal. Juste avant de prendre la parole, je regardais les chiffres et les secteurs du gaz et du pétrole représentent 18 p. 100 de ces émissions. Donc le secteur du transport est le principal émetteur de gaz à effet de serre au Canada, avec 25 p. 100. On prévoit même que d'ici 2010, il y aura une augmentation de 32 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport par rapport au niveau de 1990, dans le cas où aucune mesure ne sera prise, et j'insiste là-dessus.

Cela nous place devant des choix. Si le Canada décide de ne prendre aucune mesure dans le secteur du transport et décide de garder le statu quo actuel, en 2010, les émissions de gaz à effet de serre auront augmenté de 32 p. 100 par rapport au niveau de 1990. Cela nous force nécessairement à agir.

Jusqu'à maintenant, le gouvernement a décidé d'appliquer une approche volontaire, entre autres avec l'industrie de l'automobile. C'est une approche qui, au fond, est destinée à faire confiance à l'industrie de l'automobile afin d'améliorer l'efficacité des véhicules.

Il faut se poser une question fondamentale. Alors qu'il y a un bon nombre de secteurs au Canada—je pense au secteur manufacturier, à celui des pâtes et papiers, à l'acier—, comment se fait-il que le gouvernement fédéral a décidé d'exclure le secteur de l'industrie de l'automobile des grands émetteurs industriels?

Alors que 25 p. 100 des émissions viennent du secteur du transport—et il y a une corrélation importante entre les émissions de gaz à effet de serre et l'utilisation des véhicules automobiles—,

comment se fait-il qu'on ait décidé d'exclure le secteur de l'automobile des grands émetteurs industriels?

Si le gouvernement, par l'entremise de son ministre de l'Environnement ou celui des Ressources naturelles, nous avait annoncé aujourd'hui que le secteur de l'industrie de l'automobile était exclu des grands émetteurs industriels parce que la technologie n'existait pas, je pourrais comprendre, à la limite. C'est le cas de certains secteurs industriels. Je pense aux cimenteries par exemple. Elles ont des émissions de gaz à effet de serre importantes et la technologie n'existe malheureusement pas pour améliorer le bilan énergétique de ce secteur industriel. Si c'était le cas pour le secteur de l'automobile, à la limite, je pourrais comprendre.

Mais non. La technologie pour améliorer l'efficacité énergétique des véhicules est disponible. Donc, pourquoi ne forçons-nous pas l'industrie de l'automobile à améliorer la fabrication de ces véhicules? Pourquoi, alors que la technologie existe, continue-t-on d'appliquer une approche volontaire qui, au cours des dernières années, n'a pas donné de résultat? Certains diront que c'est pour des raisons économiques. J'écoutais les députés du Parti conservateur nous dire tout à l'heure qu'il fallait comprendre que les véhicules qui étaient produits au Canada étaient exportés.

C'est comme si on disait que ce qui a été fait en Californie, qui compte plus de 25 millions d'habitants et où le marché est comparable à celui du Canada—donc dans des conditions économiques semblables—, était bon pour la Californie mais pas pour le Canada.

L'argument économique ne tient pas puisque le marché canadien est comparable au marché californien. Donc, ce qui peut être fait en Californie peut très certainement être fait au Canada.

Je regarde, entre autres, le plan d'action sur les changements climatiques déposé en novembre 2002. La rubrique Efficacité énergétique prévoit qu'on demanderait au secteur de l'automobile un effort de 5,2 mégatonnes de réduction de gaz à effet de serre et une amélioration de 25 p. 100 de l'efficacité automobile. Il y a cette précision.

Malheureusement, dans la motion du Nouveau Parti démocratique, il n'y a pas ce niveau d'exigence et d'effort que nous demandons à l'industrie de l'automobile. On aurait souhaité voir cette norme de 25 p. 100 figurer dans la motion. Ce que l'industrie de l'automobile nous disait dans les derniers jours, c'est qu'elle n'est pas intéressée à avoir une norme afin d'améliorer l'efficacité des véhicules de 25 p. 100.

• (1205)

Cette industrie nous dit qu'elle est bien prête à réduire de 5,2 mégatonnes les émissions de gaz à effet de serre, mais qu'elle ne veut pas avoir une norme comparable à la Californie et qu'elle préfère le statu quo. Le statu quo, c'est ce que nous avons actuellement: une harmonisation des normes de fabrication des véhicules avec celui du gouvernement fédéral, de l'EPA.

Il y a une injustice flagrante qui est imposée actuellement aux différents secteurs industriels. Par exemple, le secteur manufacturier—je ne parlerai pas du secteur manufacturier québécois, mais du secteur manufacturier dans son ensemble—a réduit de 7 p. 100 ses émissions de gaz à effet de serre et on lui impose une réduction de 15 p. 100 de ses émissions. Comment peut-on prétendre que ce qui se négocie actuellement est équitable?

### *Les crédits*

Un secteur industriel qui réduit de 7 p. 100 ses émissions de gaz à effet de serre se voit imposer une réduction de 15 p. 100 de ses émissions, alors qu'un secteur industriel comme l'industrie de l'automobile, dont la technologie existe, serait exclu des grands émetteurs industriels. Il y a quelque chose d'inéquitable, parce que l'approche que préconise le gouvernement est injuste. Il y a quelques mois, le gouvernement annonçait une aide de plusieurs millions de dollars à Ford. Soit! Qu'on aide ce secteur et cette entreprise en particulier, je n'ai rien contre cela. Toutefois, comment cette entreprise peut-elle utiliser l'argent des contribuables sans être disposée à appliquer des normes plus strictes en matière d'efficacité énergétique des véhicules? L'aide financière consentie à Ford n'aurait-elle pas dû être conditionnelle à une amélioration dans la fabrication afin de rendre les véhicules plus efficaces?

Quand la commissaire à l'environnement nous parle d'évaluations stratégiques environnementales, c'est exactement de cela qu'elle nous parle. Que nous dit-elle? Elle nous dit qu'il y a des mesures fiscales, soit une aide financière, qui sont accordées à des entreprises, sans que les prémisses de développement durable et de protection de l'environnement soient prises en considération.

Prenez le projet de loi C-48. C'est un projet de loi qui donne des incitatifs fiscaux, soit 250 millions de dollars par année à l'industrie des hydrocarbures. Soit! On donne des incitatifs fiscaux, on donne une aide financière, mais que demande-t-on en retour à ces secteurs industriels qui ne sont même pas disposés à signer une entente volontaire avec le gouvernement fédéral afin de réduire de 15 p. 100 leurs émissions de gaz à effet de serre? Que disent ces secteurs industriels?

Entre autres, je lisais l'entente sectorielle signée avec le secteur de l'acier. Il faut lire cette entente. Deux ententes ont été signées par le gouvernement fédéral: l'une avec les pâtes et papiers et l'autre avec le secteur de l'acier. Si l'on prend la peine de lire l'entente, on se rend compte qu'elle dit: « Nous appliquerons une réduction de 15 p. 100 d'émissions de gaz à effet de serre, dans la mesure où la compétitivité de notre secteur ne sera pas brimée. » Tout cela est sur la base d'études réalisées par l'industrie.

Par conséquent, on est prêt d'un côté, sur le plan industriel, à accepter une aide fédérale—c'est le cas de Ford—, mais d'un autre côté, on n'est pas prêt à appliquer des normes plus strictes visant à améliorer l'efficacité des véhicules de l'ordre de 25 p. 100.

Que devons-nous préconiser dans les prochaines années? À mon avis, deux approches doivent être privilégiées. D'une part, cela nous prend une approche fiscale et budgétaire en complémentarité avec une approche réglementaire. Dotons-nous d'une approche réglementaire qui visera—et c'est le cas pour l'industrie de l'automobile—à ce que les technologies qui existent soient plus efficaces.

• (1210)

On ne parle pas de recherche et développement dans ce secteur d'activités. On parle de technologies qui existent. Le gouvernement a une responsabilité face à l'industrie refuse de rendre la fabrication des véhicules automobiles plus efficace.

Appliquons un règlement harmonisé avec celui de la Californie, une approche réglementaire, comme le propose le Nouveau Parti démocratique, afin que, en bout de ligne, les nouveaux véhicules qui seront sur le marché soient plus efficaces sur le plan énergétique, donc contribueront à réduire le smog. Ce n'est pas suffisant: cette approche réglementaire doit être accompagnée d'une approche fiscale qui vise, au fond, à apporter une aide aux citoyens qui décident d'utiliser un transport durable.

Un transport durable, c'est l'aide au transport en commun. Comment une petite mesure très simple, qui vise à rendre déductible sur le plan fiscal l'achat du laisser-passer pour le transport en commun, n'est-elle pas une initiative que le gouvernement n'a pas utilisée jusqu'à maintenant dans son budget?

Le 23 février, on souhaite que le ministre des Finances, dont le ministre de l'Environnement dit qu'il est vert—, je ne doute pas de ce que le ministre de l'Environnement peut croire quant au ministre des Finances—, mais s'il est sérieux, il annoncera le 23 février que l'achat de laisser-passer pour l'utilisation de transport en commun sera déductible. C'est la première mesure.

Comme deuxième mesure, il faut qu'il y ait cet incitatif fiscal pour les citoyens qui décident d'utiliser un véhicule hybride. Il y a plusieurs mois, j'ai fait l'achat d'un véhicule hybride qui m'a coûté 10 000 \$ de plus qu'un véhicule conventionnel de même marque, avec les mêmes commodités.

Pendant que le gouvernement fédéral donne des incitatifs fiscaux à l'industrie pétrolière, par l'entremise du projet de loi C-48, le citoyen responsable doit déboursier 10 000 \$ de plus pour acheter un véhicule plus écologique. C'est un non sens.

Il faut qu'il y ait dans ce budget un incitatif fiscal pour le citoyen qui décide. Qu'est-ce que 10 000 \$ dollars pour un citoyen qui décide d'avoir un mode de vie plus sain, alors qu'on a en consenti 250 \$ millions de dollars par année, en une seule mesure, à l'industrie pétrolière? Il faut qu'il y ait au moins cette parité fiscale qu'on a consentie en aide à ces industries polluantes, avec ce qu'on a consenti en aide à l'industrie de l'environnement au Canada. Il faut qu'il y ait cette approche.

Le Canada pourrait décider d'adopter cette évaluation environnementale stratégique. Rappelons-nous, en 1994, la directive du Cabinet—ce ne sont quand même pas les députés de la Chambre des communes—, qui disait que tous les ministères devaient appliquer une évaluation stratégique environnementale lorsque l'on a décidé d'adopter une mesure. Les plans, les politiques et les programmes devaient subir le test de l'évaluation environnementale stratégique.

Malheureusement, ce n'est pas le cas. Si le gouvernement décidait d'adopter une loi ici, dans ce Parlement, afin de forcer tous les ministères—dont Transports Canada, et en particulier Finances Canada, au sujet duquel la commissaire n'a pas été tendre, en indiquant qu'il se traînait les pieds—à appliquer l'évaluation stratégique environnementale lors du dépôt des plans, des politiques et des programmes des ministères, on n'en serait probablement pas là. Fort probablement que le Canada pourrait présenter au mois de septembre prochain, à la conférence de Montréal, un meilleur bilan énergétique, un meilleur bilan en terme de réduction des émissions de gaz à effet de serre, que ce que nous connaissons aujourd'hui.

Je rappelle que mon parti appuiera la motion du Nouveau Parti démocratique.

• (1215)

[Traduction]

**L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Monsieur le Président, j'éprouve un grand respect pour le député d'en face, qui s'occupe du dossier de l'environnement depuis déjà un certain temps. Je voudrais l'interroger au sujet des subventions au transport en commun, mais, auparavant, j'aimerais apporter deux précisions.

*Les crédits*

Comme je le disais, le grand intérêt de ce débat, c'est qu'il nous permet de parler des nombreuses mesures que nous prenons déjà dans le cadre du Protocole de Kyoto, des mesures dont les députés et la population ne semblent pas être au courant. Le député de la loyale opposition nous a reproché, dans son discours, de ne rien faire pour assurer la séquestration du dioxyde de carbone.

Je suis heureux d'annoncer que, le 17 janvier, nous avons accordé 10,8 millions de dollars à Anadarko Canada, Apache Canada Limited, Penn West Petroleum et Suncor pour les aider à séquestrer le dioxyde de carbone. Je signale également que la prochaine ronde de propositions, d'une valeur de 4,2 millions de dollars, est ouverte et que les intéressés doivent présenter leurs demandes avant avril 2005.

Le NPD nous félicitait plus tôt parce que le prochain budget sera le plus écologique de notre histoire. Or, nous avons déjà un budget de 3,5 milliards de dollars pour l'assainissement des sites contaminés, ce qui représente le budget environnemental le plus important jamais présenté par un gouvernement canadien, y compris les gouvernements néo-démocrates. Je suis d'ailleurs ravi que 60 p. 100 de ce budget soit réservé au Nord.

Ma question au député porte sur le transport en commun, qui a évidemment notre appui. Le gouvernement y a déjà investi des centaines de millions de dollars, et il poursuit sur cette lancée. Pourquoi le député voudrait-il que nous subventionnions les tarifs des transports en commun plutôt que d'accorder, comme nous le faisons déjà, une aide directe aux réseaux de transport en commun, une solution qui s'est révélée plus efficace? Cela permet d'améliorer le système pour le rendre accessible à un plus grand nombre de personnes, au lieu de remettre de l'argent aux usagers, une solution moins efficace.

• (1220)

[Français]

**M. Bernard Bigras:** Monsieur le Président, je comprends que le devoir et l'obligation du secrétaire parlementaire sont justement de défendre le bilan de ce gouvernement. Toutefois, je lui rappellerai que le Canada s'est classé au 28<sup>e</sup> rang parmi les 29 pays de l'OCDE dans le cadre d'une étude portant sur 25 indicateurs environnementaux.

Le gouvernement essaie de nous dire qu'il possède un excellent bilan environnemental et un excellent programme. En réalité, en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le gouvernement ne dispose d'aucun plan. Si le gouvernement s'était présenté à Kyoto en 1997 avec un plan, comme bien souvent les Européens ont été capables de le faire, nous ne nous retrouverions pas dans la situation actuelle.

Dois-je rappeler au secrétaire parlementaire que le Canada est le seul pays de l'OCDE à ne pas avoir de politique du transport en commun. C'est quand même incroyable, puisque le Canada est censé avoir un bon bilan environnemental. En fait, le Canada s'est grandement fait critiquer non pas par une ONG, mais par l'OCDE. Pourquoi? Parce que le secteur du transport est responsable de 25 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre au Canada, soit la part la plus importante détenue par un seul secteur. Ce taux atteindra 32 p. 100 en 2010, si aucune mesure n'est prise.

Pourquoi faut-il favoriser ce type de mesures? C'est justement parce que si nous ne le faisons pas, les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport représenteront 32 p. 100 de l'ensemble des émissions canadiennes. Il faut donc agir dès maintenant.

[Traduction]

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Monsieur le Président, je félicite le député bloquiste. Il est l'un des membres du Comité de l'environnement qui militent le plus énergiquement en faveur d'une action en matière environnementale.

Je voudrais lui poser une question simple qui, je crois, mettra en évidence l'absurdité de la manière dont le gouvernement gère la norme de rendement du carburant.

À l'heure actuelle, 80 p. 100 des automobiles achetées au Canada sont fabriquées aux États-Unis ou au Mexique. Or, le gouvernement négocie actuellement avec l'industrie automobile une norme sur le rendement du carburant. Le député du Bloc est-il d'avis que les discussions que tient actuellement le gouvernement devraient porter sur l'établissement d'une norme nord-américaine? Par conséquent, le gouvernement devrait-il négocier l'établissement d'une norme continentale avec les États-Unis et le Mexique?

[Français]

**M. Bernard Bigras:** Monsieur le Président, bien sûr, il faut qu'il y ait des négociations avec nos partenaires. Sauf qu'entre vous et moi, le principal problème, c'est qu'on doit négocier avec un partenaire commercial, que sont les États-Unis, qui a décidé de ne pas adhérer au Protocole de Kyoto. C'est donc là un problème important.

De plus, j'aimerais ajouter que les normes de fabrication plus strictes, comme celles qu'a adoptées la Californie, ce n'est pas un désavantage économique; c'est une valeur ajoutée. Il y a un avantage certain, sur le plan de la compétitivité internationale, d'avoir des normes plus strictes en matière de fabrication des véhicules automobiles.

En effet, si l'on ne veut pas que le Japon et l'Asie imposent des nouveaux modèles plus stricts et prennent le pas sur l'Amérique du Nord, les pays qui réussiront à concurrencer sur le plan international seront les pays qui auront adopté des normes strictes. Il y a donc un avantage—qu'on appelle en économie un « avantage comparatif »—à être capables d'avoir des normes de fabrication plus strictes.

Plutôt que de penser que le Protocole de Kyoto est un coût économique important, il faut le voir comme une occasion économique de faire en sorte d'améliorer la protection de l'environnement et de faire en sorte que les nouveaux véhicules automobiles possèdent une valeur ajoutée qui, demain, sera probablement la norme dans l'ensemble du monde.

• (1225)

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le Président, je remercie le député du Bloc de ses commentaires. J'ai seulement une question.

Les libéraux ont dit qu'il leur est impossible d'appuyer cette motion, parce que des négociations sont présentement en cours avec l'industrie. J'aimerais avoir ses commentaires à ce sujet.

Quant aux conservateurs, ils disent que c'est vraiment facile pour le Bloc d'appuyer la motion, parce qu'une industrie du genre n'existe pas au Québec, et que telle est la raison pour laquelle le Bloc appuiera la motion du NPD.

Je voudrais donc connaître les commentaires du député de Rosemont—La Petite-Patrie quant aux raisons pour lesquelles le Bloc appuie ladite motion. De plus, je voudrais savoir si les deux raisons qu'ont évoquées les deux partis sont vraies et est-ce que cela ajoute à la qualité des débats à la Chambre?

*Les crédits*

**M. Bernard Bigras:** Monsieur le Président, je commencerai par la deuxième affirmation de mon collègue, qui reprend ce que mon collègue du Parti conservateur a affirmé, à savoir que si nous appuyons la motion, c'est parce qu'il n'y a pas d'industrie de l'automobile au Québec.

C'est un peu facile de dire cela. À ce moment-là, comment peut-on expliquer que le Bloc, hier, a été le seul parti en Chambre à proposer une loi pour appliquer le Protocole de Kyoto pour l'ensemble des secteurs industriels? Est-on en train de dire qu'on propose que le secteur manufacturier, qui est la base économique du Québec, soit exclu du Protocole de Kyoto et ne doive pas avoir des normes plus strictes? Non, pas du tout. Au contraire, si l'industrie de l'automobile était la base économique du Québec, on demanderait exactement la même chose que ce qu'on demande d'imposer à l'industrie manufacturière. C'était la première des choses.

Deuxièmement, on ne peut pas continuer à faire en sorte de négocier éternellement avec une industrie qui refuse d'appliquer une technologie existante. Je rappelle que, si l'industrie de l'automobile disait au gouvernement: « Nous ne pouvons améliorer l'efficacité de nos voitures de 25 p. 100, parce que la technologie n'existe pas », je pourrais comprendre, à la limite. Toutefois, la technologie existe. Si elle existe, pourquoi l'industrie, volontairement, ne l'applique-t-elle pas? Si elle acceptait de l'appliquer volontairement, on ne serait pas obligés, aujourd'hui, de débattre d'une résolution qui vise une réglementation.

Si nous débattons d'une réglementation plus ferme en matière de fabrication des véhicules, c'est justement parce que l'industrie de l'automobile, jusqu'à maintenant, n'a pas accepté d'intégrer dans son mode de fabrication une technologie existante.

Il est temps maintenant de cesser de tergiverser, de passer à l'action et de déposer une réglementation qui doit, à mon avis, aller plus loin que celle proposée par le NPD, qui doit préciser que les véhicules doivent être de 25 p. 100 plus efficaces dans un délai qui soit raisonnable, bien sûr, pour l'industrie. Néanmoins, c'est une norme qui devra être graduelle, mais qui devra être imposée.

[Traduction]

**L'hon. Bill Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Monsieur le Président, je veux d'abord répondre brièvement à mon collègue du Bloc. Il a parlé de la possibilité d'accorder une déduction pour les laissez-passer de transport en commun. Cette motion ne vient pas de nous, mais le NPD a appuyé ce principe dans le passé. Les députés se souviendront que l'ancien député néo-démocrate de Kamloops, Nelson Riis, avait demandé au gouvernement une telle mesure dans une motion ou un projet d'initiative parlementaire adopté par la Chambre. Nous avons là une raison de plus de critiquer les ministres des Finances et les budgets libéraux qui se sont succédé de ne pas avoir tenu compte d'une mesure que la Chambre des communes elle-même encourageait le gouvernement à prendre.

Je ferai d'abord un survol historique. Monsieur le Président, je tiens à signaler aussi que je partagerai mon temps de parole avec mon collègue de Windsor-Ouest.

Je me souviens quand on a parlé des gaz à effet de serre pour la première fois à la Chambre. C'était vers 1983. À l'époque, au moins 90 p. 100 des députés pensaient que le député qui avait soulevé la question, un néo-démocrate de Regina, Simon de Jong, parlait d'une nouvelle sorte de serre pour la culture des tomates ou quelque chose du genre. Bien des députés, du moins ceux qui écoutaient, semblaient complètement ahuris.

Nous voici, 22 ans plus tard, au lendemain de l'entrée en vigueur d'un important accord international sur les gaz à effet de serre.

J'aimerais qu'en tant que pays et en tant que parlementaires nous soyons en meilleure position de célébrer. Nous célébrons l'accord, mais dans le contexte canadien, nous n'avons encore rien à célébrer, car notre gouvernement n'est pas pleinement résolu à mettre en oeuvre cet accord. Notre gouvernement s'est engagé à donner l'impression qu'il mettrait en oeuvre l'accord, mais il ne réussit pas à nous convaincre qu'il est prêt à tout pour y arriver. Il est impératif que l'accord soit respecté.

Je vais maintenant raconter une anecdote que j'ai trouvée dans un livre il y a des années, alors que je lisais sur la perception de la crise environnementale dans les années 70. Je crois en fait qu'elle provient du livre de Barry Commoner, *Closing Circle*.

De toute façon, les députés doivent imaginer un étang. Cet étang sera totalement recouvert de feuilles de nénuphar en 28 jours, mais de la façon suivante: un nénuphar, deux nénuphars, puis quatre, huit, 16, 32 et 64. Je ne tiens pas à aller plus loin de peur de perdre les députés conservateurs d'arrière-ban, mais les députés comprennent bien le principe. Ce genre de problème tend à prendre de l'ampleur d'une façon exponentielle. C'est le cas des changements climatiques et de beaucoup d'autres problèmes environnementaux.

Si l'étang peut être recouvert de nénuphars en 28 jours et que ce processus se déroule de façon exponentielle, quelle partie de l'étang sera toujours dégagée le 27<sup>e</sup> jour de ce processus d'une durée totale de 28 jours? Cinquante pour cent. Nous sommes maintenant au 27<sup>e</sup> jour et quelqu'un dit que, si nous n'agissons pas immédiatement, un jour l'étang sera recouvert de nénuphars et nous aurons un problème, car il est important de conserver une surface d'eau libre. Il y aura toujours des gens, des libéraux, des conservateurs ou autres, qui demanderont « Qu'est-ce qui vous prend? La moitié de l'étang est dégagée. Qu'est-ce qui peut bien vous inquiéter? Il n'y a pas de problème. » Le jour suivant, le 28<sup>e</sup> jour, bingo. Fin de la partie. Le système s'est effondré et il n'y a plus rien à faire.

C'est à peu près ce qui se passe dans le cas des changements climatiques. Je ne sais pas si nous en sommes au 27<sup>e</sup> jour, au 26<sup>e</sup> ou au 25<sup>e</sup>; j'espère que nous sommes encore au 19<sup>e</sup> ou au 20<sup>e</sup> jour, mais nous savons que nous sommes dans une position où tout pourrait se précipiter. Nous pourrions compromettre l'environnement de toute la planète.

● (1230)

Je ne me fais aucune illusion quant à la capacité du Canada de le faire tout seul. Toutefois, ce serait une honte qu'un pays disposant d'autant de ressources—politiques, civiles, spirituelles et autres—que le Canada ne puisse en venir à mettre en oeuvre de façon significative le seul accord environnemental mondial qui existe à l'heure actuelle et dont dépend l'avenir de la planète. Si nous ne le faisons pas, quel message adresserons-nous au reste du monde? Pourquoi donc les pays moins riches en ressources—et j'emploie ce terme au sens large—que nous tenteraient-ils de le faire?

Nous avons une responsabilité envers le monde, envers l'environnement mondial, même si nous ne nous sentons pas responsables de notre environnement.

C'est pourquoi nous avons exhorté le gouvernement à s'attaquer sérieusement à la question, c'est-à-dire à prendre des règlements.

*Les crédits*

Nous avons déjà fait l'expérience des mesures volontaires. Les gouvernements qui se sont succédé nous ont toujours chanté le même refrain: « Laissons l'industrie s'autoréglementer. » Eh bien, elle ne l'a pas fait et elle ne le fait pas maintenant.

Nous n'avons pas craint de réglementer des comportements individuels. Nous avons réglementé le tabagisme au point de le faire presque disparaître. Pourquoi peut-on réglementer le comportement de chacun des Canadiens, mais non celui des sociétés? C'est parce que cela aurait des effets économiques.

Pourtant, l'interdiction de fumer a eu des effets économiques sur les clubs communautaires, sur les filiales de la Légion, sur toutes sortes de choses, mais cela est acceptable. Pourquoi est-ce acceptable? Parce qu'il y a des objectifs supérieurs, des objectifs en matière de santé ou d'environnement à atteindre. Nous nous attendons à ce que ces organismes, dont un bon nombre sont durement frappés par l'interdiction, respectent ces mesures au nom de l'intérêt général. Mais quand il s'agit de sociétés, n'intervenons pas. Quand il s'agit de normes d'émission de gaz carbonique par les voitures, laissons faire les sociétés pour ne pas leur déplaire. Qu'arriverait-il si on faisait cela avec l'interdiction de fumer qui a été décrétée à la grandeur du pays? Certains restaurants interdirait l'usage du tabac et d'autres pas.

Cela me semble être une situation de deux poids deux mesures. Voilà ce qui nous préoccupe. Cela nous préoccupe parce que nous avons maintenant la preuve qu'il est illusoire de penser que l'industrie adoptera volontairement des normes pour réduire les émissions.

J'aimerais bien croire que nous sommes dans un monde de fou, mais en fait, nous sommes dans un monde de cyniques. C'est le monde des libéraux, qui font semblant de faire quelque chose alors que nous savons très bien qu'il ne se passera rien et qu'ils n'auront jamais à s'expliquer devant leurs amis des grandes entreprises pour les avoir forcés à se comporter comme ils devraient le faire de toute manière.

Apparemment, le ministre des Ressources naturelles a dit que son gouvernement ne voulait pas que cette motion soit adoptée parce qu'il est en pleine négociation. Et pourtant, quel bel argument ce serait pour le ministre des Ressources naturelles et pour le ministre de l'Environnement que cette motion qui, une fois adoptée par le Parlement, par les représentants du peuple canadien, dirait que nous voulons des normes obligatoires régissant les émissions. Ils seraient ainsi mieux armés pour la négociation. Mais quel genre de négociateur le ministre des Ressources naturelles est-il en réalité? Veut-il avoir les mains liées ou plutôt se retrouver à la table avec un argument de poids, c'est-à-dire la volonté de la population canadienne de voir son gouvernement enfin faire quelque chose pour régler ce problème?

Le ministre de l'Environnement a dit, semble-t-il, que la Californie avait imposé des normes obligatoires sur les émissions, mais seulement après avoir constaté l'échec des normes facultatives. Mais sur quelle planète le ministre de l'Environnement vit-il? Il croit que les normes facultatives fonctionnent ici. Il aurait dit que nous n'en sommes pas encore rendus là.

Pourquoi faudrait-il attendre? Il admet que la démarche actuelle est vaine, mais il dit, du même souffle, qu'elle est incontournable. Pendant ce temps, l'air devient plus pollué, des gens souffrent d'asthme et d'autres meurent, mais il ne faudrait rien dire pour ne pas nuire aux bonnes relations des libéraux avec leurs amis des grandes entreprises.

Pour les raisons que je viens de donner et pour bien d'autres encore, j'encourage les députés à appuyer cette motion, à titre individuel. Même si leurs partis respectifs ne peuvent pas se résoudre à l'appuyer, il y a peut-être de simples députés libéraux et conservateurs qui seraient prêts à appuyer cette motion parce qu'ils savent qu'en fin de compte, nous devons finir par emprunter cette direction, et le plus tôt sera le mieux.

• (1235)

**L'hon. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai l'impression que le député appuie la motion parce qu'il présume qu'il y aura échec, que les négociations en cours avec le secteur de l'automobile sont vouées à l'échec.

Il demande s'il y a un plan de rechange. Quand on négocie, on négocie normalement de bonne foi. De bonne foi, nous disons quel est l'objectif à atteindre, nous disons que nous comptons sur l'industrie pour l'atteindre et que nous aurons les moyens de vérifier s'il est atteint.

Je présume que, s'il y avait échec, nous devrions passer à l'étape suivante, mais le seul fait que cette motion soit à l'étude semble indiquer qu'il y aura forcément échec.

Nous faisons davantage confiance à nos négociateurs et à l'industrie, qui a signé 14 protocoles d'entente au fil des ans et est disposée à travailler avec le gouvernement. Des députés ont parlé de ceux qui versent des contributions importantes aux partis. Ils n'ont sans doute pas entendu parler du projet de loi C-24. Ils ne savent sans doute pas ce qu'ont dit clairement les travailleurs de l'automobile. J'estime pour ma part que nous voulons avoir à la fois des emplois et un environnement sain. Si cela leur semble inacceptable, c'est leur affaire.

Quel genre de négociation le député souhaite-t-il donc? Nous avons fixé un objectif et demandé à l'industrie de l'atteindre.

**L'hon. Bill Blaikie:** Monsieur le Président, le député a raison: notre motion se fonde sur une impression d'échec, une impression que le gouvernement n'arrive jamais à faire son travail, et que les entreprises n'y arrivent jamais non plus. Non, nous ne faisons pas confiance à ceux qui négocient au nom du gouvernement.

Le secrétaire parlementaire fait peut-être confiance aux négociateurs du gouvernement, mais cela trahit sa crédulité, pas la nôtre.

• (1240)

**M. David Tilson (Dufferin—Caledon, PCC):** Monsieur le Président, j'imagine que cette résolution fait suite à l'excellente question qu'a posée, hier, le député d'Elmwood—Transcona à propos de l'incapacité du gouvernement à assumer ses obligations découlant de Kyoto. Bien sûr, la réponse des libéraux est de tenir une conférence à Montréal.

Je ne sais pas si le député a eu l'occasion de regarder CPAC la nuit dernière, quand Jay Myers, de Manufacturiers et Exportateurs du Canada, a dit, et je paraphrase, que même si nous mettions hors d'usage toutes les voitures et tous les camions au Canada, nous ne pourrions atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés dans le cadre de Kyoto; que même si nous fermions toutes les usines de fabrication au Canada aujourd'hui, nous ne pourrions atteindre ces objectifs.

*Les crédits*

Ma question au député d'Elmwood—Transcona est la suivante: si le NPD est d'accord avec ces affirmations, ce qui n'est sûrement pas le cas, convient-il qu'il vit dans les nuages?

**L'hon. Bill Blaikie:** Monsieur le Président, personne n'a jamais laissé entendre que, si un secteur particulier était entièrement éliminé, nous pourrions atteindre nos objectifs dans le cadre du Protocole de Kyoto. D'après moi, ce sont là des faussetés proférées par Manufacturiers et Exportateurs du Canada ou toute autre entité qui ne veut tout simplement pas envisager le genre de changements que nous devons apporter afin de freiner le changement climatique.

Au bout du compte, les enfants et petits-enfants de ces gens vivront dans le même environnement pourri que le reste d'entre nous. Comment se fait-il qu'ils ne le voient pas? Comment se fait-il qu'ils sont si paralysés par leur conceptions désuètes qu'ils ne peuvent pas voir au-delà de la façon dont les choses ont toujours été faites et comprendre qu'il faut changer la façon de faire, plutôt que de nous sortir ces démonstrations par l'absurde assez mesquines qui sont censées nous clouer le bec. Nous sommes censés les écouter et dire: « Eh bien, empressons-nous d'oublier tout ça. Continuons à faire les choses comme nous les avons toujours faites. »

En fait, nous pouvons respecter les engagements que nous avons pris à Kyoto en adoptant le genre de plan d'ensemble que le NPD a proposé. C'est une combinaison de choses, certaines très simples comme l'adoption de mesures permettant aux gens de déduire le coût de leur laissez-passer d'autobus de leur revenu imposable, d'autres plus complexes comme la réhabilitation thermique des immeubles, la construction du réseau électrique est-ouest prévu depuis si longtemps et la rationalisation du réseau de transport en commun. Il y a bon nombre d'autres mesures que nous pourrions prendre. Plutôt que de continuer de subventionner l'industrie pétrolière et gazière, nous pourrions investir dans l'énergie renouvelable, solaire ou éolienne. Une seule solution ne suffit pas. Nous devons faire tout cela en même temps.

Toutefois, pour pouvoir y arriver, nous devons pouvoir compter sur un gouvernement qui a la volonté d'agir et qui a un plan, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans ce débat. Cette motion est très importante.

Pour faire suite aux commentaires sur le fait qu'il y a actuellement des négociations en cours, je crois qu'il serait avantageux pour l'équipe de négociation si le Parlement et la Chambre s'intéressaient réellement à cette industrie et à son avenir et voulaient jouer un rôle afin d'en assurer le succès, non seulement pour notre pays, mais aussi pour les exportations à l'étranger. C'est là un aspect important qui n'a pas été soulevé.

On a dit des députés néo-démocrates qu'ils attaquaient l'industrie. C'est loin d'être le cas. Nous parlons de l'avenir de l'industrie. L'avenir, c'est une usine de fabrication de moteurs comme celle de Ford dans ma circonscription. Il n'y a rien pour la remplacer à l'heure actuelle. Elle sera remplacée par une autre usine qui fonctionnera selon les normes ou les critères d'émissions en vigueur aujourd'hui. L'avenir, ce serait un moteur hybride dans cette usine. L'avenir, ce serait de s'assurer que ces travailleurs auront un emploi.

Nous perdons des emplois parce que nous ne fabriquons pas certaines technologies plus récentes qui attirent l'attention du monde, d'autres États et d'autres consommateurs. Nous sommes en train de rater une occasion. Voilà ce qui importe vraiment. Un échec d'une importance capitale s'applique à cette industrie. Elle change et le gouvernement a un rôle à jouer. C'est une triste excuse de la part

du Parti libéral. Il tente de se dérober à nouveau à propos d'une politique nationale de l'automobile. C'est de cela qu'il s'agit, en fait; il se dérobe à ses responsabilités.

Voyons les recommandations faites par le CPSCA, le conseil qui a amorcé l'élaboration d'une stratégie sur les pièces automobiles il y a plus de deux ans. Je n'ai pas communiqué avec le CPSCA pour savoir s'il soutient ou non la présente motion. Si nous examinons le rapport qu'il a présenté et ses liens avec la motion en ce qui concerne les normes d'émissions et la création d'un environnement où les véhicules émettent moins d'émissions, où nous avons moins de pollution, où la qualité de l'air est meilleure et où, par surcroît, il y a des emplois, alors ses recommandations sont vraiment à la hauteur.

Il y a cinq grandes recommandations et j'aimerais en parler un peu. L'une d'elle est intitulée « Mesures d'incitation aux grandsinvestissements » et on peut y lire ceci.

Améliorer la définition, la flexibilité et l'accessibilité des mesures gouvernementales d'incitation afin d'attirer les grandsinvestissements ou réinvestissements automobiles, notamment pour des initiatives axées sur l'innovation, la mise en oeuvre de technologies, l'amélioration des compétences et la viabilité.

Cela va dans le même sens que la motion. Il est triste que les Canadiens, en ce moment, doivent importer la Prius, avec la technologie canadienne en ce qui concerne le moteur hybride, au lieu qu'elle soit fabriquée et assemblée par des Canadiens. Que ce passerait-il si cette hybride était fabriquée dans l'usine Ford, que tout le monde dans ma collectivité va surveiller et peut-être voir disparaître si nous ne trouvons pas un nouveau produit très bientôt?

Nous avons le projet Auto21 à l'Université de Windsor, le Ford Centre for Excellence au St. Clair College, et nous avons des programmes de formation et de perfectionnement qui ne font pas que parler du nouveau rendement du carburant et des nouvelles normes. Je rends hommage au gouvernement d'avoir financé ces initiatives et d'en lancer de nouvelles, selon les besoins. Ce sont des premiers pas importants. Ils constituent aussi une occasion d'offrir de nouveaux emplois aux étudiants, ainsi qu'aux assembleurs, qui auraient bien besoin d'un réinvestissement. C'était le premier point.

Le deuxième point avait trait à l'infrastructure. Je me suis exprimé à maintes reprises à la Chambre des communes au sujet du passage frontalier de Windsor-Detroit et de l'infrastructure. À l'heure actuelle, l'Ontario est pénalisée, et lourdement, comme le reste du pays, par le refus du gouvernement de mettre en oeuvre les recommandations du rapport Schwartz, adopté à l'unanimité par la ville de Windsor et le conseil de comté pour débarrasser nos rues des embouteillages. En dépit des promesses du premier ministre, qui sont nombreuses, rien n'est arrivé.

Les solutions sont là si on veut mettre fin aux embouteillages, mais le gouvernement n'a toujours rien fait. Ce rapport est prêt depuis des semaines et, même s'il a lancé des hauts cris en réclamant ce rapport, le gouvernement n'a encore rien fait. Le premier ministre, qui a dit dans notre collectivité qu'il appuierait une solution locale, n'a même pas fait de déclaration politique au sujet du rapport. Cela témoigne d'un grand manque de leadership.

● (1245)

Voici la troisième recommandation du CPSCA:

—créer des mesures d'incitation améliorées et axées sur l'innovation automobile, comme un crédit d'impôt sur la commercialisation hâtive, des soutiens aux consommateurs pour encourager l'achat de véhicules à technologie avancée sur le plan environnemental et des soutiens plus efficaces axés sur l'innovation dans les procédés de fabrication.

*Les crédits*

Là encore, tout cela est conforme à l'objectif de réduction des émissions. Je ne suis pas surpris de constater que l'industrie est quelque peu timide sur cette question et qu'elle dit ne pas être sûre de pouvoir passer de la phase facultative à la phase obligatoire dans le temps imparti. Elle ne peut compter sur l'appui du gouvernement. Voilà le problème. Le gouvernement essaie de tirer son épingle du jeu sans établir une politique de l'auto.

Si l'industrie était certaine que le gouvernement avait une politique de l'auto, elle pourrait alors dire que la volonté politique du peuple canadien est de réduire les émissions tout en assurant des emplois dans le domaine de l'automobile. Notre gouvernement aurait alors un rôle à jouer dans le renouvellement de l'industrie qui profiterait à nos citoyens au plan de l'emploi et aussi de l'air pur. Le grand public se prononce d'une seule voix en ce sens.

Voilà pourquoi la population appuie l'accord de Kyoto. Elle sait que le statu quo et le régime actuellement en vigueur nous mènent droit au désastre, non seulement parce que nous payons personnellement et collectivement dans nos milieux de vie le retard que nous avons pris dans les questions environnementales, mais également parce que nous perdons des occasions de créer des emplois, tandis que d'autres pays nous devancent constamment pour ce qui est des nouvelles techniques de fabrication et de développement. Nous ne pouvons rattraper ce retard.

Les marchés concernés sont maintenant saturés et ces occasions sont perdues. Dans le domaine de l'innovation, nous sommes constamment à faire du rattrapage et cela donne aux autres pays un avantage considérable, compte tenu surtout que le gouvernement actuel ne semble pas vouloir s'occuper de certaines autres questions en matière de commerce équitable. Le gouvernement ne s'intéresse pas aux pratiques peut-être déplorables d'autres pays en ce qui concerne la façon dont ils éliminent leurs déchets de fabrication et de production. Nos normes sont plus exigeantes dans ce domaine. Les autres pays n'ont pas de scrupules à cet égard. Ils peuvent fabriquer des produits à moindre coût. Ils ne se préoccupent pas de telles questions. Par conséquent, nous sommes désavantagés.

La quatrième recommandation porte sur l'harmonisation des règlements. Cette recommandation est intéressante et elle se lit ainsi:

Il faut que des mesures soient prises pour harmoniser et simplifier l'aspect réglementaire (notamment en matière de sécurité des véhicules, de certification et d'émissions) entre le Canada et les États-Unis et entre les différentes juridictions canadiennes, compte tenu de la nature intégrée de l'industrie nord-américaine et de la nécessité pour les juridictions canadiennes de coordonner la promotion des investissements automobiles.

Nous savons que la Californie et un certain nombre d'autres États vont adopter des normes plus strictes en matière d'émissions. Le Canada est en train de perdre ces marchés. Voyons-nous ces États régresser? Voyons-nous d'autres États régresser? La réponse est non. Les normes seront de plus en plus contraignantes. Nos produits doivent se conformer à ces normes si nous voulons continuer à exporter vers ces marchés. Nos travailleurs de l'automobile sont les plus productifs et fabriquent les produits de la meilleure qualité au monde.

Les travailleurs canadiens de l'automobile peuvent relever le défi de produire, selon les nouvelles technologies, des véhicules dont la qualité correspond aux exigences des marchés qu'il faut percer. Je ne doute pas de leurs compétences et de leurs aptitudes, si nous leur procurons les outils appropriés. L'industrie évolue. Le monde change. Portons-nous à l'avant-garde, ne traînons pas de l'arrière.

Une cinquième recommandation porte sur les ressources humaines et se lit ainsi:

[...] d'analyser les possibilités et programmes de formation existants, de contrer l'impact des tendances démographiques sur la main-d'oeuvre de métier, de renforcer les programmes d'apprentissage et d'attirer plus de jeunes vers les carrières de l'industrie automobile.

Voilà une grande possibilité d'emplois pour les jeunes. Si nous pouvons obtenir certains véhicules plus récents, alors les nouvelles technologies exigeront que les garages embauchent des jeunes dans tout le pays. Il y aura de nouvelles normes, de nouvelles compétences et de nouvelles possibilités d'emplois qui n'existaient pas auparavant.

Donnons à ces jeunes ces possibilités. Veillons à ce qu'ils soient très bien placés pour assurer l'entretien de ces nouveaux véhicules, ainsi que des véhicules qui entrent au Canada. Le gouvernement n'a pas de politique automobile et il veut donner notre technologie comme il l'a fait dans d'autres secteurs, au lieu de veiller à ce que la fabrication se fasse au Canada.

● (1250)

**M. Gary Goodyear (Cambridge, PCC):** Monsieur le Président, je m'oppose à ce que notre collègue néo-démocrate formule des observations et insinuations négatives à l'égard de Toyota. Cette entreprise a une usine dans ma circonscription, Cambridge, et c'est non seulement la plus propre, mais aussi celle qui fabrique les véhicules les plus propres, ceux qui ont le meilleur rendement énergétique et elle emploie plus de 4 000 travailleurs de l'automobile parmi les plus intelligents.

Il est difficile de ne pas appuyer cette motion. Qui n'est pas pour un environnement plus sain? Je voudrais annoncer que le Parti conservateur avait un programme très complet. Nous avons un plan pour assainir l'environnement, pour remettre en état les sites urbains contaminés et pour négocier les niveaux d'émissions avec les États frontaliers. Si nous formions le gouvernement à l'heure actuelle, nous aurions déjà mis en place un plan. Nous respecterions l'échéancier pour le Protocole de Kyoto. Il est très facile pour un parti qui n'a aucune chance de mettre en oeuvre ce type de plan de lancer toutes ces belles idées.

Je suis le président du caucus ontarien et, dans le cadre d'une visite que j'ai effectuée récemment, j'ai constaté qu'il y avait manifestement aucun leadership. Le secteur automobile nous a proposé un certain nombre de façons d'assainir l'environnement. Nous appuyons ces moyens et je dois demander au député pourquoi son parti voudrait s'en prendre non seulement à une industrie, mais à un type de véhicule?

Ce manque de réflexion et cette absence de solution complète vont avoir des répercussions catastrophiques sur le marché des véhicules légers. Quelque 80 p. 100 de ces véhicules sont exportés à l'extérieur du Canada et au lieu de susciter l'harmonie et de réglementer, cette motion complique les choses. C'est pourquoi nous ne pouvons l'appuyer. Elle est inapplicable et je demande au député de me préciser pourquoi le NPD insiste pour s'en prendre à une industrie et à un type de véhicule?

● (1255)

**M. Brian Masse:** Monsieur le Président, je pense que le député n'écoutait pas lorsque j'ai parlé des travailleurs de l'automobile au Canada. Je les incluais tous. J'ai fait allusion à la Toyota Prius pour souligner qu'il s'agit d'une technologie canadienne qui est exportée. Tel est le problème. Le véhicule n'est pas construit dans votre circonscription. Il est construit ailleurs. Je félicite les travailleurs dans votre circonscription—

**Le vice-président:** Je rappelle au député qu'il doit adresser ses remarques à la présidence.

*Les crédits*

**M. Brian Masse:** Monsieur le Président, je m'excuse. Le fait est que nous voulons avoir plus d'exemples de technologies propres, d'efficacité énergétique et de construction de nouvelles usines. Nous n'en sommes pas là à l'heure actuelle. Il existe très peu d'exemples semblables.

Le gouvernement va d'une crise à l'autre et négocie des ententes secrètes pour favoriser l'investissement dans le secteur de l'automobile. Il ne présente pas aux Canadiens une politique officielle leur expliquant qu'il va appliquer une stratégie d'investissement fondée sur certains principes et qu'il va agir dans l'intérêt de notre pays.

Le gouvernement préfère travailler en coulisses, comme il vient de le faire dans le cas du projet Beacon de GM. Qui sait ce qui se passe à l'heure actuelle relativement à ce projet? Je présume que les choses vont bien, parce qu'on n'a pas reçu d'appel dernièrement, mais qui sait? Pourquoi n'y a-t-il pas de politique pour le secteur automobile, afin que tous les Canadiens sachent à quoi sert l'argent de leurs impôts?

Nous ne nous en prenons pas à ce secteur. Nous essayons plutôt de faire en sorte d'être des leaders dans le monde et de revenir au niveau où nous étions auparavant.

**L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Monsieur le Président, je félicite le député d'être la première personne à la Chambre qui ait fait mention de certains des nombreux programmes que nous avons mis en place relativement aux changements climatiques. Cela dit, le député appuierait-il mes efforts, particulièrement dans le Nord, afin de continuer à appliquer des programmes d'adaptation, et non pas seulement des programmes de réduction du dioxyde de carbone, parce que les effets se font déjà sentir dans le Nord. Le député appuierait-il nos efforts en ce sens?

**M. Brian Masse:** Monsieur le Président, je remercie le député de cette importante question, qui n'avait pas encore été posée dans le débat. Nous serions tout à fait en faveur. C'est indispensable. De nombreuses provinces ont obtenu de bons résultats dans le dossier des mesures d'adaptation. C'est un incitatif important qui devrait être utilisé pour encourager les gens à s'engager dans ces directions. Il existe des besoins particuliers, en ce qui concerne l'utilisation de véhicules dans le Nord, dont il faudrait tenir compte.

**L'hon. Judi Longfield (secrétaire parlementaire du ministre du Travail et du Logement, Lib.):** Monsieur le Président, je suis ravie de participer à ce débat. En guise de mise en contexte, je rappelle aux députés que je représente la circonscription de Whitby—Oshawa, dans la région de Durham, où se trouve la société General Motors et le siège social de BMW Canada.

Mes électeurs se préoccupent non seulement de la vigueur du secteur automobile au Canada, mais aussi de la qualité de l'environnement. Le gouvernement, qui a ratifié Kyoto, s'est engagé à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour ce qui est de la collaboration avec tous les secteurs, il est extrêmement important que la population y souscrive.

Ma réserve à l'égard de la motion à l'étude provient de l'idée voulant que la seule façon d'assurer la réduction des gaz à effet de serre et d'obtenir la collaboration de l'industrie de l'automobile soit de d'adopter une réglementation obligatoire.

J'ai été enseignante pendant de nombreuses années, et j'ai toujours pensé que si les parties peuvent s'asseoir et négocier un règlement, elles auront le sentiment de contribuer à la solution.

Je consulte régulièrement les représentants de l'industrie automobile. Ils n'ont jamais dit qu'ils ne voulaient pas prendre part à la

solution. Le fait que nous tenions actuellement des négociations est révélateur de la nature des relations qui existent entre l'industrie automobile et les Canadiens et le gouvernement. Ces négociations ne visent pas que General Motors ou Ford. Tous les fabricants y participent. Le député, en face, disait que la société Toyota est établie dans sa circonscription. Cette entreprise participe aussi aux négociations, aux côtés de Ford, General Motors et de nombreux autres.

L'industrie automobile est très compétitive, mais elle a néanmoins su tenir compte du bien public. Ce secteur comprend qu'une bonne politique économique n'exclut pas une bonne politique environnementale. L'industrie automobile veut contribuer à la solution.

Un programme de normes de consommation moyenne de carburant appliquées volontairement par les fabricants existe depuis déjà de nombreuses années. Je voudrais communiquer à la Chambre certains faits que l'opposition refuse de reconnaître. Depuis 1986, la consommation de carburant des automobiles est de 8 p. 100 inférieure aux normes de consommation volontaires. En 2003-2004, la consommation moyenne d'essence des automobiles était de 8 p. 100 inférieure à ces normes; elle était de 3 p. 100 dans le cas des véhicules utilitaires légers.

La situation s'est améliorée, mais peut-être pas autant qu'on l'aurait souhaité. C'est pourquoi nous menons actuellement des négociations. Nous parlons d'environ cinq mégatonnes. Il ne se trouvera personne dans l'industrie pour dire que cela ne constitue pas un objectif de réduction acceptable. L'industrie aimerait que nous lui propositions des moyens d'atteindre cet objectif, pas nécessairement en vertu d'un régime obligatoire. Il devrait être possible d'explorer diverses possibilités.

La thèse de la vilaine industrie qui ne veut jamais faire sa part est démentie par l'existence de quelque 14 protocoles d'entente relatifs à l'industrie automobile. L'industrie s'y conforme. Elle ne s'est pas défilée. Ce n'est pas rendre justice à l'industrie que de donner à penser qu'elle ne respectera les exigences que si elle y est forcée.

On a laissé entendre que nous, libéraux, nous préoccuons uniquement des grandes entreprises et sociétés, sans tenir compte de l'environnement. Je rappellerai à la Chambre que ces entreprises ont justement besoin des personnes qu'ils disent représenter, soit les travailleurs et les familles. Ce sont aussi mes électeurs. Je veux qu'ils aient de bons emplois. Je veux qu'ils bénéficient d'un environnement propre et sain. Je suis mère de deux enfants asthmatiques qui ont des allergies. Je veux que l'environnement soit plus sain et plus propre. Pour y arriver, il faut que tous les secteurs unissent leurs efforts.

•(1300)

Il convient en outre de signaler que, même si personne ne prétend que les émissions provenant des automobiles ne sont pas dommageables pour l'environnement, chaque corde de bois utilisée dans un foyer cet hiver sera responsable de plus d'émissions qui causent le smog que dix VUS Tier 2 pendant toute la durée de vie de ces véhicules. En fait, pour atteindre le niveau d'émissions d'une corde de bois brûlée dans un foyer, il faudrait que 37 nouveaux VUS Tier 2 fassent le tour de la terre. Nous contribuons de diverses façon au smog et aux émissions dans notre vie quotidienne. Quelle que soit la méthode que nous adopterons, il faudra qu'elle tienne compte de tout cela.

*Les crédits*

Peindre une pièce avec un gallon de peinture à base d'huile cause plus de smog qu'un aller-retour entre Toronto et Vancouver à bord d'un Tier 2. Allons-nous décréter tout à coup qu'il faut imposer une limite quant à la quantité de peinture qu'une personne peut utiliser? Non. Il est néanmoins important et opportun de faire connaître certaines des mesures que nous prenons dans le cadre du défi d'une tonne, pour que les particuliers puissent s'en inspirer.

Quel que soit le genre de véhicule que produit une industrie automobile, il faut des acheteurs. Je ne pense pas que nous voulions limiter le choix des consommateurs. Nous devrions présenter les diverses options et expliquer au consommateur les avantages sur le plan environnemental que peut procurer un véhicule en particulier. Par la même occasion, j'invite le gouvernement à chercher des moyens d'inciter les consommateurs à procéder judicieusement quand ils songent à faire un achat, à faire des comparaisons et à tenir compte des avantages qu'offrent les véhicules à haut rendement énergétique.

Il est ridicule de laisser entendre que nous n'avons pas de stratégie concernant le secteur automobile. Allez voir Ford. Ses représentants savent fort bien que nous avons une stratégie de l'automobile. General Motors saura également sous peu que nous avons une stratégie de l'automobile. Nous collaborons étroitement avec les fabricants, et nos efforts sont en partie consacrés à la recherche et au développement pour permettre à l'industrie de continuer à travailler pour mettre sur le marché, dans l'intérêt de tous, un véhicule supérieur offrant un meilleur rendement énergétique.

Je suis quelque peu préoccupée du fait qu'on nous taxe d'être antiécologiques et d'être opposés aux stratégies de réduction des émissions. Je veux voir ces stratégies mises en oeuvre. Je veux que des mesures soient prises dans nombre de secteurs, mais je ne crois pas que nous devrions choisir celle-ci et la rendre obligatoire. Il doit y avoir de la collaboration. Je nous invite tous à continuer de collaborer pour essayer d'obtenir ce qui est le mieux pour nos enfants et pour les générations à venir. Voilà une des raisons pour lesquelles le Canada a signé l'accord de Kyoto. Le Canada comprend et sait que, si nous ne réagissons pas, il faudra s'inquiéter de ce que nous laisserons aux générations à venir.

Un des partis d'en face soutient que cet accord fait perdre des emplois, qu'il est inapproprié et que nous ne devrions pas le mettre en oeuvre. L'autre parti soutient au contraire que nous devrions prendre des règlements et rendre l'accord obligatoire, qu'il ne doit pas y avoir de participation optionnelle et que nous ne devrions pas chercher à convaincre les gens que tout le monde doit faire sa part. Je demande aux députés d'un certain parti de me dire s'ils ont relevé le défi d'une tonne. Je leur demande également ce qu'ils ont fait pour promouvoir cette réduction et ce qu'ils font au quotidien pour y contribuer.

Je ne vise pas à défendre l'industrie de l'automobile. Je ne dis pas qu'il faut la dégager de toute responsabilité pour ce qui est de sa participation à la table de négociation, des mesures qu'elle doit prendre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et du défi qu'elle doit relever pour en arriver la réduction de cinq mégatonnes que nous lui demandons. Cela est indispensable. Devons-nous être fermes à la table de négociation? Absolument, mais nous ne devons pas penser qu'il n'y a qu'une seule façon de procéder. Je crois que la négociation volontaire nous permettra d'atteindre les mêmes cibles que le député préconise.

• (1305)

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Monsieur le Président, je comprends qu'il est important que tous participent aux négociations,

comme l'a dit la députée. Le marché nord-américain est intégré, pourtant le gouvernement négocie une norme de rendement énergétique avec le segment canadien du marché. Dans les faits, 80 p. 100 des véhicules achetés au Canada sont fabriqués aux États-Unis ou au Mexique.

Le gouvernement devrait-il inclure les États-Unis et le Mexique dans ses négociations entourant l'adoption d'une norme de rendement énergétique? Le gouvernement pourrait-il confirmer s'il négocie avec les États-Unis et le Mexique pour mettre en place une norme commune, et si non, pourquoi?

**L'hon. Judi Longfield:** Monsieur le Président, je peux confirmer que nous négocions avec le segment canadien...

**M. Jeff Watson:** Pour 20 p. 100 du marché.

**Mme Judi Longfield:** Oui, il s'agit de 20 p. 100 du marché, mais c'est une part importante. Nous prenons place à la table et nous négocions. Ils comprennent qu'ils représentent 20 p. 100 du marché. Nous leur demandons ce qui, selon eux, est réalisable et ce qui nous permettra d'atteindre nos objectifs communs.

Étant donné qu'ils comprennent qu'ils ne forment que 20 p. 100 du marché et qu'ils comprennent nos besoins et nos exigences, je crois que nous pourrons, grâce à la négociation volontaire, trouver une solution qui saura satisfaire les deux parties.

**M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD):** Monsieur le Président, que la députée pense que nous taxons son parti d'apologiste de l'industrie automobile m'irrite. Nous parlons clairement. Le gouvernement intervient à la Chambre pour dire qu'ils aime les petits enfants, les chiens et les ballons, comme nous tous, alors pourquoi ne pas faire de la planète un endroit où l'on est plus heureux?

Nous disons que le gouvernement n'a aucune intention de donner satisfaction en ce qui concerne le Protocole de Kyoto. Il lance un débat sur le défi d'une tonne et dit que l'ouverture de boîtes de peinture engendre davantage d'émissions qu'un aller et retour à Vancouver en voiture. La fin de semaine prochaine, je vais peindre une pièce de ma maison pour voir si c'est vrai.

L'idée des normes volontaires me plaît. Par exemple, pourquoi ne pas appliquer ce type de normes au registre des armes à feu? Compte tenu des centaines de millions de dollars que nous avons dépensés, je crois que cette idée plairait à bon nombre de Canadiens. Malheureusement, le gouvernement a dit qu'il ne saurait en être question. Pourquoi ne pas avoir de règlements volontaires sur l'alcool au volant?

Pourquoi ne pas transposer l'idée des crédits et imposer des règlements volontaires sur l'alcool au volant? Les gens sobres devraient pouvoir vendre leurs crédits aux gens ivres. Avec la logique du gouvernement, ce serait une idée géniale. Si je conduis ma voiture neuf fois sans avoir les facultés affaiblies par l'alcool, la dixième fois je devrais pouvoir la conduire avec les facultés affaiblies puisque je peux acheter un crédit d'une personne qui ne prend pas quelques verres avant de rentrer chez elle. Voilà ce que sont les crédits.

J'ai une question à poser à la députée. Où a-t-on déjà vu des normes d'émission volontaires? Le gouvernement a imposé des normes volontaires pour l'étiquetage des produits génétiquement modifiés, et aucune entreprise n'a appliqué ces normes. Pour être respectées, les normes doivent être obligatoires. J'ai hâte de voir si les normes seront respectées.

*Les crédits*

• (1310)

**L'hon. Judi Longfield:** Monsieur le Président, le député nous a fait une diatribe très amusante. Je ne veux pas laisser entendre qu'ils peuvent décider s'ils veulent le faire ou pas. Je parle de négociations. Le député devrait comprendre que des négociations—et je crois aux négociations collectives—signifient que les deux parties présentent leur point de vue sans préjugés.

Je crois qu'ils doivent parvenir à une entente. Lorsqu'ils se seront entendus sur les niveaux, ils respecteront l'accord intervenu. Je ne dis pas qu'ils pourraient le faire ou pas, je parle d'un moyen de parvenir à l'accord final.

**M. Gary Goodyear (Cambridge, PCC):** Monsieur le Président, étant donné que l'Ontario est aux prises avec un grave problème économique qui découle de la situation au poste frontière de Windsor et étant donné les promesses faites par le gouvernement d'assainir l'environnement, pourquoi le gouvernement ne s'est-il pas occupé de trouver une solution pour éliminer les files de camions de 12 à 15 kilomètres de long dont les moteurs tournent au ralenti pendant quatre, cinq ou six heures? En injectant la somme nécessaire pour régler ce problème, bien inférieure à un milliard de dollars, le gouvernement améliorerait l'économie de l'Ontario de quelque 5 milliards de dollars. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas adopté la solution toute simple en l'occurrence?

**L'hon. Judi Longfield:** Monsieur le Président, pour les députés qui sont dans l'opposition, tout paraît très simple parce qu'ils n'ont pas à donner suite à leurs paroles.

Que le député sache que nous sommes en négociation, que nous travaillons. Le gouvernement du Canada ne peut pas faire cavalier seul dans ce dossier. Il doit tenir compte de la ville de Windsor et d'autres gouvernements.

Tout est simple lorsque l'on est dans l'opposition.

**L'hon. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.):** Madame la Présidente, je suis heureux de participer aujourd'hui à ce débat.

Ce qui ressort clairement, c'est que certains d'entre nous à la Chambre ont reconnu le fait que les changements climatiques sont une réalité. Le gouvernement a signé le Protocole de Kyoto. Celui-ci est entré en vigueur. En fait, certains d'entre nous ne croyaient même pas que la Russie signerait ce protocole. Elle l'a fait. Certains ne pensaient pas que le protocole entrerait un jour en vigueur. C'est maintenant chose faite.

Nous, de ce côté-ci de la Chambre, prenons nos responsabilités très au sérieux. Comme le ministre de l'Environnement et le ministre des Ressources naturelles l'ont expliqué, le gouvernement a fait bien des choses dans ce dossier. Il ne s'agit toutefois pas d'une question purement fédérale. C'est une question fédérale-provinciale-municipale et, bien entendu, une question individuelle.

Certains députés ridiculisent le Défi d'une tonne. Il s'agit d'une approche globale, le Défi d'une tonne étant évidemment un des éléments devant encourager la participation des Canadiens. Certains députés semblent penser que nous ne devrions pas encourager la participation directe des Canadiens. À mon avis, c'est important. Je pense que c'est une bonne stratégie.

Je tiens aussi à signaler que nous sommes pleinement engagés avec les administrations municipales. L'annonce faite par le ministre d'État responsable de l'Infrastructure, relativement à l'octroi, sur une période de cinq ans, de 5 milliards de dollars provenant de la taxe sur l'essence et visant des projets d'infrastructure écologiques, en est la preuve. Qu'il soit question d'améliorations au réseau d'aqueduc ou

aux usines de traitement des eaux et ainsi de suite, cette initiative est évidemment très importante dans la bataille que nous menons.

Voilà un autre volet qui fonctionne avec les provinces. Certains députés laissent toutefois entendre que nous n'avons pas de plan. Ils devraient peut-être lire le Plan du Canada sur les changements climatiques qui date de 2002 et prendre en considération le fait que tout plan peut être peaufiné. Nous l'avons déjà dit. Le ministre l'a dit aussi. Un budget sera présenté sous peu. J'invite ces députés à examiner le plan amélioré, une fois que le budget sera déposé, et je les mets au défi de dire ensuite que nous n'avons pas de plan. Ils auront bien du mal à le faire.

Diriger, c'est faire des choix, prendre les bonnes décisions. Nous avons pris la bonne décision en signant le Protocole de Kyoto. Nous avons annoncé hier, à Montréal, que la Convention-cadre sur les changements climatiques des Nations Unies sera tenue dans cette même ville à la fin de novembre. Le Canada et le leadership canadien seront à l'honneur. Entre 7 000 et 10 000 délégués viendront au Canada pour l'occasion. Le ministre de l'Environnement et le premier ministre auront certainement l'occasion de mettre en valeur les initiatives canadiennes. Évidemment, le Canada n'est pas seul dans cette entreprise: plus de 140 pays ont signé le Protocole de Kyoto, mais c'est un début.

Nous irons aussi au-delà de Kyoto. Le ministre de l'Environnement a insisté très clairement sur la nécessité de favoriser une économie concurrentielle et solide. Il est donc possible de conjuguer économie forte et environnement sain.

Nous sommes conscients de l'importance du secteur de l'automobile. Le caucus de l'automobile est très actif et engagé de ce côté-ci de la Chambre. Sous la direction de mes collègues libéraux, nous avons compris l'industrie et nous avons collaboré avec elle. Je suis très heureux d'apprendre qu'il y a un caucus de l'automobile du côté des conservateurs. Il est important, selon moi, que nous soyons tous engagés. Nous n'avons pas les réponses définitives, mais j'espère que nous pourrions travailler de concert.

Je suis d'avis que notre mission est de réduire les gaz à effet de serre. Il est important de le faire. Visiblement, la collaboration avec le secteur de l'automobile est un aspect important de la politique du gouvernement. Nous avons signé 14 protocoles d'entente avec ce secteur, qui s'est adapté. Les travailleurs Canadiens sont l'une des forces de notre pays.

Le député d'en face a parlé de l'usine Toyota de Cambridge. J'ai eu le plaisir de la visiter l'été dernier et je peux dire qu'elle est aussi propre qu'un hôpital. Quand les Japonais cherchaient un endroit dans le monde où construire la Lexus en dehors du Japon pour la première fois, ils ont choisi le Canada. Ils ont choisi Cambridge en raison de la qualité de la main-d'oeuvre, des normes régissant les travailleurs et même à cause des programmes sociaux et de tout le reste. Nous pourrions continuer à l'infini. Le secteur automobile dans notre pays n'a pas d'égal.

*Les crédits*

●(1315)

Qu'il s'agisse de Cambridge, de Windsor, d'Oshawa ou d'Oakville, je dirais même que, partout, nous comprenons et le secteur automobile comprend, que nous devons nous investir totalement dans ce dossier. Il y va de l'intérêt du secteur de l'automobile. Il sait ce que les consommateurs recherchent quant aux véhicules à bon rendement énergétique. Nous savons ce qu'ils recherchent et les fabricants automobiles le savent également. C'est pourquoi ils ont réagi, selon moi très efficacement au cours des années.

En ce qui concerne l'accord d'application volontaire, que nous recherchons semble-t-il, je précise qu'il y a un grand nombre d'initiatives volontaires dans notre société. Dans ce cas particulier, certains croient que nous n'arriverons pas à conclure un accord. Au contraire; il ne faut pas oublier que les États-Unis, en 1998, ont réussi à conclure avec leur industrie de l'automobile un accord d'application volontaire concernant la réduction du dioxyde de carbone, qui fixait le taux maximum d'émission à 140 gr/km avant 2008.

En fait, nous avons l'occasion de collaborer avec l'industrie. Nous négocions avec elle. Il est évident que, n'étant pas devin, il m'est impossible de dire, pour l'instant, comment cela tournera, mais quelque chose me dit que les négociateurs assis à la table comprennent ce que nous voulons. Je suis très optimiste et je pense que nous allons réussir.

Le député d'Oshawa s'est dit préoccupé par la situation de l'emploi dans sa collectivité. Rien de plus normal. Nous n'essayons pas de priver les gens de leur emploi. Ce que nous essayons de dire, c'est que nous voulons être sûrs que l'économie soit forte, que l'environnement soit sain, et que l'on agisse efficacement. Voyons ce qui se passe dans d'autres pays, notamment l'Australie, qui n'a pas signé le Protocole de Kyoto, mais qui a aussi des normes, d'application volontaire, qui engagent son industrie d'ici 2010.

Dans le cadre de nos discussions, nous devons garder à l'esprit que le changement climatique est quelque chose qui ne concerne pas seulement le secteur automobile, mais aussi les gros émetteurs. Nous, et le ministre de l'Environnement, avons suivi l'approche consistant à collaborer avec les industries et à leur dire « voici nos objectifs »; je pense que fixer une norme est très important dans le sens où, plutôt que de proférer des menaces, nous leur disons: « nous sommes disposés à travailler de manière efficace et, si certaines choses ne se produisent pas, nous passerons à l'étape suivante ».

En réalité, et sans jeu de mots, tout le climat a changé dans nos rapports avec les industries de notre pays. Les gens disent que nous reconnaissons le rôle d'une économie forte et solide et d'un environnement sain.

Personne n'a davantage la volonté d'assurer la salubrité de l'environnement, de l'air et de l'eau que notre ministre de l'Environnement. Je tiens à dire très clairement que nous, les députés ministériels, souscrivons à l'objectif, comme c'est le cas, j'en suis convaincu, de tous les députés. Sans être nécessairement d'accord sur les moyens, nous convenons tous de la nécessité d'un environnement plus sain.

Il coule de source que toutes les parties prenantes et tous les paliers de gouvernement doivent travailler en synergie. Certaines mesures d'incitation sont opportunes. On en parle de l'autre côté de la Chambre. Nous sommes d'accord. La chose est évidente. Que ce soit en matière de véhicules hybrides, d'hydrogène ou d'économie, les mesures incitatives ont un rôle important à jouer.

Nous parlons de l'importance de l'énergie éolienne. Or, nous disposons de 4 000 mégawatts d'énergie pour alimenter un million de

foyers au Canada. C'est évidemment fort important. Le gouvernement actuel s'y intéresse et l'a constamment montré dans ses budgets, comme il va le faire dans le prochain. Je sais que ces députés sont un peu comme des enfants qui ont hâte de voir ce qui se cache sous l'arbre de Noël. Il faut bien dire que chaque ministère a sa part de responsabilité. Une fois que le budget sera connu, je crois que nous allons y trouver certains éléments très constructifs.

Un de mes collègues a souligné que nul ne peut parler au nom du gouvernement sans avoir de comptes à rendre. Je signale que nous avons dit très clairement que le gouvernement entend adopter en matière de changement climatique une approche intégrée, qui visera non pas un seul, mais de nombreux secteurs.

Je suis content que le Nouveau Parti démocratique ait saisi la Chambre de cette question, étant donné que nous partageons tous le même objectif. Le député, qui siège au comité avec moi, sait fort bien que personne ne souhaite davantage faire avancer ce dossier, me semble-t-il, que le ministre de l'Environnement. Moi qui suis son secrétaire parlementaire, j'invite les députés à aller au-delà de la critique et à proposer des solutions de rechange constructives.

●(1320)

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le Président, je suis très peiné d'avoir raté le début du discours du secrétaire parlementaire. Je participais à une émission téléphonique de Victoria et à une autre de Vancouver. Les Canadiens sont vivement impressionnés par cette motion et l'idée d'adopter enfin une réglementation contraignante. Je me réjouis que les libéraux y applaudissent.

La motion traite du rejet des mesures volontaires et de leur remplacement par des mesures obligatoires. Les libéraux nous demandent de leur faire confiance même s'ils n'ont jamais rempli leurs promesses et même si, budget après budget, les émissions ont augmenté au Canada, ce qui nous a relégué à la queue du peloton au sein de l'OCDE et a fait du Canada un paria international au chapitre du Protocole de Kyoto. Qui d'autre se présenterait à l'examen sans plan pour atteindre ses objectifs?

Ma question porte sur les mesures volontaires. Je donnerai l'exemple des États-Unis. En 1975, l'American Environmental Protection Agency a demandé aux trois grands fabricants d'automobiles de rendre publique la consommation d'essence de leurs véhicules. Les fabricants ont répondu qu'ils ne pouvaient pas le faire sous prétexte que cela les exposerait à des pratiques et à une concurrence déloyales.

L'EPA a menacé de prendre des règlements obligatoires. Évidemment, les trois grands fabricants ont commencé à divulguer la consommation d'essence de leurs véhicules; cette donnée est maintenant fournie quand on achète une voiture. Les Canadiens et les Américains savent exactement quelle est la consommation d'essence des voitures qu'ils achètent.

Pourquoi le secrétaire parlementaire est-il aussi réfractaire à l'idée de renforcer le pouvoir du gouvernement dans les négociations avec les fabricants de véhicules automobiles? Nous estimons avoir assez attendu. Le gouvernement actuel n'a pas eu la clairvoyance d'adopter des mesures impératives et d'apporter des changements concrets; il s'est contenté de recourir à des faux-fuyants.

*Les crédits*

**L'hon. Bryon Wilfert:** Monsieur le Président, avant toute chose, lorsqu'on doit passer un examen, on commence évidemment par étudier. Mais si on n'a pas étudié, la tâche du correcteur est d'autant plus simple qu'une page blanche ne vaut rien dans un examen.

Le député parle de la nécessité d'établir une réglementation. La solution du NPD consiste souvent à réglementer. Mais ce que le gouvernement et moi disons, c'est que nous sommes en pleine négociation et que nous n'en connaissons pas encore l'issue. Mais le député a peut-être une boule de cristal.

La réalité est donc que nous sommes en train de négocier. Nous aimerions nous entendre sur des normes volontaires, mais nous voulons quand même être capables de mesurer l'atteinte des objectifs sur lesquels nous nous serons entendus. Le député semble penser que s'il y a un accord sur des normes volontaires, ça signifie que le gouvernement dit aux signataires de revenir dans cinq ou six ans. Mais en fait, nous voulons mesurer la progression. S'il y a une augmentation, nous voulons être en mesure de l'évaluer. Je pense que l'évaluation est nécessaire.

• (1325)

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Monsieur le Président, nous n'avons pas encore conclu d'accord avec l'industrie canadienne sur une norme de consommation d'essence. Bien entendu, seulement 20 p. 100 des véhicules achetés au Canada sont fabriqués ici. Est-ce que le secrétaire parlementaire pourrait nous dire ce qu'on compte faire au sujet des véhicules fabriqués aux États-Unis et au Mexique, qui constituent 80% des véhicules achetés au Canada?

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas invité les États-Unis et le Mexique à la table de négociation pour établir une norme nord-américaine de consommation d'essence qui permettrait aux fabricants d'amortir leurs coûts dans l'ensemble de l'industrie sur une période de temps définie, en vue de répartir les efforts. Est-ce parce que le gouvernement n'a pas l'oreille des Américains et ne peut les convaincre de négocier un accord commun à l'échelle de l'Amérique du Nord?

**L'hon. Bryon Wilfert:** Monsieur le Président, je n'emploierais pas le terme « crédibilité » si j'appartenais à un parti qui, tout récemment encore, niait les changements climatiques, qui laissait entendre que l'accord de Kyoto ne serait pas ratifié et que la Russie ne le ratifierait pas. Aux États-Unis, 42 États s'efforcent d'atteindre les objectifs de Kyoto.

À propos d'un accord international, le député emploie l'adjectif « continental », mais je vais éviter ce terme. Je propose une approche de collaboration. L'industrie elle-même en parle. Il y a eu une harmonisation de certaines normes de sécurité dans certains secteurs de l'industrie. Il y a peut-être là une possibilité, mais pour l'instant, la question qui se pose à la Chambre est de savoir si l'application est volontaire ou non.

Si on insistait vraiment et si c'était vraiment nécessaire, je suis sûr que les États-Unis l'auraient proposé, mais le fait est que les Américains font leur part. Nous faisons la nôtre aussi, et nous allons avoir une solution authentiquement canadienne, en collaborant avec une industrie avec laquelle nous avons toujours très bien travaillé.

**M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD):** Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec ma collègue de Winnipeg-Nord.

En préparant mon intervention, je me disais que j'allais commencer différemment, mais, après avoir écouté le député d'Oshawa, j'ai décidé que je parlerais un peu de notre responsabilité dans ce dossier, celle de mon parti et celle du gouvernement.

Il faut le faire en tenant compte de l'histoire de l'industrie automobile, à laquelle j'ai été mêlé de près. Mon père aujourd'hui décédé a travaillé aussi bien aux États-Unis qu'au Canada. Des membres de ma famille élargie travaillent actuellement dans l'industrie de l'automobile. Pendant les 15 ans qui ont précédé mon élection, j'avais dans mon travail d'avocat des responsabilités directes de ce côté et l'entreprise que j'administrerais à Windsor avait des liens directs avec l'industrie de l'automobile.

Je ne suis pas du tout d'accord avec les commentaires du député d'Oshawa, qui affirme que nous ne nous soucions pas des emplois, que nous ne nous soucions pas de l'industrie et que nous ne comprenons pas l'industrie. En fait, si nous ne faisons rien pour contrer les répercussions qu'entraîne l'utilisation des véhicules automobiles sur l'environnement en Amérique du Nord et si nous ne faisons rien pour réglementer l'utilisation de ces véhicules, nous traînerons réellement de l'arrière. Nous continuerons de voir Toyota et l'industrie chinoise—qui prend rapidement de l'expansion—prendre une part de plus en plus grande de notre marché. Ces importations continueront d'inonder le marché tant au Canada qu'aux États-Unis.

Nous en sommes à un point tournant de l'histoire où nous devons absolument agir, et agir vite. Ce qui nous préoccupe, c'est le maintien de l'industrie, mais plus important encore, la croissance de l'industrie, c'est-à-dire la nécessité de renforcer, et non d'affaiblir, la participation canadienne à cette industrie. On ne peut accepter l'immobilisme que l'on voit actuellement dans les rangs libéraux et conservateurs. Cela ne nous aidera pas.

Comme l'a souligné notre collègue de Windsor-Ouest, les travailleurs canadiens sont parmi les meilleurs, si ce n'est les meilleurs au monde. Ils ont peut-être des pairs, mais personne ne les surpasse. Quand on regarde l'évolution de l'industrie automobile en Amérique du Nord, tout particulièrement au cours des 50 dernières années, on se rend compte qu'il y a eu beaucoup de progrès, particulièrement en ce qui a trait à la protection des droits des travailleurs et de leur droit à la syndicalisation. Mon père a probablement participé à la grève des employés de Ford qui a finalement forcé la compagnie à reconnaître officiellement le syndicat des employés. Ces principes sont à bien des égards à la base des négociations collectives au pays, non seulement dans le secteur de l'automobile, mais dans tous les secteurs.

Des progrès ont été réalisés dans les domaines de la santé et de la sécurité. Je pense à toutes ces grèves auxquelles des membres de ma famille ont participé au cours des années 60 afin d'obtenir la parité entre les conditions des travailleurs canadiens et américains. Je pense à tout ce qui a été fait au cours des années 60 et 70 pour que l'industrie automobile se penche sur la question de la sécurité automobile. Je pense aux luttes qui ont eu lieu pour la construction de véhicules plus petits en Amérique du Nord après les crises pétrolières du début des années 70. Dans chacun de ces cas, si nous comprenons les enseignements de l'histoire ou en avons vécu les répercussions comme ce fut le cas pour moi, nous ne pouvons promouvoir l'adoption de mesures volontaires. Nous ne devons pas rester inactifs. En tant que membres élus du gouvernement, et représentant des habitants de ce pays, il est souvent nécessaire pour nous de rendre ces normes obligatoires.

*Les crédits*

●(1330)

Les libéraux ont parlé souvent des 14 protocoles d'entente aujourd'hui, et ils ont dit que l'industrie automobile avait répondu aux exigences prévues dans ces protocoles. Ce qu'ils ne nous ont pas dit, c'est qu'aucun de ces protocoles n'a été signé avant que l'administration américaine, une administration précédente, n'oblige l'industrie à se conformer à ces normes aux États-Unis. Dans tous les cas, l'industrie canadienne ne s'est conformée aux normes que lorsque celles-ci ont été rendues obligatoires aux États-Unis. Or, nous savons tous à quel point l'industrie est intégrée.

Il n'y a eu rien de nouveau là-bas. Aucune norme à la fine pointe n'a été adoptée. Les normes étaient déjà obligatoires. Toutefois, parce que nous représentons une part minime de ce marché, à peine 10 p. 100, notre conduite nous a été dictée par les États-Unis et nous avons dû imposer et faire respecter ces normes ici. Aucun avantage de ce côté.

Le fait est que l'administration américaine ne promeut ni les normes d'efficacité énergétique, ni les normes d'émissions polluantes. Elle a abandonné le secteur. Par conséquent, ce sont les États qui ont repris le flambeau, la Californie en tête, suivie de près par le Massachusetts, New York, l'Ohio, le Rhode Island, le New Jersey et, la semaine dernière, Washington.

Au début de la présente année, la Californie a rendu obligatoires certaines normes. Nous en apprendrons probablement davantage aujourd'hui sur la solution de 25 p. 100, qui consiste à augmenter de 25 p. 100 l'efficacité énergétique des véhicules et de réduire d'environ autant leurs émissions toxiques. L'Illinois a indiqué qu'il adopterait le même plan. Si l'on fait le total de la population de ces États, on arrive à plus de la moitié de la population américaine.

Si nous n'adoptons pas les mêmes normes, ce qui pourrait bien être la conséquence des négociations en cours, et si nos normes, en fin de compte, sont volontaires, tous ces États auront une avance sur nous. Ce qui m'amène à poser la question suivante: la mini-fourgonnette Chrysler, que nous construisons mieux que n'importe qui au monde et qui est assemblée à Windsor, aura-t-elle accès à ces marchés, si nous tergiversons au Canada?

Lorsque nous parlons de sécurité des emplois, nous devrions parler de ce qui se passe réellement et non pas des craintes soulevées par l'opposition, par le gouvernement et, dans une certaine mesure, par l'industrie de l'automobile.

Fait intéressant, la Californie a dévoilé la technologie qui nous permettra de respecter ces normes. Il ne s'agit pas là d'inventions ou de brevets à venir. Cette technologie existe déjà. La Californie nous montre non seulement que cette technologie existe, mais qu'elle est abordable et qu'elle peut être intégrée au véhicule ordinaire.

Je possède une liste de certains des matériaux évoqués en Californie; selon ceux que nous employons et selon leur quantité, pour mettre en oeuvre cette solution de 25 p. 100, il nous en coûterait de 1 100 à 1 200 \$CAN par véhicule. Cette somme serait récupérée grâce à une économie annuelle de carburant d'environ 1 000 \$. La dépense initiale incluse dans le prix d'achat serait amortie en une année ou une année et demie, après quoi une économie serait réalisée. Si cette technologie était intégrée à la mini-fourgonnette assemblée à Windsor, les marchés du Canada et des États-Unis nous seraient tous deux grands ouverts.

Je fais confiance aux travailleurs canadiens, qu'il s'agisse des ingénieurs, des directeurs d'usine, des superviseurs, des travailleurs spécialisés ou des ouvriers ou ouvrières de la chaîne de montage. Ils ont la compétence nécessaire. Nous devons nous assurer que

l'industrie de l'automobile est à la hauteur et que les décideurs font ce qu'il faut.

●(1335)

**Mme Bev Oda (Durham, PCC):** Monsieur le Président, j'ai une question à poser au député.

Il parle de volontaire et d'obligatoire, mais, de toute évidence, ce que nous voulons tous, ce sont de véritables changements pour améliorer notre environnement.

Les notes de service du ministère indiquent que le Protocole de Kyoto a de graves problèmes et des lacunes de conception, qu'il n'arrêtera pas ni même ne ralentira le réchauffement planétaire, et qu'il ne fournit pas les incitatifs voulus pour la mise en oeuvre de technologies qui pourraient transformer le secteur de l'énergie à long terme. Nous ne parlons pas seulement de l'environnement au Canada. Nous comprenons que le secteur de l'automobile est une industrie internationale, un marché international, et cetera, mais notre air, notre eau et notre environnement traversent aussi les frontières.

J'aimerais savoir en quoi la motion proposée nous aiderait à remédier au fait que rien dans le Protocole de Kyoto n'oblige les pays en développement à améliorer leur environnement. Seulement 32 p. 100 des émissions mondiales sont actuellement visées par Kyoto. Que fait cette motion pour s'attaquer aux 68 p. 100 qui restent?

**M. Joe Comartin:** Monsieur le Président, la première chose que je voudrais faire observer, c'est que la motion concerne le secteur de l'automobile. La question porte davantage sur les normes de Kyoto applicables à tous les secteurs de l'économie et à l'ensemble de l'environnement.

Pour répondre à la question de base de la députée, je crois qu'elle n'a pas compris le but de la motion. Ce but, c'est de déterminer si nous allons nous attaquer au problème découlant du fait que 25 p. 100 de tout le dioxyde carbone rejeté dans l'air de notre pays proviennent des tuyaux arrière d'échappement de nos véhicules. Allons-nous exiger que cette question soit réglée rapidement et efficacement, et, de ce fait, imposer la réglementation ou allons-nous laisser l'industrie continuer ce qu'elle fait depuis environ une décennie, c'est-à-dire ne pas s'attaquer sérieusement au problème? Voilà l'enjeu.

Si nous faisons bien notre travail, cette mesure nous permettra de commencer à lutter contre les émissions dans le monde entier parce que nous allons mettre au point et déployer la technologie qui combattrait ces émissions dans le monde en développement.

●(1340)

**L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai été étonné d'entendre la députée de la loyale opposition affirmer que nous n'avons pas soutenu la technologie puisque les autres membres de son parti critiquent constamment le Programme de partenariats technologiques.

Nous avons investi dans la technologie qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre comme la production d'éthanol, les énergies renouvelables, dont l'énergie solaire et l'énergie éolienne, et les solutions biologiques. Il est à espérer que le NPD appuiera nos investissements dans les énergies renouvelables, même si les autres partis de l'opposition ne le font pas.

**M. Joe Comartin:** Monsieur le Président, je répondrai deux choses au député.

### *Les crédits*

Tout d'abord, nous entendons parler des sommes consacrées à la recherche, mais nous n'entendons pas parler des ressources mises en oeuvre, de la modification du régime fiscal et des subventions parce que rien ne se fait de ce côté. Il nous faut mettre en application la technologie que nous avons.

Depuis quatre ans, je suis porte-parole de mon parti pour les questions d'environnement et d'énergie à la Chambre des communes et tout ce que j'ai appris pendant ces quatre années me fait croire qu'il serait possible de régler nos problèmes environnementaux avec la technologie et le savoir-faire existants. Le problème n'est pas là. Nous n'avons pas besoin de faire davantage de recherche et de développement. Il nous faut utiliser nos ressources et mettre en pratique la technologie et les connaissances que nous possédons déjà. Personne ne pourra me mentionner un seul problème que nous ne pouvons pas régler avec nos connaissances actuelles.

La deuxième chose que je veux dire, c'est que, tant que nous subventionnerons l'industrie du carburant fossile à raison de un milliard à un milliard et demi de dollars par année, nous ne nous attaquerons pas sérieusement aux changements climatiques et au réchauffement de la planète.

**Mme Judy Wasylycia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD):** Monsieur le Président, je suis ravie de me joindre à mes collègues pour participer à ce débat et de prendre le relais du député de Windsor—Tecumseh, qui nous a présenté un excellent point de vue sur toute cette question. Je remercie notre chef, le député de Toronto—Danforth, et le député de Skeena—Bulkley Valley de leur leadership sur cette question très importante qu'est l'avenir de la planète et de la vision qui les a incités à présenter la motion à l'étude à la Chambre aujourd'hui.

Je suis fière de souscrire à la motion, qui est visionnaire, très décisive, significative et, je dois l'avouer, très opportune. Comme le Protocole de Kyoto est entré en vigueur hier et qu'il a été clairement révélé que le gouvernement n'a encore aucun plan en place pour respecter sérieusement les objectifs que nous nous sommes fixés dans le cadre du protocole, il est crucial et impérieux que nous donnions des directives au gouvernement sur la façon de les atteindre.

Il importe également de noter que nous débattons cette question en même temps que la publication, à Ottawa, de l'Alternative budgétaire pour le gouvernement fédéral. L'Alternative budgétaire pour le gouvernement fédéral est parrainée par le Centre canadien de politiques alternatives. Depuis 10 ans ou plus, le centre fait des prévisions budgétaires beaucoup plus précises que le gouvernement lui-même, avec ses 19 prétendus économistes et prévisionnistes des grandes banques.

S'il faut obtenir des conseils, prenons-les dans le *L'Alternative budgétaire pour le gouvernement fédéral en 2005: Le temps est venu*, car, comme mon collègue l'a dit, le centre sait ce qu'il fait. Je ne peux songer à un sujet plus approprié que l'environnement et l'avenir de notre planète pour intituler une partie de ce document *Le temps est venu*.

Les auteurs de ce document, qui font des prévisions très précises et des recommandations très visionnaires, nous disent clairement que nous devons prendre des mesures décisives au sujet de l'environnement. À la page 59, le document, qui vient d'être publié, dit:

Les émissions de gaz à effet de serre du Canada comptent parmi les plus élevées du monde par habitant et dépassent actuellement de 20% notre niveau de base établi à Kyoto en 1990. Ce dont le Canada a besoin pour honorer ses engagements pris à Kyoto et réduire le réchauffement du globe, ce sont de mesures appréciables et non d'autres belles paroles.

C'est exactement ce qu'il faut faire: agir, établir des échéanciers et prendre des mesures décisives comme celle qui est proposée dans notre motion, et non pas se contenter de paroles en l'air, comme le font les libéraux depuis des années. Les auteurs du document ajoutent ce qui suit:

L'environnement et l'économie sont inextricablement liés. Les décisions prises dans l'un ou l'autre de ces secteurs auront inévitablement une incidence durable sur les deux. Si le Canada ne prend pas des mesures décisives pour rendre notre économie et nos industries plus écologiques, à long terme tant notre environnement que notre économie vont se détériorer.

Ce sont là des paroles prophétiques. Je pense que tous sont d'accord là-dessus. Il ne s'agit pas uniquement de l'avenir de la planète: il s'agit aussi de notre économie et du genre d'avenir que nous voulons assurer aux générations futures.

Je profite du fait que nous discutons du budget fédéral parallèle et de la justesse des prévisions pour souligner que, cette année, le budget fédéral parallèle prévoit un excédent de 45 milliards de dollars pour les trois prochaines années. Je vous rappelle que les prévisions faites dans ce budget parallèle se sont avérées justes au cours des six dernières années, c'est-à-dire lors des cinq derniers budgets.

Par contre, dans ses cinq derniers budgets, le gouvernement fédéral s'est trompé de 61 milliards de dollars. À cause de ces sous-estimations, des sommes sont disparues, en ce sens qu'elles ont été automatiquement consacrées à la réduction de la dette, sans tenir compte de l'énorme déficit actuel au niveau des besoins humains et de l'environnement.

Comparons l'excédent de 45 milliards de dollars prévus pour les trois prochaines années à celui de 21 milliards de dollars anticipé par le ministre des Finances dans ses plus récentes prévisions économiques.

● (1345)

N'oublions pas que le gouvernement prétend être honnête en ce qui a trait à l'excédent de cette année. Il a reconnu que cet excédent se chiffrait au moins à 9 milliards de dollars, plus probablement à 11 milliards, mais voilà qu'il veut revenir à ses anciennes habitudes et essayer de tromper les Canadiens en leur fournissant des chiffres inexacts et en sous-estimant les prévisions, de sorte que l'on se retrouve avec le même problème qu'au cours des dernières années.

Les Canadiens veulent que le gouvernement leur rende des comptes. Ils veulent que le Parlement s'assure que l'on investisse d'abord et avant tout pour sauver la planète, en créant une économie durable pour nous et pour les générations futures.

Je veux parler du travail colossal accompli par le Comité des finances dans le cadre du processus de consultations prébudgétaires. Ce processus a été à l'origine de la motion dont nous sommes aujourd'hui saisis. Quelque 400 groupes et particuliers ont comparu devant nous pour exposer leur opinion sur ce qui doit être fait dans notre pays. Ils ont tous dit très clairement qu'il est important d'assurer la survie de notre planète. Ces gens-là venaient de tous les horizons, et pas seulement d'organisations pour la défense de l'environnement. Tous ont été unanimes. Ils savent que l'atmosphère de notre planète et la qualité de l'air que nous respirons ont des répercussions sur nous, que nous soyons jeunes ou vieux, dans nos entreprises, nos écoles et universités, nos emplois et nos foyers. Tout cela a bel et bien des répercussions sur tous les aspects de nos vies et sur celles de nos familles.

*Les crédits*

Je veux parler plus particulièrement des exposés que certains groupes à vocation environnementale ont présenté à notre comité. Nous en avons entendu un grand nombre. La Coalition du budget vert, qui représente une vingtaine de groupes nationaux soucieux de l'environnement et de la conservation, nous a présenté un excellent rapport et un excellent plan d'action. Je veux parler de l'Association canadienne du transport urbain, qui représente plus de 100 réseaux de transport en commun du Canada, et d'autres organisations dont les racines s'étendent jusque dans des communautés petites ou grandes de partout au Canada. Ces groupes ont expliqué qu'il faut s'occuper de toute urgence de la situation déplorable de l'environnement et que le gouvernement fédéral doit faire preuve de leadership à ce chapitre.

En ce qui concerne la performance environnementale, l'Organisation de coopération et de développement économiques classe le Canada au 28<sup>e</sup> rang des 29 pays industrialisés qui en sont membres. Imaginez-vous que sur 29 pays industrialisés, un pays aussi riche que le Canada, un pays doté de l'énergie et de la créativité qui sont si manifestes autour de nous, arrive au 28<sup>e</sup> rang pour ce qui est de la performance environnementale.

L'impact tangible de ce classement s'est bien fait sentir la semaine dernière dans l'Est du Canada; en effet, cette région a fait l'objet d'une alerte à la pollution, et ce, hors saison. On pouvait lire dans un journal local qu'il s'agissait « du pire cas de pollution depuis que l'on a commencé à mesurer les niveaux de pollution, et de loin. » Que faut-il de plus pour que les députés d'en face se décident à agir? Ne s'agit-il pas là d'un appel aux armes lancé à tous pour sauver la planète? On a qualifié la qualité de l'air de pauvre. Les personnes souffrant d'asthme et de maladies cardiaques étaient particulièrement à risque. En février, dans le coeur du pays, en plein milieu de l'hiver, nous avons eu une alerte au smog d'une ampleur inquiétante.

Il est ahurissant de penser que les Canadiens sont confrontés à une telle situation et que le gouvernement libéral prétend toujours faire l'impossible pour améliorer la qualité de notre air. Il est grand temps que les libéraux cèdent la place ou qu'ils se décident enfin à faire quelque chose. Nous sommes prêts à prendre la relève et à faire ce qui est nécessaire pour garantir que le plan que nous avons proposé, le plan pour la mise en oeuvre du protocole de Kyoto ainsi que le plan visant à maintenir et à consolider notre économie, soit adopté le plus tôt possible.

La David Suzuki Foundation nous rappelle que, d'après l'OCDE, le Canada compte trop sur les incitatifs et les programmes à participation volontaire et pas assez sur la réglementation et les instruments économiques. Ceci, de la part d'un organisme comme l'OCDE qui est favorable aux marchés. Nous ne parlons pas d'un groupe de spécialistes de gauche. Un organisme qui appuie le marché libre nous dit que nous devrions avoir davantage recours à la réglementation et aux instruments économiques.

• (1350)

Mon temps de parole est presque écoulé et j'ai à peine commencé à parler de cette très sérieuse question. Avant tout, j'espère avoir fait valoir que la motion d'aujourd'hui se veut un outil pour le bien des Canadiens, qui permettra de veiller à la survie de la planète et de freiner la prolifération des problèmes de santé découlant des émissions de gaz à effet de serre.

Nous sommes prêts à prendre des mesures énergiques appelant à la réduction obligatoire des émissions. Nous ne pouvons nous satisfaire de normes d'application volontaire, parce qu'elles ne marchent pas. Nous ne pouvons attendre. La situation est beaucoup trop critique, et les besoins beaucoup trop urgents. C'est maintenant

que nous devons agir et faire preuve d'un courage politique et d'une détermination inébranlable.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Monsieur le Président, nous avons déjà consacré trois heures et demie au débat relatif à la motion d'aujourd'hui. Il y a environ 20 minutes, le député de Windsor—Tecumseh a finalement dit que le NPD réclame une amélioration du rendement du carburant de 25 p. 100.

Quel en serait l'échéancier? Pourrions-nous intégrer les technologies existantes aux nouveaux produits assez rapidement pour respecter l'échéancier, ou avons-nous besoin de plus de temps pour réaliser cette amélioration du rendement du carburant de 25 p. 100?

**Mme Judy Wasylycia-Leis:** Monsieur le Président, je voudrais que les députés conservateurs sachent que, si la motion est approuvée, et nous espérons qu'elle le sera, nous pensons qu'elle pourra prendre effet presque immédiatement. Nous pouvons nous atteler rapidement à la mise en oeuvre de normes obligatoires d'émissions.

Si nous en prenons l'engagement et si nous agissons immédiatement, nous croyons pouvoir atteindre l'objectif de 25 p. 100 au plus tard en 2012. Nul doute que nous devons nous hâter. Les choses bougent vite. Nous n'avons pas de temps à perdre. Nous devons agir en ce sens si nous voulons atteindre cet objectif dans six ou sept ans.

Les conservateurs n'ont pas dit grand-chose à propos d'échéanciers, de buts ou d'objectifs précis servant à régler cette situation. Ils n'ont pas de plan. Comme les libéraux, non seulement ils refusent d'accepter notre motion, mais ils n'ont pas de plan, rien. Ils préfèrent regarder le passé au lieu de voir l'avenir. Ils préfèrent confier notre avenir au marché au lieu d'assumer l'intégralité de leurs responsabilités et de nous guider vers un avenir de prospérité et de possibilités extraordinaires.

• (1355)

**L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Monsieur le Président, je suis ravi que la députée ait mentionné que nous avons tellement bien géré les finances que 45 milliards de dollars ont pu être appliqués au remboursement de notre très lourde dette, ce qui a permis au gouvernement d'offrir divers programmes, notamment pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le gouvernement a également créé le programme des bourses du millénaire, le plus grand programme du genre dans l'histoire canadienne. Il a également conclu avec les provinces une entente sans précédent sur la santé.

Ma question concerne l'emploi dans l'industrie automobile. L'opposition laisse entendre que la réduction des émissions de gaz à effet de serre nuirait énormément à l'industrie automobile. Nous faisons valoir le fait que nous tenons compte des voitures vendues au Canada, non de celles qui sont fabriquées au Canada. Sur l'ensemble des voitures fabriquées au Canada, 80 p. 100 sont exportées de toute façon, alors, de notre point de vue, cela ne nuira pas à l'industrie de l'automobile. J'aimerais que la députée nous dise si elle pense que la motion qu'a présentée son parti pourrait nuire à l'industrie de l'automobile.

**Mme Judy Wasylycia-Leis:** Monsieur le Président, avant de répondre à cette question, je tiens à réagir à l'assertion du député selon laquelle le gouvernement prend des initiatives remarquables, dont la Fondation canadienne des bourses d'études du millénaire.

*Article 31 du Règlement*

Hier, la vérificatrice générale nous a appris que 7 milliards de dollars dorment dans des fondations. Au sujet de la fondation pour les bourses, je signale que de nombreux étudiants voudraient s'inscrire à l'université mais en sont incapables parce que les frais de scolarité sont trop élevés. Or, à cause de son inaction, le gouvernement laisse la fondation produire 690 millions de dollars uniquement en intérêts alors que cet argent aurait pu servir à payer les frais de scolarité de 200 000 étudiants.

Les libéraux devraient avoir honte de leur bilan au chapitre de l'éducation et de l'environnement. Les libéraux ne nous servent que des discours vides, sans proposer de plan d'action précis.

La question au sujet des travailleurs du secteur de l'automobile est très importante. Le secrétaire parlementaire devrait savoir que nous avons collaboré tant avec la collectivité environnementale qu'avec les représentants des travailleurs de l'industrie automobile. En ce qui concerne le changement climatique, nous avons établi un plan où chacune des parties trouve son compte.

Le secteur de l'automobile est vital pour l'économie canadienne. Jusqu'ici, nous avons eu beaucoup de succès. Pour continuer dans ce sens, les fabricants canadiens de voitures doivent faire figure de chef de file en Amérique du Nord en ce qui concerne la fabrication, le design et la production. L'avenir de cette industrie repose sur un produit écologique. Ce ne sont pas les obstacles fiscaux qui sont susceptibles de nuire aux concessionnaires et à l'industrie de l'automobile, ce serait plutôt le refus de saisir les occasions qui s'offrent à nous en cette période cruciale.

---

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

### LA PORNOGRAPHIE JUVÉNILE

**M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, PCC):** Monsieur le Président, la St. Joseph's Catholic Women's League de Kinderley, en Saskatchewan, tout comme une majorité de Canadiens, est alarmée par les mesures boiteuses proposées par les libéraux afin de lutter contre l'exploitation des enfants.

La présidente de la CWL, Susan Seidel, la responsable des communications, Debbie Wagner, et Nancy Reece ont fait circuler une pétition pour demander au gouvernement de hausser l'âge du consentement et de supprimer le moyen de défense qu'est la valeur artistique qui représente une porte de sortie pour ceux qui exploitent les enfants.

Il y a de nombreuses raisons, tant morales que psychologiques et physiques, d'établir des lois précises pour faire une distinction entre des relations personnelles normales et le cas épouvantable d'adultes tordus qui profitent des enfants.

Les Canadiens ont le droit d'avoir leurs propres pensées, mais la société a le devoir de protéger nos enfants lorsque ces pensées mènent à des actes inadmissibles. Les libéraux ne peuvent continuer à couper l'herbe sous le pied à nos services de police, à diluer nos lois et à donner des échappatoires aux prédateurs, en se disant qu'ils ont réglé le problème.

Je joins ma voix à celle de mes électeurs qui réclament que le gouvernement prenne des mesures concrètes pour protéger nos enfants.

### LES GARDERIES

**Mme Anita Neville (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureuse d'apprendre que la députée d'Edmonton—Spruce Grove est d'accord pour dire que les femmes ont mérité le droit de prendre leurs propres décisions.

Or, son parti et elle ne favorisent qu'une seule approche pour aider les parents qui sont sur le marché du travail à s'occuper de leurs enfants. Les baisses d'impôt ne constituent pas un programme, mais bien un mécanisme qui donne un avantage disproportionné aux parents à revenu élevé. Où est le choix?

Par contre, l'approche des libéraux offre un vrai choix aux parents en fournissant un milieu sûr et réglementé qui appuie les enfants et qui conjugue apprentissage préscolaire et services de garde. Les parents ont donc le choix et la possibilité de favoriser à la fois l'éducation de leurs enfants et la stabilité financière pour leur famille.

Le Parti conservateur devrait cesser de faire croire qu'il est en faveur de l'égalité des femmes lorsqu'il parle de choix. En fait, il veut revenir à une époque où les femmes n'avaient pratiquement aucune emprise sur leur vie.

\* \* \*

● (1400)

[Français]

### L'OBSERVATOIRE DU MONT-MÉGANTIC

**M. Marc Boulianne (Mégantic—L'Érable, BQ):** Monsieur le Président, l'astronomie au Québec jouit d'une réputation internationale. L'observatoire du Mont-Mégantic est un bel exemple du savoir-faire québécois dans ce domaine. En partenariat avec les universités québécoises, ce secteur de haut savoir a acquis une expertise de qualité mondiale.

Je félicite tous les pionniers, dont M. Racine, qui ont développé l'astronomie et l'astrophysique au Québec, et qui ont fait de l'astrolabe du Mont-Mégantic un centre d'étude scientifique à la hauteur des aspirations des Québécois.

Pour maintenir l'avancement de ses recherches et le prestige de ses institutions, ce secteur d'activité a besoin d'un financement adéquat à long terme. Le Bloc québécois exhorte le gouvernement fédéral à appuyer le plan à long terme de la Coalition pour l'astronomie dans le prochain budget, afin de permettre l'essor de l'astronomie et son maintien parmi les piliers mondiaux de cette science.

\* \* \*

### RAFIK HARIRI

**Mme Raymonde Folco (Laval—Les Îles, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui en sympathie avec le peuple du Liban, qui vit l'assassinat de son ancien premier ministre, M. Rafiq Hariri.

[Traduction]

La mort, tout inéluctable et prévisible qu'elle soit, cause toujours un choc. La mort de M. Hariri est particulièrement dévastatrice. En effet, le pays entier est en état de choc après avoir perdu un homme qui représentait tant d'espoir pour son pays.

[Français]

L'ancien premier ministre était un père bien-aimé pour sa nation et un bienfaiteur pour les jeunes qui cherchent à obtenir une meilleure éducation, mais ne peuvent poursuivre leur rêve.

Il était un philanthrope qui croyait qu'il fallait aller au-delà de la diversité, créer l'harmonie et construire une société sans tyrannie.

J'offre mes plus sincères condoléances aux Canadiens d'origine libanaise dans ma circonscription, Laval—Les Îles, et au Canada, dans leur deuil pour le regretté M. Hariri, un homme de vision pour sa nation.

\* \* \*

[Traduction]

### L'AGRICULTURE

**M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC):** Monsieur le Président, à l'approche du printemps, de nombreux agriculteurs de ma circonscription sont dans une situation critique. Ils n'ont pas encore payé leurs factures de l'année dernière. Les paiements du PCSRA ne leur sont pas encore parvenus. Ils doivent acheter les semences et les autres produits dont ils ont besoin pour la saison à venir.

Comment un agriculteur peut-il ensemer son champ s'il n'est pas capable d'acheter les semences pour la saison à venir?

Le secteur de l'agriculture en Saskatchewan a subi des ravages au cours des dernières années, et les agriculteurs n'ont aucune prise sur les facteurs en cause, comme la sécheresse et le gel. On s'attend à ce qu'ils puissent payer leurs dépenses de 2004 avec des revenus de 1972.

Lorsque d'autres secteurs subissent des coups durs contre lesquels ils ne pouvaient rien, le gouvernement vient à leur rescousse. Les transporteurs aériens et l'industrie touristique à Toronto en sont de parfaits exemples. Est-il si déraisonnable de s'attendre à ce que l'agriculture bénéficie d'une aide comparable lorsqu'elle est, elle aussi, malmenée par des facteurs qui ne dépendent pas d'elle?

Le Parti conservateur exhorte le gouvernement à diminuer le dépôt exigé dans le cadre du PCSRA. Les agriculteurs disposeront ainsi d'importantes liquidités pour rembourser leurs dettes et acheter les semences dont ils ont besoin en ce début d'année.

J'exhorte le gouvernement à mettre en oeuvre un plan sans tarder, avant les semailles du printemps. En toute justice, nous devons venir en aide aux régions rurales de la Saskatchewan.

\* \* \*

[Français]

### LES POMPIERS

**M. Jean-Claude D'Amours (Madawaska—Restigouche, Lib.):** Monsieur le Président, le 13 février dernier, à Edmundston, j'ai eu l'occasion de remettre, au nom du gouvernement du Canada, huit médailles fédérales de la Gouverneure générale du Canada pour services distingués rendus par des pompiers.

Lors de ma visite au service des incendies de la ville d'Edmundston, j'ai donc remis une médaille de la Gouverneure générale du Canada aux pompiers suivants: Jacques Bérubé, Maurice Blanchette, Claude Campagna, André Grandmaison, Mario L'Italien, Léandre Michaud, Wilfrid Morin et Mario Rossignol.

Je désire reconnaître devant cette Chambre la précieuse contribution de ces pompiers pour assurer la sécurité de nos communautés. Je souhaite également reconnaître les autres pompiers du service des incendies d'Edmundston qui se sont mérité une reconnaissance provinciale ou municipale lors de la cérémonie à laquelle je prenais part.

### Article 31 du Règlement

#### YVON LABELLE

**M. Yves Lessard (Chambly—Borduas, BQ):** Monsieur le Président, sur recommandation de l'Association canadienne des Chefs de police, M. Yvon Labelle, citoyen de ma circonscription, a été décoré de la deuxième barrette, haute distinction policière.

C'est un hommage mérité après 40 ans de loyaux services, dont 30 ans à la ville de Montréal et au SPCUM, ainsi que 10 ans à la ville de Saint-Basile-le-Grand située dans le comté de Chambly—Borduas.

Durant toutes ces années, M. Labelle a géré diverses équipes de police ainsi que d'employés civils. Il les a amenées à réaliser des objectifs opérationnels, administratifs et des relations communautaires dignes de mention.

Dans ces deux villes, il a notamment mis de l'avant des méthodes qui développent le partenariat avec la communauté, créant de nouveaux liens police-citoyen permettant une approche personnalisée du rôle de la police dans la communauté.

Bravo à M. Labelle! Le Bloc québécois lui souhaite une bonne retraite et beaucoup de bonheur avec les gens qu'il aime.

\* \* \*

● (1405)

#### RAFIQ HARIRI

**M. Bernard Patry (Pierrefonds—Dollard, Lib.):** Monsieur le Président, M. Rafiq Hariri, l'ex-premier ministre du Liban assassiné lundi dans un attentat à la voiture piégée, portait, dès sa prise du pouvoir en 1992, une vision fondée sur la construction d'un pays prospère, malgré les ruines de la guerre civile.

En dépit de nombreux obstacles qui retardaient la mise en oeuvre de sa vision, M. Hariri a conservé ses fonctions durant l'essentiel des 12 années ayant précédé sa démission, en octobre 2004.

Sa démission survint au moment même où le Liban avait tellement besoin des nombreux contacts internationaux que M. Hariri avait établis dans le but de traiter avec une résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies exigeant que soit mis fin au rôle militaire et politique de la Syrie au Liban.

Nous sommes en deuil suite à la mort de M. Hariri, l'homme d'État. Nous voulons aussi exprimer notre vive sympathie à sa famille et, à travers elle, au peuple libanais.

Hier, lors des funérailles, tandis que les mégaphones des mosquées faisaient entendre la lecture du Coran, les cloches des églises ne cessaient de sonner. Ceci témoignait d'une unité dans la tristesse. M. Hariri était un symbole d'unité.

\* \* \*

[Traduction]

#### LE SPORT

**M. Gary Schellenberger (Perth—Wellington, PCC):** Monsieur le Président, il est temps de jouer dur avec le gouvernement au sujet du softball masculin.

Récemment, le Conseil des Jeux du Canada a décidé de retirer le softball masculin des Jeux d'été du Canada de 2009. De nombreux habitants de Perth—Wellington et un grand nombre d'amateurs de sport au Canada sont mécontents de cette décision.

*Article 31 du Règlement*

Vendredi dernier, j'ai porté cette question à l'attention du gouvernement dans le but de faire changer cette décision. Le gouvernement prétend vouloir augmenter le nombre de Canadiens qui pratiquent une activité physique, pourtant Sport Canada ne semble pas prêt à aider des milliers de Canadiens qui pratiquent activement un sport qu'ils adorent. Nous avons les terrains, les équipes, les entraîneurs et les ligues. Combien coûte un tournoi?

Au nom des joueurs de softball et de leurs partisans à l'échelle du pays, je demande une réponse claire. Ne me lancez pas une balle à changement de vitesse, et je mérite mieux qu'une balle courbe.

\* \* \*

### LES MALADIES DU COEUR

**M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.):** Monsieur le Président, février est le Mois du coeur au Canada. C'est l'occasion de sensibiliser les Canadiens aux mesures qu'ils peuvent prendre pour réduire leurs risques de maladies cardiaques et d'accidents cérébrovasculaires. Ils peuvent notamment maintenir un poids santé, éviter de fumer, suivre un bon régime alimentaire et s'adonner à l'activité physique.

Les maladies du coeur et les accidents cérébrovasculaires, principales causes de décès au Canada, coûtent chaque année plus de 18 milliards de dollars à l'économie canadienne, ce qui est plus que toutes les autres maladies.

Aujourd'hui des représentants de la Fondation des maladies du coeur, de la Société canadienne de cardiologie, du Conseil canadien des infirmières et infirmiers en nursing cardiovasculaire et de l'Institut de cardiologie de l'Université d'Ottawa sont venus sur la Colline mesurer le taux de cholestérol et la pression artérielle des parlementaires et du personnel. Ils peuvent ainsi nous aider à évaluer nos risques de maladies cardiaques et d'accidents cérébrovasculaires. J'encourage tous les députés à les rencontrer avant 16 heures à l'édifice Wellington.

Il nous appartient, dans nos circonscriptions, d'informer nos électeurs quant à l'importance de mener une vie saine.

\* \* \*

### L'AIDE AUX VICTIMES DU TSUNAMI

**L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.):** Monsieur le Président, tout comme l'ensemble des Canadiens, l'industrie canadienne des soins de santé a réagi avec une générosité sans précédent à la catastrophe causée par le tsunami.

Les sociétés pharmaceutiques qui font de la recherche, les sociétés de médicaments génériques et d'autres sociétés du domaine de la santé ont fait le don d'aide médicale le plus substantiel de tous les temps à Partenaires canadiens pour la santé internationale, une agence canadienne d'aide médicale de Montréal.

Grâce à l'aide généreuse des militaires de la base de Trenton, des fournitures médicales d'une valeur de 7 millions de dollars ont été expédiées le 14 janvier et reçues par l'OMS au Sri Lanka. Ce chargement, surnommé affectueusement « Le gros », a sauvé un grand nombre de vies. Il sera suivi d'un autre, d'une valeur de 12 millions de dollars.

Je remercie chaleureusement les Canadiens, en particulier les citoyens de Victoria, les cinq ministres en cause, les sociétés pharmaceutiques et autres entreprises du secteur de la santé, Partenaires canadiens pour la santé internationale, ainsi que les Forces armées canadiennes de leur collaboration et de leur réaction rapide. Ensemble, nous avons sauvé des milliers de vies.

### LES AFFAIRES AUTOCHTONES

**M. Pat Martin (Winnipeg—Centre, NP):** Monsieur le Président, le plan de règlement de la question des pensionnats autochtones a été un échec monumental. En effet, 125 millions de dollars ont été dépensés, mais moins de 1 million de dollars ont été versés aux victimes toujours vivantes. L'objectif d'une indemnisation juste et équitable n'a pas été atteint, pas plus que n'ont été réalisés les éléments essentiels que sont le partage de la vérité ainsi que l'éducation et la sensibilisation du public, qui pourraient éventuellement aboutir à la guérison et à la réconciliation.

La population vieillit et quelque 50 anciens élèves meurent chaque semaine, et il est évident que justice ne leur sera jamais faite.

L'Assemblée des Premières Nations a déposé un plan de règlement composé de deux éléments: premièrement, une indemnisation équitable et raisonnable dans le cadre d'une procédure accélérée incluant la reconnaissance de la perte de langue et de culture; deuxièmement, une procédure de partage de la vérité et de réconciliation, y compris le maintien de la Fondation pour la guérison des autochtones.

Aujourd'hui, le 17 février, marque la date limite pour la réponse du Canada au plan de l'Assemblée des Premières Nations. Je prie le gouvernement de mettre le point final à ce chapitre honteux de l'histoire du Canada et d'accepter les propositions de l'Assemblée des Premières Nations.

\* \* \*

• (1410)

### LES FORCES CANADIENNES

**Mme Betty Hinton (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC):** Monsieur le Président, le lundi 28 février sera le 14<sup>e</sup> anniversaire de la libération du Koweït. Quelque 4 500 membres des Forces armées canadiennes ont servi durant la guerre du Golfe. Bon nombre d'entre eux sont revenus gravement malades ou diminués et ont été par la suite libérés des forces armées.

On a peu fait au cours des 14 dernières années pour les soigner, sinon les affubler de l'étiquette du syndrome de stress post-traumatique et les abandonner à leur sort. Dans un pays où on se plaît à dire que les Forces armées canadiennes forment une grande famille, permettez-moi de dire à la Chambre que telle n'est pas la façon de traiter un membre de sa famille. Non seulement ces personnes ont été traitées de vilaine façon par leur propre pays, mais encore elles se sont vues refuser une médaille reconnaissant leur service au Koweït. Voilà qui est tout simplement inacceptable.

En cette Année des anciens combattants, j'invite le gouvernement à agir dans l'intérêt de ces anciens combattants et donc à ne pas attendre 40 ou 50 ans, comme on en a pris l'habitude, pour les indemniser comme il se doit. Qu'il accorde à ces anciens combattants les avantages et la reconnaissance qu'ils méritent.

\* \* \*

[Français]

### LE TOURNOI INTERNATIONAL DE HOCKEY PEE-WEE DE QUÉBEC

**M. Christian Simard (Beauport—Limoilou, BQ):** Monsieur le Président, le 46<sup>e</sup> Tournoi international de hockey pee-wee se déroule du 10 au 20 février à Québec. La réputation de ce tournoi n'est certes plus à faire, mais il demeure pour nos jeunes hockeyeurs un moment important où ils se mesurent à des joueurs de plus de 16 pays, incluant une équipe représentant la Chine.

*Questions orales*

Près de 2 300 joueurs âgés de 11 et 12 ans se disputent les honneurs des classes internationale B, internationale C et AA. Ce tournoi fondé en 1960 n'a cessé de croître en popularité. Aujourd'hui, près de 200 000 personnes assistent aux différents matchs présentés pendant 11 jours.

Le Bloc québécois souhaite à tous les participants de donner le meilleur d'eux-mêmes et tout le succès mérité aux organisateurs du plus important tournoi de hockey mineur au monde.

\* \* \*

[Traduction]

**LA SANTÉ**

**Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC):** Monsieur le Président, il y a 21 ans, j'ai perdu mon père. Il est mort d'une crise cardiaque foudroyante. Aujourd'hui, les crises cardiaques et les accidents cérébrovasculaires continuent leurs ravages sournois dans tous les milieux.

Environ 56 p. 100 des Canadiens ne respectent pas le minimum recommandé de 30 minutes d'activité physique par jour. S'ils le faisaient ils réduiraient considérablement l'importance de maladies chroniques comme les cardiopathies.

Près de 50 p. 100 des Canadiens jugent également qu'il est très important de pouvoir fréquenter les rues en toute sûreté et 42 p. 100 d'entre eux favorisent aussi l'accessibilité des sentiers, des pistes et des espaces verts. Il faut savoir que les insuffisances du système judiciaire menacent également notre santé. Aussi, 43 p. 100 des Canadiens estiment nécessaire d'avoir accès à coût abordable à des installations et des programmes d'activité physique.

La surcharge pondérale et l'obésité sont le lot de pratiquement la moitié des Canadiens, et 75 p. 100 des Canadiens estiment que le gouvernement a un rôle critique à jouer en matière de promotion de l'activité physique.

Je fais ma part et j'invite mes collègues à en faire autant.

\* \* \*

[Français]

**LES GARDERIES**

**Mme Françoise Boivin (Gatineau, Lib.):** Monsieur le Président, depuis quelques jours, j'entends en cette Chambre de nombreux commentaires qui m'inquiètent énormément, car ils semblent remettre en question le droit des femmes à l'emploi. Si on croit en l'équité dans l'emploi, on doit appuyer le gouvernement qui veut établir un régime national de garderies.

[Traduction]

Les Canadiens ont besoin d'un programme national pour l'apprentissage et la garde des jeunes enfants adapté à leur situation et susceptible d'aider les familles à jeter les bases nécessaires à une acquisition continue du savoir, à un savoir-être approprié et à une santé durable.

Les politiques du gouvernement libéral reposent sur des faits, non sur une notion anachronique de famille exemplaire comme celle que prône le Parti conservateur, ou sur des joueurs qui ne sont pas prêts à prendre la relève.

Ce n'est pas en masquant des valeurs ultratraditionnelles sous des propos progressistes que le Parti conservateur convaincra les Canadiens des avantages d'une vie de famille réglée sur le modèle des années 1950. Le chef de l'opposition officielle devrait également examiner les questions qui se posent à cet égard.

●(1415)

[Français]

**LE CENTRE UNIVERSITAIRE PME DU CENTRE-DU-QUÉBEC**

**Mme Pauline Picard (Drummond, BQ):** Monsieur le Président, récemment, l'Université du Québec à Trois-Rivières a fait un pas de plus dans la collaboration entre le milieu universitaire et celui des affaires, en inaugurant les locaux du nouveau Centre universitaire PME du Centre-du-Québec.

Ce centre se veut le prolongement de l'Institut de recherche sur les PME de l'UQTR qui oeuvre dans le domaine des petites et moyennes entreprises depuis 25 ans. Dorénavant, les entrepreneurs de la région Centre-du-Québec, d'une partie de la Montérégie et de l'Estrie pourront bénéficier de l'expertise de cette nouvelle entité logée dans la bâtisse de la Maison de l'industrie de Drummondville.

Les activités de formation qui y sont dispensées sont adaptées aux besoins et réalités des entrepreneurs, faisant du centre un carrefour entre les préoccupations des intellectuels et le côté terre-à-terre des entrepreneurs.

Enfin, les entreprises de chez nous pourront bénéficier de l'expertise de l'Institut de recherche sur les PME de l'UQTR, puisque l'aspect intervention fait aussi partie des mandats du centre universitaire.

**QUESTIONS ORALES**

[Français]

**LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

**L'hon. Stephen Harper (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, aujourd'hui, le premier ministre a déclaré, et je cite: « C'est clair que si les Syriens sont au Liban, c'est parce qu'il faut garder la paix. » C'est une déclaration irresponsable et blessante.

Comment le premier ministre va-t-il expliquer cette nouvelle position?

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, il est très important, spécialement dans le cas des affaires étrangères, de ne pas prendre des remarques hors de contexte. J'ai dit clairement que nous appuyions la résolution des Nations Unies et que les Syriens devraient se retirer du Liban.

**L'hon. Stephen Harper (chef de l'opposition, PCC):** Monsieur le Président, ce n'est pas ce que le premier ministre a dit aujourd'hui.

[Traduction]

Le premier ministre a affirmé que la Syrie se trouvait au Liban pour assurer le maintien de la paix. Le Canada a appuyé la résolution 1559 du Conseil de sécurité des Nations Unies, exigeant que la Syrie se retire du Liban. Voilà une déclaration incroyable et irresponsable.

Alors que la présence même de l'armée syrienne au Liban est illégale et menace la paix, comment le premier ministre peut-il commettre une telle gaffe et tenir des propos tellement contraires à l'opinion internationale?

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, c'était précisément ce que je disais. C'est une terrible explosion qui a coûté la vie à l'ancien premier ministre, un homme que je connaissais. Nous adressons tous nos condoléances à sa famille et aux Libanais.

*Questions orales*

Dans ce contexte, comme ce n'est certes pas la façon de maintenir la paix, les Syriens devraient se retirer du Liban. Nous appuyons la résolution des Nations Unies. Cela ne fait aucun doute. Ne laissons pas le député essayer de créer de la confusion à cet égard.

**L'hon. Stephen Harper (Calgary-Sud-Ouest, PCC):** Monsieur le Président, le premier ministre a déclaré, je le répète: « C'est clair que si les Syriens sont au Liban, c'est parce qu'il faut garder la paix. » C'est ce que le premier ministre a déclaré au moment même où nos alliés et la communauté internationale se penchent sur le rôle possible de la Syrie dans l'assassinat de l'ancien premier ministre Hariri.

Le premier ministre va-t-il retirer sans équivoque cette déclaration et présenter des excuses pour l'avoir faite au départ?

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai dit en français et en anglais que les Syriens devraient se retirer du Liban. Je l'ai maintenant dit à trois reprises. Combien d'autres fois devrai-je le dire? Je pense que c'est une étrange façon de maintenir la paix que de permettre ce type d'attentat. Les Syriens devraient se retirer du Liban.

Le député comprend-il maintenant la position du gouvernement du Canada?

[Français]

**M. Stockwell Day (Okanagan—Coquihalla, PCC):** Monsieur le Président, la Syrie est là pour garder la paix.

[Traduction]

C'est ce que le premier ministre a déclaré plus tôt aujourd'hui. A-t-il une idée du tort qu'il a causé à la crédibilité canadienne en affirmant ici, un peu plus tôt, que la Syrie est au Liban pour maintenir la paix, alors que toutes les personnes réfléchies et tous les pays sérieux ont déclaré que la Syrie n'était pas là pour maintenir la paix? Elle constitue une menace.

Le premier ministre va-t-il retirer ses paroles?

• (1420)

[Français]

**L'hon. Pierre Pettigrew (ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, la semaine dernière, avec une grande clarté, j'ai exprimé et au gouvernement libanais et au gouvernement syrien la politique étrangère du Canada que le premier ministre appuie totalement, comme il vient de le faire ici même, en cette Chambre. Le Canada appuie la résolution 1559 et le retrait des troupes syriennes du Liban.

[Traduction]

**M. Stockwell Day (Okanagan—Coquihalla, PCC):** Monsieur le Président, aujourd'hui, nous ne remettons pas en question ce que le ministre des Affaires étrangères a déclaré la semaine dernière. En fait, j'ai écouté ce qu'il a dit et il était en gros sur la bonne voie.

C'est le premier ministre qui a tout fait dérailler. Aujourd'hui, il a déclaré sur la colline du Parlement « la Syrie est là pour garder la paix ». Que voulait-il dire par là, alors que même les Nations Unies affirment que la Syrie doit se retirer du Liban? Elle menace la paix au Proche-Orient. Or, aujourd'hui, le premier ministre a affirmé qu'elle était là pour garder la paix.

Il doit s'expliquer ou retirer ses paroles.

**L'hon. Pierre Pettigrew (ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, à la suite de l'élection du président Abbas à la tête de l'Autorité palestinienne, nous sommes très bien placés à l'heure actuelle pour réaliser des progrès au Proche-Orient.

Le Parlement devrait appuyer notre gouvernement lorsqu'il essaie de jouer un rôle actif au Proche-Orient en faisant la promotion de la paix. Ce que nous avons fait la semaine dernière, c'est dire au gouvernement syrien et au gouvernement libanais qu'ils ont une contribution à faire, selon nous, en mettant un terme à la violence et en appuyant M. Abbas qui ressort comme...

**Le Président:** Le député de Laurier—Sainte-Marie a la parole.

[Français]

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, je tiens à féliciter le ministre des Affaires étrangères qui était très clair. Le problème ce n'est pas avec lui, c'est avec le premier ministre.

J'ai entendu les propos du premier ministre tout à l'heure, et il a répété sa position en français et en anglais. Je tiens à préciser qu'il était autant confus en anglais qu'il l'était en français.

J'aimerais qu'il m'explique ce que cela veut dire quand il dit que les Syriens étaient là pour garder la paix? Que voulait-il dire quand il a dit cela à la télévision, il y a moins d'une demi-heure?

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, je disais que les Syriens se disent là pour maintenir la paix; étrange paix, avec une bombe qui a tué un ancien premier ministre, une explosion horrible. C'est cela que j'ai dit.

Maintenant je le répète encore, la position du Canada et ma position est que nous avons appuyé la résolution des Nations Unies. Les Syriens devraient se retirer du Liban. Ils ne sont pas capables de maintenir la paix, cela se voit. Ils devraient se retirer. C'est cela que j'ai dit et c'est cela que je répète.

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, il répète quelque chose qu'il n'a pas dit. Ce n'est pas cela qu'il a dit. Je l'ai écouté. Celui qui parlait à la télévision tantôt, c'était bien lui. Et ce n'était pas à Gérard D. Laflaque qu'il parlait, c'était durant les nouvelles. Ce qu'il a dit très clairement, c'est que les Syriens étaient là pour garder la paix. Il n'a pas dit que les Syriens disaient qu'ils étaient là pour cela. Lui, il a dit cela.

Je veux qu'il m'explique. Comment peut-il être pour leur retrait, si les Syriens sont là pour garder la paix? Qu'il nous explique cette confusion dans les termes.

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, si le député ne veut pas comprendre, il ne veut pas comprendre. Ce que j'ai dit c'est que les Syriens disent qu'ils sont là pour maintenir la paix. On a vu qu'il n'y a pas de paix avec une explosion comme cela. C'est cela que j'ai dit. Les Syriens devraient se retirer, c'est assez clair.

*Questions orales*

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, ce qui est clair, c'est que le premier ministre tente de réparer la gaffe qu'il vient de faire. C'est cela qu'il tente de faire. Qu'il ait au moins la décence de nous dire qu'il s'est mal exprimé. D'ailleurs ce ne serait pas la première fois. Mais qu'il nous le dise au moins qu'il s'est mal exprimé. Qu'il nous dise que ce n'est pas cela qu'il voulait dire. Il a dit: « Les Syriens sont là pour garder la paix. » Il n'a pas dit que les Syriens étaient là parce qu'ils prétendaient vouloir garder la paix. Il a dit: « Ils sont là. » Je l'ai écouté. Qu'il rejoue la cassette. Peut-être va-t-il se comprendre, peut-être va-t-il lui-même finir par se comprendre.

Peut-il se récuser et dire qu'il s'est trompé en s'exprimant? Qu'il fasse cela.

**L'hon. Pierre Pettigrew (ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, ce qu'il faut comprendre ici, c'est que notre gouvernement s'est exprimé avec beaucoup de cohérence et avec beaucoup de clarté auprès du gouvernement syrien et auprès du gouvernement libanais. Ce qui a compté, c'est quand nous avons eu l'occasion de les rencontrer. Nous avons réitéré notre appui à la résolution 1559 qui est une résolution que nous appuyons depuis qu'elle a été adoptée au Conseil de sécurité des Nations Unies. Voilà la position du gouvernement canadien.

• (1425)

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, je le répète, le ministre des Affaires étrangères l'exprime très bien, lui, cette position. Je comprends son problème actuellement qui est de tenter de racheter le premier ministre qui s'est exprimé de façon toute croche. C'est cela qu'il a fait.

Je demande à nouveau au premier ministre, s'il a moindrement un peu le sens de son poste, qu'il nous dise qu'il s'est trompé, que ce n'est pas cela qu'il voulait dire. Cela peut arriver dans la vie, mais qu'il ait au moins la décence de dire qu'il a mal exprimé la position du Canada et que ce n'est pas cela qu'il voulait dire. Peut-être qu'il y regagnerait en crédibilité. Sans cela il continuera à faire des gaffes, les unes après les autres.

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, si j'ai été mal compris, j'ai été mal compris. Mais je vous le dis et je l'exprime encore, j'ai dit: « Si les Syriens sont là pour maintenir la paix, étrange paix! » Maintenant, je donne la position du Canada; c'était ma position ce matin, c'était ma position hier et c'est ma position maintenant.

[Traduction]

**L'hon. Bill Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Monsieur le Président, nous voulons simplement dire au ministre des Affaires étrangères que nous souscrivons aux propos qu'il a tenus au Proche-Orient. Nous aimerions que son premier ministre les appuie aussi au lieu de dire des âneries et d'en rajouter. Au lieu de s'enfoncer davantage, pourquoi n'avoue-t-il pas son erreur et ne retire-t-il pas ses paroles?

**Le Président:** Je n'ai pas entendu tout ce que le député d'Elmwood—Transcona a dit, mais il me semble avoir entendu un mot qui ne convient pas. Le député est un parlementaire d'expérience. S'il a dit quelque chose d'irrecevable, il voudra sûrement se rétracter.

**L'hon. Bill Blaikie:** Monsieur le Président, tout ce que j'ai dit a déjà été dit à la Chambre, sans que rien ne soit jugé irrecevable. Certains des propos du premier ministre sur la Syrie auraient dû être jugés irrecevables et le premier ministre devrait être forcé de se rétracter.

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, il est question d'un aspect très important de la politique étrangère du Canada, un aspect à l'égard duquel le gouvernement et moi avons été très clairs.

J'ai certes souligné d'une manière ironique que les Syriens avaient une drôle de conception du maintien de la paix quand se produisent des explosions comme celle de cette semaine au Liban. Si les députés ont de la difficulté à comprendre cela, je leur répéterai à nouveau la position du gouvernement canadien, celle qui est la nôtre depuis le début. Nous appuyons la résolution des Nations Unies. La Syrie devrait se retirer du Liban.

**L'hon. Bill Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD):** Monsieur le Président, le premier ministre a fréquemment demandé au ministre des Affaires étrangères, dans les diverses fonctions qu'il a exercées, de s'expliquer et de se rétracter, le plus souvent lorsque les propos du ministre étaient justes.

Pourquoi le premier ministre ne fait-il pas ce qu'il demande aux autres de faire? Pourquoi ne fait-il pas ce qu'il demande souvent au ministre des Affaires étrangères de faire lorsque ce dernier dit des choses qui sont contraires à la politique gouvernementale? Pourquoi ne retire-t-il pas ce qu'il a dit au sujet de la Syrie qui serait au Liban pour maintenir la paix?

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai expliqué la position du gouvernement canadien aujourd'hui. Le ministre des Affaires étrangères l'a expliquée aussi à plusieurs reprises. Je ne pense pas que l'opposition devrait faire de la politique partisane avec une question de cette importance. J'ai été mal compris, certes, c'est malheureux, mais j'ai clarifié mes propos d'une manière non équivoque.

**M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, PCC):** Non, monsieur le Président, il n'a pas été mal compris. Il s'est mal exprimé. Nous voyons ici un premier ministre qui est incapable de reconnaître une erreur, de s'excuser et de se rétracter.

Le premier ministre a commis un énorme faux pas diplomatique lorsqu'il a implicitement avalisé l'occupation illégale du Liban par la Syrie. Il a alors insulté des centaines de milliers de Libano-Canadiens.

Pourquoi ne veut-il pas sauver la face et rétablir les faits en retirant cette remarque affreusement irresponsable?

• (1430)

**L'hon. Pierre Pettigrew (ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai passé toute la semaine dernière au Moyen-Orient, et je veux que tout le monde sache que le premier ministre a approuvé mes actions dans tous les pays que j'ai visités. Je lui ai parlé toute la semaine et il s'est dit très satisfait des messages que j'ai transmis. Le premier ministre et moi-même sommes à l'unisson sur cette question.

**M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, PCC):** Monsieur le Président, le premier ministre est un gaffeur impénitent. C'est le premier ministre qui s'est rendu compte qu'il y avait une opposition démocratique au parlement chinois. Maintenant, il apprend que l'occupation illégale du Liban par la Syrie, qui est un obstacle et une menace à la paix et qui n'est d'ailleurs peut-être pas étrangère à l'assassinat du premier ministre Hariri, a pour objet la protection de la paix.

[Français]

C'était « pour garder la paix », comme il a dit en français.

*Questions orales*

[Traduction]

Le premier ministre va-t-il faire preuve d'un minimum d'humilité et se rétracter?

**Le très hon. Paul Martin (premier ministre, Lib.):** Monsieur le Président, nous venons d'entendre les trois partis d'opposition s'exprimer très fermement en faveur des positions qui ont été prises par le ministre des Affaires étrangères. Nous venons de les entendre lui rendre hommage pour le travail qu'il a effectué au Moyen-Orient la semaine dernière.

Je voudrais simplement dire aux trois partis d'opposition que, de ce côté-ci de la Chambre, nous sommes très fiers du ministre des Affaires étrangères. Nous sommes très fiers de son travail de la semaine dernière. Je veux remercier la Chambre d'avoir reconnu tout ce qu'il a fait.

\* \* \*

**LES FINANCES**

**M. Monte Solberg (Medicine Hat, PCC):** Monsieur le Président, je me demande si le ministre des Affaires étrangères est fier du premier ministre. À mon avis, il ne l'est pas beaucoup.

Cette semaine, c'était les fondations. Par le passé, il y a eu les sous-marins rongés par la rouille, le cafouillis à DRHC, le désastre des commandites, et le cadeau qu'on apprécie de moins en moins, le registre des armes d'épaule.

Alors que les dépenses du gouvernement ont augmenté de 40 p. 100 depuis 1997, le salaire net des Canadiens est bloqué depuis plus d'une décennie. Les Canadiens ne sont pas mieux nantis qu'ils l'étaient il y a 12 ans.

Le gouvernement s'engagera-t-il à mettre fin au gaspillage pour que les Canadiens puissent conserver une plus grande partie de leurs chèques de paie?

**L'hon. John McKay (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, en fait, le bilan du Canada sur les plans fiscal et financier a été enviable au cours des dernières années. Pendant les sept dernières années où il a eu des excédents budgétaires, le Canada a remboursé 61 milliards de dollars sur sa dette, ce qui représente un montant considérable. La dette par rapport au PIB a été réduite d'environ 40 p. 100, les taux d'intérêt se situent à quelque 2,2 p. 100 et le taux d'inflation oscille entre 1 et 3 p. 100. Les Canadiens récupèrent donc des sommes énormes, comme ils le méritent.

**M. Monte Solberg (Medicine Hat, PCC):** Monsieur le Président, voilà la différence entre mon parti et le Parti libéral. Le Parti libéral se soucie de la santé de la bureaucratie. Mon parti se soucie du bien-être des Canadiens.

Il est temps de faire preuve de respect envers les Canadiens. Ils travaillent très fort pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille, et ils sont très mécontents lorsqu'une énorme partie de leurs impôts sert à payer le plus récent rêve chimérique des libéraux.

Au lieu de cacher des milliards de dollars dans des fondations et d'acheter des droits d'émission de la Russie, ou d'embaucher des milliers de personnes pour enregistrer les armes d'épaule dans le registre des armes à feu, quand le ministre donnera-t-il aux Canadiens...

**Le Président:** Le secrétaire parlementaire du ministre des Finances a la parole.

**L'hon. John McKay (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.):** Monsieur le Président, le député semble avoir la mémoire courte. Il ne se rend pas compte que nous avons réduit les

impôts de 100 milliards de dollars au cours des cinq dernières années. Pendant cette période, tous les seuils d'imposition ont été augmentés et tous les taux ont été réduits. Nous avons actuellement un avantage par rapport aux États-Unis en ce qui concerne l'impôt des sociétés. Tout cela a été accompli en même temps que le remboursement de la dette et la réduction des taux d'intérêt. Tout cela représente des réalisations importantes, et c'est peut-être la raison pour laquelle les Canadiens ont réélu le gouvernement.

\* \* \*

[Français]

**LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES**

**Mme Francine Lalonde (La Pointe-de-l'Île, BQ):** Monsieur le Président, plus tôt cette semaine, la Chambre des communes a voté contre un projet de loi qui visait à détacher le Commerce international du ministère des Affaires étrangères. Or, hier, le ministre du Commerce international a affirmé que les deux secteurs continueraient d'opérer de façon autonome, même si le gouvernement n'avait pas reçu le consentement du Parlement.

Est-ce que le premier ministre, qui a sans doute été l'auteur du décret, entend rappeler à l'ordre son ministre dont les propos honteux et irresponsables témoignent d'un mépris intolérable pour les décisions prises par cette Chambre?

● (1435)

**L'hon. Pierre Pettigrew (ministre des Affaires étrangères, Lib.):** Monsieur le Président, mon collègue le ministre du Commerce international participe aujourd'hui à une conférence fédérale-provinciale justement sur le dossier du commerce international. Je peux assurer la députée de La Pointe-de-l'Île que ce que mon collègue a tenté d'exprimer, tout comme moi, c'est qu'après les votes, nous continuerons de faire notre travail pour promouvoir à la fois les intérêts et les valeurs des Canadiens dans le commerce international et du côté de la politique étrangère. Nous continuerons de travailler dans le meilleur intérêt de nos concitoyens.

**Mme Francine Lalonde (La Pointe-de-l'Île, BQ):** Monsieur le Président, c'est une maladie qui s'attrape que de dire le contraire de ce qu'on pense. Les propos du ministre témoignent d'un profond mépris pour les décisions du Parlement. Le gouvernement doit reconnaître qu'il a présumé des intentions de la Chambre et qu'il doit maintenant revoir le décret qui a scindé en deux le ministère.

Quand les membres de ce gouvernement finiront-ils par comprendre qu'ils ne peuvent gouverner à l'encontre des décisions de cette Chambre?

[Traduction]

**L'hon. Tony Valeri (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, il est clair que le Parlement a bel et bien rejeté l'approche proposée dans les projets de loi C-31 et C-32. Le gouvernement étudie présentement les solutions de rechange qui s'offrent à lui et, au moment opportun, il soumettra au Parlement l'approche qu'il préconise.

*Questions orales*

[Français]

**L'ENVIRONNEMENT**

**M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ):** Monsieur le Président, le ministre québécois de l'Environnement est catégorique dans le dossier de Kyoto. Il n'est pas question pour le Québec de payer la facture pour les provinces comme l'Alberta, la Saskatchewan et l'Ontario. Thomas Mulcair a ajouté que l'entente bilatérale Québec-Ottawa devra reconnaître les efforts passés du Québec.

Pour éviter que les Québécois ne paient pour la pollution des autres, est-ce que le ministre de l'Environnement est prêt à conclure une entente bilatérale, une entente qui reconnaîtra que le Québec, en raison de son excellent bilan, est beaucoup mieux placé qu'Ottawa pour gérer la réduction d'émissions de gaz à effet de serre sur son territoire?

**L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, à l'intérieur de notre plan pour les émissions de gaz à effet de serre au Canada, il y aura des ententes bilatérales avec chaque province, qui tiendront compte de la situation de chaque province.

Ce sera pour moi un grand plaisir de travailler avec mon homologue du Québec pour avoir une entente optimale au Québec, comme ce le sera avec mon homologue de l'Alberta ou mon homologue du Manitoba, et tous ensemble, nous en arriverons à un effort national.

**M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ):** Monsieur le Président, on se demande de quel plan il s'agit, dans le cadre du Protocole de Kyoto, puisque le plan du ministre est virtuel.

Le ministre de l'Environnement a enfin admis que le Québec, qui a misé sur l'hydroélectricité, devra faire un effort de réduction moindre que les provinces qui produisent le plus de pollution.

Après ce premier pas, est-ce que le ministre de l'Environnement peut maintenant aller au bout du raisonnement, soit d'appliquer intégralement le principe du pollueur-payeur, renoncer à 2010 comme point de départ et conclure une entente bilatérale qui tienne compte de tous les efforts du Québec depuis 1990?

**L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, l'opposition continue à laisser croire qu'il n'y a pas de plan pour Kyoto. Il y en a un depuis 2002. Ils n'ont qu'à le lire, s'ils ne le connaissent pas.

Je peux vous dire qu'un des résultats de ce plan, c'est que, selon l'Agence internationale de l'énergie, le Canada est le troisième dans le monde quant à l'amélioration de l'efficacité énergétique devant un grand nombre de pays, dont les États-Unis, la Grande-Bretagne, le Japon, et le reste.

Une bonne partie du fait qu'on ait réussi cela est due au plan de 2002, qui fait en sorte que l'économie croît deux fois plus vite que la croissance des émissions. C'est là un début, et on va aller plus loin.

[Traduction]

**M. Bob Mills (Red Deer, PCC):** Monsieur le Président, nous commençons à découvrir où est passée une grande partie des fonds que le gouvernement a gaspillés relativement au Protocole de Kyoto. Ainsi, 26 millions de dollars ont été dépensés cette année pour la publicité concernant le Défi d'une tonne et, de cette somme, 85 000 \$ ont été versés à M. Rick Mercer.

Le ministre ne croit-il pas qu'il aurait mieux valu investir cet argent dans la technologie canadienne? Pourquoi le ministre

continue-t-il de gaspiller de l'argent pour le Protocole de Kyoto alors qu'il n'a même pas de plan à cet égard?

**L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, l'opposition officielle n'a aucune crédibilité dans ce dossier puisque le chef de son parti a clairement dit qu'il ne croit pas au Protocole de Kyoto ni au fait que c'est l'activité humaine qui produit les gaz à effet de serre à l'origine des changements climatiques.

Les députés de l'opposition officielle doivent se montrer honnêtes envers les Canadiens et dire que, s'ils étaient au pouvoir, ils abandonneraient le projet, de sorte que le Canada ne ferait pas sa part pour la planète. C'est ce qui se produirait si nous n'avions pas élu un grand leader comme notre premier ministre.

● (1440)

**M. Bob Mills (Red Deer, PCC):** Monsieur le Président, contrairement au premier ministre, j'ai assisté à la Conférence internationale sur l'environnement à Buenos Aires. J'ai écouté les représentants des divers pays déplorer, les uns après les autres, le fait que le Canada tarde à adopter un plan de mise en oeuvre du Protocole de Kyoto.

Le premier ministre pense maintenant qu'il est un leader à l'échelle mondiale. C'est seulement dans son esprit qu'il est un leader.

Pourquoi le premier ministre ne renonce-t-il pas aux séances de photo et pourquoi ne fait-il pas preuve de leadership et ne propose-t-il pas un plan pour la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto?

**L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, j'étais moi aussi à Buenos Aires, et le député sait fort bien qu'on a exercé énormément de pressions sur le Canada pour qu'il accepte d'être l'hôte de la prochaine conférence, parce que le monde entier voit notre pays comme un chef de file et sait que le premier ministre du Canada a l'environnement à coeur. Dieu merci, le parti d'en face n'est pas au pouvoir. Ce serait un désastre pour l'environnement et la planète.

\* \* \*

**LES GARDERIES**

**Mme Rona Ambrose (Edmonton—Spruce Grove, PCC):** Monsieur le Président, l'argent promis dans le cadre du plan des libéraux en matière de garderies ne ferait augmenter le nombre de places en garderies réglementées que de 7 à 10 p. 100. Cela ne répondrait qu'à une infime partie des besoins à l'échelle nationale. Il faudrait injecter 10 milliards de dollars par année dans le programme pour qu'il puisse répondre à tous les besoins.

Un programme qui répond seulement aux besoins de certains enfants, de certains parents et de certaines communautés n'est pas équitable. Le ministre peut-il expliquer d'où proviendront les neuf autres milliards nécessaires cette année pour les services de garde au pays?

**L'hon. Ken Dryden (ministre du Développement social, Lib.):** Monsieur le Président, comme je le disais hier, le gouvernement s'est engagé à hauteur de cinq milliards de dollars sur cinq ans. Cela représente une augmentation de 40 p. 100 des montants affectés aux garderies au Canada.

Le parti d'en face propose une déduction d'impôt pour enfant de 2 000 \$. J'invite ceux d'en face à faire des calculs: le montant accordé à une famille à faible revenu serait de 320 \$ par année, alors que le coût moyen des services de garde au pays est de 8 000 \$ par année.

*Questions orales*

**Mme Rona Ambrose (Edmonton—Spruce Grove, PCC):** Monsieur le Président, un montant de cinq milliards ne suffit pas. Nous devons envisager d'autres façons de rendre les services de garde accessibles. Il y a d'autres façons d'aider les familles canadiennes...

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Je ne doute pas que la députée d'Edmonton—Spruce Grove apprécie les conseils qu'elle reçoit, mais nous voulons qu'elle puisse répondre elle-même à la question. La députée d'Edmonton—Spruce Grove a la parole. Un peu d'ordre, s'il vous plaît.

**Mme Rona Ambrose:** Monsieur le Président, cinq milliards ne suffisent pas. Il faut aussi d'autres façons de rendre les services de garde accessibles.

Il existe d'autres façons d'aider les familles canadiennes qui ont de jeunes enfants, notamment l'allègement fiscal. Le régime fiscal des libéraux laisse les familles sans le sou.

Le programme de garderies ne répond pas aux besoins des travailleurs de quarts, des employés à temps partiel et des parents à la maison. Le ministre va-t-il s'engager à remettre l'argent de leurs impôts aux parents qui ne pourront utiliser son programme, de façon qu'ils puissent utiliser d'autres genres de services de garde?

**L'hon. Ken Dryden (ministre du Développement social, Lib.):** Comme je le disais, monsieur le Président, ceux d'en face proposent une prestation fiscale pour enfants de 2 000 \$. Cela représenterait 320 \$ par année pour les familles à faible revenu; c'est une honte.

\* \* \*

• (1445)

**LE MARIAGE**

**M. Mark Holland (Ajax—Pickering, Lib.):** Monsieur le Président, le chef de l'opposition officielle a fait hier une déclaration étonnante sur la question du mariage civil. Il a laissé entendre que le Parlement pourrait refuser le droit au mariage civil sans avoir recours à la disposition de dérogation. Il a également laissé entendre que les provinces pourraient créer des formes d'unions civiles pour les gais et les lesbiennes et que la Cour suprême du Canada avaliserait probablement ce modèle distinct qui serait source d'inégalité.

Nous avons besoin de précisions et de clarté sur cette question, pas de beaux discours. L'honorable ministre de la Justice pourrait-il répondre aux divagations juridiques du chef de l'opposition officielle?

**Le Président:** L'honorable ministre de la Justice a la parole.

**L'hon. Irwin Cotler (ministre de la Justice et procureur général du Canada, Lib.):** Monsieur le Président, le chef de l'opposition officielle a laissé entendre que la Cour suprême du Canada ne s'était pas prononcée...

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** Je ne crois pas que cela s'adressait au chef de l'opposition. Il aurait peut-être aimé la question, mais je crois qu'elle avait été posée au ministre de la Justice. On lui a demandé de donner une opinion juridique à titre de ministre de la Justice. Nous entendrons donc le ministre.

**L'hon. Irwin Cotler:** Monsieur le Président, le chef de l'opposition a laissé entendre que la Cour suprême du Canada ne s'était pas prononcée sur la question du mariage entre personnes de même sexe. Dans une décision unanime, la Cour a reconnu en 2004

la constitutionnalité du droit au mariage civil pour les gais et les lesbiennes.

Le chef de l'opposition a affirmé que l'union civile était un compromis. Les tribunaux ont dit que l'union civile était une forme inférieure d'égalité.

Le chef de l'opposition a dit que c'était une question de discrétion politique et pas une question de droits. La Cour suprême a dit que c'était clairement une question de droits.

Le chef de l'opposition vit dans un monde juridique fantaisiste où il n'existe ni charte, ni droits...

**Le Président:** Le député de Windsor-Ouest a la parole.

\* \* \*

**LES TRANSPORTS**

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Monsieur le Président, les tergiversations du premier ministre au sujet du plan de Kyoto n'ont d'égal que ses tergiversations à propos de la frontière canado-américaine et du point d'entrée qu'est Windsor, alors que le rapport Schwarz, une recommandation unanime de la ville et du comté afin de trouver une solution à l'engorgement routier dans notre collectivité, mettre fin aux émissions polluantes et faciliter la circulation, est encore sur les tablettes parce que le premier ministre souffre aussi d'engorgement, mental celui-là.

Je demanderais au premier ministre de cesser de se traîner les pieds et de tenir la promesse qu'il a faite aux citoyens de Windsor et du comté d'Essex.

[Français]

**L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je veux dire au député que nous avons reçu, il y a quelques semaines seulement, les détails du rapport SWAT. Nous sommes très positifs face à ce rapport. D'ailleurs, nous avons des rencontres qui doivent se tenir avec la ville et avec le gouvernement de l'Ontario pour s'assurer que ce rapport sera mis en vigueur dans ses parties qui ne préjudicient pas d'avance le comité binational. Nous sommes très avancés dans l'étude de ce rapport. Nous sommes surtout bien fiers de ce rapport.

[Traduction]

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Monsieur le Président, ce que j'ai appris depuis mon arrivée ici, c'est que lorsque nous rappelons une promesse du premier ministre, il perd sa langue et il est sans voix. Ayant cela à l'esprit, je vous lirai, si vous le permettez, une réponse qu'il a donnée au *Windsor Star* pendant la dernière campagne électorale. Il a déclaré qu'« il s'agit de... déterminer comment la ville veut que nous fassions les choses. Cela ne sera pas imposé, c'est une garantie absolue. »

Ce ne sera pas imposé. Nous attendons toujours qu'il se libère de son engorgement mental. Nous voulons voir les camions disparaître de nos rues et voir l'économie fonctionner. Ce qui est plus important encore, nous voulons que l'actuel premier ministre tienne vraiment une promesse cette fois-ci.

**L'hon. Jean Lapierre (ministre des Transports, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais que le député comprenne que nous avons déjà fait des travaux, que nous avons mis de l'argent sur la table, que la province participe et que la ville oeuvre de concert avec nous. Je ne sais pas où le député était, mais le maire est très heureux des travaux en cours. Nous en ferons bien d'autres ensemble.

*Questions orales***LES GARDERIES**

**Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC):** Monsieur le Président, les libéraux consacrent des milliards de dollars au programme de garderies en prétendant que 250 000 nouvelles places seront créées dans tout le Canada. Beaucoup de parents attendent ces places tout simplement parce qu'ils n'ont pas les moyens d'élever leurs enfants à la maison ou de rester à la maison.

Nous croyons que de meilleurs programmes permettant aux parents de rester à la maison réduiraient le besoin de nouvelles places. Le ministre n'est-il pas d'accord?

• (1450)

**L'hon. Ken Dryden (ministre du Développement social, Lib.):** Monsieur le Président, je me contenterai de répéter quelques chiffres: cinq milliards de dollars sur cinq ans; une augmentation de 40 p. 100 de ce que nous dépensons actuellement pour les garderies; 320 \$ par année pour les familles à faible revenu.

**Mme Carol Skelton (Saskatoon—Rosetown—Biggar, PCC):** Monsieur le Président, récemment, le ministre du Développement social a confirmé que le programme libéral de garderie ne serait pas gratuit. Les parents ne veulent pas être forcés de payer pour des garderies s'ils croient qu'il est préférable pour leur famille qu'un parent reste à la maison.

Les parents veulent pouvoir choisir. Pourquoi le ministre forcera-t-il des parents à faire élever leurs enfants par d'autres personnes?

**L'hon. Ken Dryden (ministre du Développement social, Lib.):** Monsieur le Président, avoir véritablement le choix, c'est, parmi toutes les options qui s'offrent aux parents, pouvoir choisir de véritables garderies et une éducation préscolaire de qualité. C'est cela avoir vraiment le choix. À 320 \$ par année, le plan de nos vis-à-vis n'offre aucune option.

\* \* \*

**LE RAPPORT DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE**

**M. Rob Merrifield (Yellowhead, PCC):** Monsieur le Président, comme il a été rapporté en juin dernier, 24 000 décès qui surviennent dans les hôpitaux chaque année sont attribuables à des événements indésirables. Des dossiers médicaux électroniques pourraient prévenir beaucoup de ces décès.

L'Inforoute Santé Canada a reçu 1,2 milliard de dollars en 2001 pour informatiser les dossiers médicaux de tous les Canadiens. La vérificatrice générale voudrait examiner les livres pour savoir si les Canadiens en ont pour leur argent.

Qu'est-ce que ce gouvernement cache? La vérificatrice générale aura-t-elle accès aux livres?

**L'hon. Reg Alcock (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.):** Monsieur le Président, je crois que le député nuit à beaucoup de services fournis par les fondations lorsqu'il déforme ainsi les paroles de la vérificatrice générale.

Ce qu'elle a dit hier, c'est qu'elle ne s'inquiétait pas des vérifications financières faites dans les fondations.

C'est ce que la vérificatrice générale a dit.

\* \* \*

**LA SANTÉ**

**M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC):** Monsieur le Président, il a été révélé cette semaine que les soins de santé à but lucratif sont en plein essor au Canada, non pas dans l'Ouest, mais bien dans la province natale de notre premier ministre, le Québec,

tout près de sa propre circonscription. Il n'est pas étonnant que le premier ministre l'ignore, lui qui disait ne rien savoir des millions de dollars disparus dans la gabegie du programme de commandites.

Alors que l'Alberta et la Colombie-Britannique sont pénalisées pour avoir offert certains services privés, le Québec s'en sort en toute impunité, pratiquement sous les yeux du premier ministre. Ce dernier est-il véritablement déterminé à éliminer les soins de santé à but lucratif ou cherche-t-il tout simplement à faire du capital politique en s'en prenant à l'Ouest?

**L'hon. Ujjal Dosanjh (ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, pas plus tard que l'an dernier, notre premier ministre a attribué 41 milliards de dollars, échelonnés sur dix ans, à toutes les provinces. Comme je l'ai déjà clairement affirmé, la Loi canadienne sur la santé est un outil important, permettant au gouvernement fédéral de veiller à ce que certaines pratiques et certains principes soient respectés au Canada. Nous imposerons le respect de la Loi canadienne sur la santé de la même manière d'un bout à l'autre du pays.

\* \* \*

[Français]

**LA RADIODIFFUSION**

**M. Maka Kotto (Saint-Lambert, BQ):** Monsieur le Président, ce matin, le syndicat des employés de CKAC a décidé de porter en appel la décision du CRTC révélée le 21 janvier dernier et autorisant la vente de CKAC à Corus. Par cet appel, le syndicat entend demander au gouvernement la révision de la décision du CRTC.

Maintenant que la demande est officiellement faite, est-ce que la ministre du Patrimoine canadien entend donner suite à la demande du syndicat?

[Traduction]

**L'hon. Sarmite Bulte (secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Oui, monsieur le Président, je peux affirmer aujourd'hui que les parties ont indiqué qu'elles interjetteront appel. Cependant, aucun document n'a officiellement été déposé. Elles ont jusqu'au 7 mars pour le faire. À cette date, une décision sera prise.

[Français]

**M. Maka Kotto (Saint-Lambert, BQ):** Monsieur le Président, c'est la qualité et la diversité des sources d'information dans la région montréalaise qui sont en jeu ici. La décision du CRTC fera en sorte qu'il y aura plus de salles de nouvelles de langue anglaise que de salles de nouvelles de langue française à Montréal. La ministre a le pouvoir d'intervenir.

En conséquence, est-ce qu'elle peut s'engager à donner suite à la demande du syndicat des employés de CKAC et exiger que le CRTC revoie sa décision?

[Traduction]

**L'hon. Sarmite Bulte (secrétaire parlementaire de la ministre du Patrimoine canadien, Lib.):** Monsieur le Président, je répète ce que nous avons reçu un avis selon lequel on interjettera appel. Une fois l'appel présenté, le gouverneur en conseil se penchera sur les positions des deux parties.

*Questions orales*

●(1455)

**LA SÉCURITÉ DE L'INFORMATION**

**M. David Tilson (Dufferin—Caledon, PCC):** Monsieur le Président, la communication électronique de renseignements personnels au gouvernement du Canada peut avoir des effets néfastes sur votre santé, vos finances et votre identité. La sécurité informatique du gouvernement fédéral inquiète la vérificatrice générale, qui la décrit comme étant « un grave problème qui doit être réglé ». Elle a dit: « Je suis déçue de voir que le gouvernement ne respecte pas ses propres normes minimales de sécurité en matière de technologies de l'information... »

Pourquoi le gouvernement ne réussit-il pas à mettre les Canadiens à l'abri de tels risques qui menacent leur vie privée?

**L'hon. Reg Alcock (président du Conseil du Trésor et ministre responsable de la Commission canadienne du blé, Lib.):** Monsieur le Président, une fois de plus, le député interprète mal les propos de la vérificatrice générale. Il est vrai que nos réseaux informatiques sont attaqués de plus en plus souvent. Les graphiques du rapport de la vérificatrice générale indiquent les attaques détectées contre les réseaux informatiques gouvernementaux. Nous avons réussi à nous défendre contre ces attaques jusqu'à maintenant.

Nous avons le meilleur programme de sécurité qui soit sur Internet. Nous avons créé un programme modèle que nous sommes en train de déployer dans tous les ministères. Le gouvernement a très à cœur la protection des renseignements personnels.

\* \* \*

**LES NOMINATIONS GOUVERNEMENTALES**

**M. Steven Fletcher (Charleswood—St. James—Assiniboia, PCC):** Monsieur le Président, hier le premier ministre a nommé son ami Glen Murray, un candidat libéral défait, à la présidence de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie. Il y a moins d'un an, le premier ministre a promis qu'il mettrait « fin au copinage ». Pourtant, comme son prédécesseur, le premier ministre prouve qu'il est franchement engagé dans la politique du copinage.

Quand le premier ministre va-t-il cesser de nommer des personnes en raison de leurs liens étroits avec le Parti libéral et quand va-t-il commencer à les nommer en raison de leurs compétences?

**L'hon. Stéphane Dion (ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, le Comité permanent de l'environnement et du développement durable aura l'occasion d'examiner le certificat de nomination de M. Murray. Nous serions ravis de savoir quelle partie du curriculum vitae de cet homme ne plaît pas au député. Est-ce le fait qu'il a été maire d'une des plus grandes villes du Canada? Est-ce à cause de ses antécédents au Centre for Urban and Community Studies à titre de chercheur invité et à titre de coordonnateur de politique urbaine à l'Université de Toronto? Est-ce en raison de son expérience en matière de planification et développement urbains et d'environnement, tant dans le secteur privé que dans le secteur public? La liste est longue.

\* \* \*

**LA SANTÉ**

**M. Mario Silva (Davenport, Lib.):** Monsieur le Président, la tragédie du SRAS a frappé Toronto il y a deux ans. Une des critiques faisait état du manque de coordination et de communication avec l'Organisation mondiale de la santé, ce qui a vraisemblablement exacerbé une situation par ailleurs déjà difficile.

[Français]

Compte tenu de ces préoccupations, que fait le gouvernement du Canada pour que ces faiblesses soient corrigées?

**L'hon. Carolyn Bennett (ministre d'État (Santé publique), Lib.):** Monsieur le Président, l'Agence de la santé publique du Canada continue d'intervenir de façon dynamique face aux menaces à la santé publique par ses activités de planification d'urgence au sein de l'agence même, en collaboration avec ses divers partenaires nationaux et internationaux, y compris l'Organisation mondiale de la santé.

[Traduction]

Aujourd'hui, l'Agence de santé publique du Canada effectue un exercice sur table sur une pandémie d'influenza. Cet exercice s'appelle «Constant Vigil II». Demain, nous montrerons que nous avons amélioré les communications et l'interopérabilité avec les deux piliers de l'agence, en l'occurrence Ottawa et Winnipeg, avec l'OMS, avec le CDC situé à Atlanta, avec le Centre d'épidémiologie de la Colombie-Britannique et avec l'Institut national de la santé publique.

\* \* \*

**LA FISCALITÉ**

**M. Gary Lunn (Saarich—Gulf Islands, PCC):** Monsieur le Président, je veux également parler d'une chose que le premier ministre a dite pendant la campagne électorale. Il a dit estimer très important que les leaders politiques tiennent leur promesses, qu'ils fassent ce qu'ils promettent de faire.

Tracy Mills, une employée de JDS, a contracté une énorme dette simplement pour payer des impôts sur un revenu fantôme qu'elle n'a jamais touché. Le premier ministre lui a dit dans le blanc des yeux qu'il réglerait le problème. Malheureusement, en ce qui concerne le ministre du Revenu national, c'est bien dommage, le dossier est fermé et Tracy Mills n'obtiendra rien.

Le premier ministre va-t-il régler le problème pour Tracy, comme il l'a promis? Le premier ministre va-t-il faire ce qu'il a promis de faire?

**L'hon. John McCallum (ministre du Revenu national, Lib.):** Monsieur le Président, c'est un cas très important et je suis déterminé à le traiter avec autant d'équité et de souplesse que faire se peut dans les limites de la loi. C'est pourquoi je reçois des rapports quotidiens sur la question. C'est également pour cette raison que nous avons chargé une équipe de se pencher sur la question.

Je voudrais en particulier exprimer ma gratitude au député d'Esquimalt—Juan de Fuca, qui m'a donné d'excellents renseignements et une bonne idée de l'importance de la question.

\* \* \*

●(1500)

**LES AFFAIRES AUTOCHTONES**

**M. Jeremy Harrison (Desnethé—Missinippi—Rivière Churchill, PCC):** Monsieur le Président, une vérification menée auprès du conseil de bande de Natuashish, au Labrador, a révélé que 3 millions de dollars de fonds publics ont disparu.

Le ministre des Affaires indiennes a été informé il y a quelques mois que les fonds de cette bande pourraient avoir fait l'objet d'abus financiers, mais il n'a encore rien fait.

Nous savons que le gouvernement est incompetent, mais ceci est pire encore. Des fonds publics sont volés aux personnes à qui ils sont destinés et on ferme volontairement les yeux. Quand le ministre prendra-t-il ses responsabilités et exigera-t-il la tenue d'une enquête?

**L'hon. Andy Scott (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, Lib.):** Monsieur le Président, je suis content d'avoir l'occasion de tirer cette question au clair.

Il est très important de ne pas tenir des propos comme ceux du député. Tous les fonds que le gouvernement fédéral a versés à Natuashish l'an dernier, à savoir 10 millions de dollars, ont été comptabilisés. Ces fonds sont rigoureusement contrôlés par KPMG, le gestionnaire indépendant. En outre, la vérification de Gardner & Coombs de St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador, confirme la comptabilisation.

\* \* \*

[Français]

#### L'AÉROPORT DE MIRABEL

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Monsieur le Président, après avoir exproprié les agriculteurs de Mirabel, après avoir tout fait pour fermer l'aéroport de Mirabel, voici maintenant que le gouvernement fédéral décide unilatéralement de réduire de moitié les taxes qu'il paye à la municipalité. Le gouvernement fédéral a suffisamment pénalisé la population de Mirabel et son comportement arbitraire est intolérable.

Le gouvernement fédéral convient-il que la seule manière correcte d'agir serait de remettre les taxes à leur niveau antérieur en attendant que l'évaluation foncière des installations de Mirabel soit complétée par la municipalité?

[Traduction]

**L'hon. Walt Lastewka (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement collabore avec la municipalité de Mirabel et la population des environs, ce qu'il continuera de faire.

Il faut examiner attentivement ces questions et éviter de prendre des décisions à la hâte. Par conséquent, nous continuerons de travailler avec les gens de Mirabel et des environs.

\* \* \*

#### LA SANTÉ

**M. Wajid Khan (Mississauga—Streetsville, Lib.):** Monsieur le Président, des experts croient que la fièvre aviaire, qui est mortelle et qui a cours en Asie, menace de provoquer une pandémie de grippe à travers le monde. L'Organisation mondiale de la santé presse les gouvernements de commencer à fabriquer les vaccins nécessaires pour affronter cette menace et à constituer des stocks.

Le ministre de la Santé peut-il dire à la Chambre ce qu'entend faire son ministère pour répondre à la demande de l'OMS?

**L'hon. Ujjal Dosanjh (ministre de la Santé, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux d'informer la Chambre que nous sommes en tête du peloton à ce sujet. Nous avons déjà fait l'acquisition de 16 millions de doses antivirales nécessaires pour lutter contre ce genre de pandémie.

En fait, l'Organisation mondiale de la santé a déclaré que le plan canadien pour faire face à une pandémie de fièvre était un modèle pour les autres pays; selon l'OMS, le Canada est mieux préparé que tout autre pays dans le monde, et de loin, en prévision d'une pandémie de grippe.

**Le Président:** Je sais que le député de Regina—Qu'Appelle était impatient de poser sa question aujourd'hui. Je sais qu'il n'a pas eu l'occasion de la poser hier non plus; je trouve ça regrettable, mais la

#### Recours au Règlement

période des questions est terminée. S'il y avait moins de cris et d'applaudissements au cours de cette période, un plus grand nombre de questions pourraient être posées.

\* \* \*

#### RECOURS AU RÈGLEMENT

##### LA PÉRIODE DES QUESTIONS

**M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, PCC):** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement relativement à la période des questions. Le député de Pickering—Ajax—Uxbridge a posé au ministre de la Justice une question qui, selon moi, ne respectait pas le Règlement et n'avait rien à voir avec la responsabilité administrative du gouvernement.

J'attire votre attention sur la page 426, chapitre 11, de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, où l'on peut lire:

En résumé, lorsqu'un député obtient la parole durant la période des questions, il devrait[...] chercher à obtenir des renseignements; poser une question qui relève de la responsabilité administrative du gouvernement ou du ministre concerné.

De plus, une question ne devrait pas [...] consister à présenter une déclaration, des démarches, un argument ou une opinion...

À mon avis, monsieur le Président, aussi bien aujourd'hui qu'au cours des jours précédents de la présente session, le député a posé des questions visant à obtenir l'opinion de membres du Cabinet sur des déclarations de députés de l'opposition, des questions dont on ne saurait même pas prétendre qu'elles soient conformes au Règlement selon *La procédure et les usages de la Chambre des communes*.

Je demande donc à la présidence de se pencher sur cette question, de vérifier les bleus et, peut-être, d'exercer plus judicieusement son droit de regard avant d'accepter, de la part de députés ministériels, des questions nettement contraires aux règles de la procédure parlementaire.

● (1505)

**L'hon. Tony Valeri (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, je voudrais faire une observation. Je perçois une certaine susceptibilité de l'autre côté. Je me demandais simplement si le député a pris suffisamment de temps pour exposer son point de vue; il m'a semblé qu'il présentait plutôt un bon argument à faire valoir dans un débat. Quoiqu'il en soit, lorsque les députés à la Chambre posent des questions aux ministres, ils le font souvent en tenant compte de ce qui est dit à la Chambre tout en s'assurant que les questions reflètent les obligations administratives des ministres.

Monsieur le Président, je suis certain que, lorsque vous étudierez cette question, vous le ferez d'une manière qui rendra honneur à votre discernement, dont la sûreté n'est plus à démontrer.

**Le Président:** Je prends acte de cette généreuse application de pommade de la part du leader du gouvernement à la Chambre, mais je n'ai aucun inconvénient à dire que j'ai bien écouté le rapport au Règlement. Il me semble que le ministre de la Justice est, en effet, responsable du projet de loi dont est saisie la Chambre à l'heure actuelle qui porte sur la question qui a été portée à son attention.

Je comprends que le député de Calgary-Sud-Est n'a probablement pas apprécié la façon dont la question a été formulée; en effet, on a demandé au ministre de réagir spécifiquement aux arguments avancés par le chef de l'opposition qui, évidemment, aurait bien voulu répondre lui-même à la question, mais elle ne lui était pas adressée. Comme je l'ai dit alors, je pouvais comprendre son enthousiasme.

### Privilège

Cependant, la question a été posée au ministre de la Justice, et il me semble que le gouvernement, et en particulier le ministre de la Justice, est compétent pour répondre au Parlement aux questions ayant trait aux aspects juridiques des projets de loi.

J'essaie désespérément de trouver un argument allant dans le sens de la thèse du député de Calgary-Sud-Est, selon laquelle cette question était irrégulière, mais en vain. J'ai réfléchi à tout cela, car on a alors prétendu à cor et à cri que la question était peut-être irrégulière.

Bien que la question n'ait pas plu à tout le monde, je ne crois pas qu'il soit déplacé d'interroger le ministre de la Justice à la Chambre des communes au sujet de l'aspect juridique d'un projet de loi. Pour cette raison, j'ai permis que la question soit posée et que le ministre y réponde, malgré l'enthousiasme dont le chef de l'opposition a fait preuve en voulant répondre lui-même à la question.

Je suis reconnaissant, comme toujours, au député de Calgary-Sud-Ouest pour ses précieux conseils, et je tiendrai évidemment compte de ses commentaires. Cependant, je crois que, dans ce cas-ci, la question était recevable. Je remercie toutefois le député de ses commentaires.

\* \* \*

### LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

**M. Jay Hill (Prince George—Peace River, PCC):** Monsieur le Président, j'aimerais dire d'entrée de jeu que je suis convaincu que vous prendrez le temps, comme mon collègue l'a demandé, d'examiner les « bleus » et de vérifier à quel moment il a été mentionné du projet de loi C-38 dans cette question.

Le leader du gouvernement à la Chambre pourrait-il éclairer la lanterne des députés et du public en général au sujet de ce que le gouvernement prévoit faire et des lois dont la Chambre des communes sera saisie d'ici la fin de la semaine et au cours de la semaine prochaine?

De plus, la semaine dernière, j'ai posé une question au leader du gouvernement à la Chambre au sujet du projet de loi sur la rémunération des juges, c'est-à-dire les modifications à la Loi sur les juges. Il a répondu en disant que cette question serait abordée en temps voulu. Je me demande s'il pourrait préciser combien de temps nous devrions attendre le temps voulu.

**L'hon. Tony Valeri (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, je tiens à souligner qu'encre une fois vous avez rendu une décision exceptionnelle.

Cet après-midi, nous allons poursuivre l'étude de la motion de l'opposition présentée par le NPD.

Demain, nous allons commencer par la motion inscrite à mon nom et qui concerne le Règlement. Nous passerons ensuite à l'étape du rapport et à la troisième lecture du projet de loi C-39, qui concerne l'accord sur la santé. Quand cela sera terminé, nous passerons à l'étude du projet de loi C-38, qui porte sur le mariage civil. Cette question sera également à l'ordre du jour lundi.

[Français]

Mardi sera un jour désigné.

[Traduction]

Mercredi, nous étudierons, aux étapes du rapport et de la troisième lecture, le projet de loi C-33, qui concerne l'exécution du budget, le projet de loi C-8, qui porte sur la fonction publique, le projet de loi C-3, qui concerne la Garde côtière, et le projet de loi S-17, qui porte sur les traités fiscaux.

À 16 heures, mercredi, le ministre des Finances présentera le budget. Le débat sur le budget s'amorcera jeudi.

En outre, en ce qui concerne la question du député, je dirai que nous finirons aussi par étudier la Loi sur les juges. Je m'assurerai que les leaders parlementaires soient pleinement informés du moment où la Chambre sera saisie de cette mesure.

**Le Président:** Le leader parlementaire de l'opposition officielle a avisé la présidence de son intention de soulever la question de privilège.

\* \* \*

● (1510)

### PRIVILÈGE

#### LE COMMERCE INTERNATIONAL ET LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

**M. Jay Hill (Prince George—Peace River, PCC):** Monsieur le Président, je soulève la question de privilège pour accuser le ministre du Commerce international et le ministre des Affaires étrangères d'outrage au Parlement pour avoir dénaturé le rôle de notre Chambre et en avoir fait fi.

Comme vous le savez, monsieur le Président, le mardi 15 février, la Chambre a rejeté le projet de loi C-31, Loi constituant le ministère du Commerce international et apportant des modifications connexes à certaines lois. La Chambre a également rejeté le projet de loi C-32, Loi modifiant la Loi sur le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois.

Le projet de loi C-31 proposait de constituer le ministère du Commerce international et le projet de loi C-32 proposait de modifier la Loi sur le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et d'autres lois à la suite de la proposition contenue dans le projet de loi C-31 de constituer le ministère du Commerce international. J'ai utilisé le verbe « proposer » car, comme nous le savons, rien n'est fait tant que le Parlement n'a pas adopté ou modifié une loi.

Le gouvernement ou les deux ministres responsables ont fait fi du processus législatif. Selon le *Globe and Mail*, le ministre du Commerce international aurait déclaré:

Je suis déçu que [les conservateurs] aient fait le contraire de ce qu'ils avaient dit vouloir faire, mais cela dit, nous poursuivons notre travail.

L'article ajoute:

Le ministre du Commerce international [...] a fait fi hier du rejet d'un projet de loi visant à créer un nouveau ministère du Commerce international distinct du ministère des Affaires étrangères en affirmant que ces deux organes du gouvernement continueront de fonctionner de façon indépendante sans l'accord du Parlement.

Si on en croit le *Ottawa Citizen*, le ministre aurait dit:

Nous n'allons pas défaire tout le travail que nous avons accompli pour devenir un ministère fonctionnel.

Les observations du ministre témoignent d'un mépris total à l'égard du rôle de la Chambre. Si cette dernière doit fonctionner avec autorité et dignité, elle doit alors être respectée, surtout par ses propres membres, et particulièrement par le Cabinet qui doit lui rendre des comptes.

Même si un tel manque de respect n'est pas nouveau, on n'avait jamais vu un cas aussi grave. Les Présidents ont averti le gouvernement dans le passé de ne plus mépriser ainsi le Parlement.

*Privilège*

Je suis certain que les ministériels interviendront, refuseront de s'excuser et prétendront avoir le pouvoir d'agir comme ils le font. Cependant, la question n'est pas là. Pourquoi le gouvernement présente-t-il une mesure législative en prétendant qu'elle est importante, alors qu'il n'en est rien? Ensuite, lorsque le résultat ne lui est pas favorable, le gouvernement l'écarte du revers de la main. Le gouvernement bafoue le Parlement. Que doit penser la population? L'adoption ou le rejet de projets de loi importe peu. Le Parlement et les députés sont sans importance.

Y a-t-il seulement les décisions prises au cabinet du premier ministre qui importent? Qu'est-il arrivé au premier ministre qui voulait en finir avec la pratique selon laquelle pour obtenir des résultats il fallait connaître quelqu'un au cabinet du premier ministre? Qu'est-il arrivé au premier ministre qui voulait mettre fin au déficit démocratique? Ses ministres viennent tout juste de ruiner la démocratie.

Je vous soumetts une décision du 10 octobre 1989 concernant une question semblable. Toutefois, comparativement au cas qui nous intéresse aujourd'hui, j'en conclus que c'était moins choquant. Quoi qu'il en soit, le Président Fraser a pris la chose très au sérieux. Le gouvernement avait fait publier une annonce qui laissait entendre, et j'insiste sur laissait entendre, que le Parlement avait approuvé la TPS avant de l'approuver réellement.

Dans le cas des projets de loi C-31 et C-32, on n'a rien laissé entendre. Le gouvernement a déjà mis en oeuvre les mesures de ces deux projets de loi. Ces derniers ont été rejetés, mais on n'a pas tenu compte de cela.

Pour en revenir à la décision du Président Fraser, le Président avait cité l'ancien député de Windsor-Ouest, le très honorable Herb Gray. M. Gray avait déclaré:

...lorsque l'annonce en question déclare en substance qu'il y aura une nouvelle taxe le 1er janvier 1991, [...] l'annonce a pour objet de donner l'impression que le Parlement s'est prononcé à son sujet, parce que c'est, j'en suis sûr, la façon dont les Canadiens pensent qu'une taxe comme celle-ci est finalement adoptée et entre en vigueur. Comme c'est le cas, il s'agit bien d'un outrage au Parlement, car cela revient à déformer le rôle joué par la Chambre.

Comme je l'ai mentionné, l'affaire que je présente au Président va au-delà des sous-entendus. Comme si ce n'était pas assez choquant, l'attitude du ministre du Commerce international et les intentions de ce dernier et du ministre des Affaires étrangères d'aller de l'avant sont matière à outrage. Qu'en est-il du respect pour l'institution du Parlement? Comment un ministre devant rendre compte à la Chambre peut-il faire preuve d'autant de mépris et d'un si grand manque de respect?

● (1515)

Bien que le Président n'ait pas statué, en 1989, que la question de privilège semblait fondée à première vue, il a déclaré ce qui suit:

Je veux toutefois que la Chambre comprenne très clairement que, si jamais le Président est appelé à examiner de nouveau une situation comme celle-ci, la présidence ne sera pas aussi généreuse.

J'estime que la situation que je dénonce aujourd'hui est très semblable à celle de 1989. La seule différence, c'est qu'elle est beaucoup plus sérieuse.

Je ne comprends pas qu'on n'ait pas déjà tranché ce genre de situation. Le gouvernement a un triste bilan à cet égard, et parce que la Chambre ne s'est jamais prononcée clairement à ce sujet, il continue de ridiculiser le Parlement. Il pousse aujourd'hui l'audace si loin que la situation ne saurait être passée sous silence.

Pour illustrer ce que je veux dire, passons en revue certaines situations où le gouvernement libéral s'est montré irrespectueux.

Le 30 mars 1998, le ministre du Commerce international a publié un communiqué annonçant la création du groupe interparlementaire Canada-Chine. À l'époque, il n'existait pas de groupe semblable.

Le gouvernement a doté la direction de la fondation des Bourses d'études canadiennes du millénaire avant même l'adoption d'une loi créant les fondations.

Un autre cas soumis au Président, le 28 octobre 1997, mettait en cause les actions du ministère des Finances.

Le 3 février 1998, j'ai invoqué la question de privilège afin de condamner le gouvernement pour son attitude dédaigneuse envers le Parlement, relativement à une affaire qui concernait la Commission canadienne du blé.

Ces plaintes ont amené la présidence à lancer de nombreux avertissements, notamment de la part du Président Parent, le 6 novembre 1997. Le Président avait servi un avertissement aussi énergique que celui du Président Fraser. Il s'était exprimé en ces termes:

...la présidence reconnaît que c'est une question qui n'est pas sans importance puisqu'elle a trait au rôle des députés en tant que législateurs, un rôle qu'on ne saurait banaliser. C'est à ce titre que les agissements du ministère des Finances nous laissent songeurs [...] Cette manière hautaine de concevoir le processus législatif risque, à la longue, d'engendrer un manque de respect à l'égard de nos conventions et pratiques parlementaires [...] J'espère que la décision d'aujourd'hui, qui vient au début de cette 36<sup>e</sup> législature, ne sera pas oubliée par le ministère et ses fonctionnaires et que les ministères et organismes s'en inspireront.

Si un avertissement de la présidence veut dire quelque chose, il incombe au Président d'y donner suite. Le Président doit veiller à ce que la Chambre soit en mesure de protéger son autorité et sa dignité.

Monsieur le Président, je vous demande de statuer que la question de privilège paraît fondée à première vue et, le cas échéant, je serai disposé à proposer la motion qui s'impose.

**Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD):** Monsieur le Président, je soulève la même question de privilège. Je remercie le leader de l'opposition à la Chambre de l'avoir soulevée parce que le NPD est du même avis.

Ces deux projets de loi ont été rejetés par suite d'un vote démocratique tenu à la Chambre il y a quelques jours. Nous apprenons maintenant que les deux ministres et leurs ministères iront de l'avant de toute façon. Cela ne tient aucunement compte du vote tenu à la Chambre et c'est très grave. Cela a trait à la raison fondamentale qui justifie notre présence à la Chambre.

Un rappel au Règlement vous a été présenté ce matin, monsieur le Président, à propos d'une situation qui s'est produite en comité et de la façon dont les choses peuvent parfois devenir frustrantes.

Une vote tenu à la Chambre est une mesure définitive. L'une de nos responsabilités les plus fondamentales à la Chambre est de voter pour ou contre un projet de loi. Lorsque ces deux projets de loi ont été rejetés, c'est le Parlement qui s'était fait entendre. Le fait que ces deux ministres fassent fi de la décision du Parlement doit être considéré comme un outrage.

*Les crédits*

Je vous exhorte, monsieur le Président, à vous pencher sérieusement sur cette question. Le Parlement est dirigé par un gouvernement minoritaire. Les députés prennent réellement leur rôle au sérieux et tiennent à collaborer entre eux et à travailler de façon constructive. Nous nous attendons à ce qu'un vote tenu à la Chambre soit considéré avec respect et qu'on tienne compte des conséquences qu'il entraîne.

C'est une question importante. Pour les raisons que je viens de vous présenter, je suis d'avis que le Président devrait étudier la question, en arriver à une décision et prendre ensuite les mesures qui s'imposent.

**L'hon. Tony Valeri (leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.):** Monsieur le Président, je suis certain que mon collègue, le leader de l'opposition à la Chambre, était présent pendant la période des questions lorsque j'ai dit que le gouvernement était en train d'envisager d'autres options parlementaires, pour les présenter à la Chambre. Actuellement, les deux ministères fonctionnent conformément à la loi sur les crédits parlementaires, avec l'approbation du Parlement.

J'aimerais plus précisément attirer l'attention du député sur le budget principal des dépenses de 2004-2005, qui a été adopté par le Parlement. Ce budget comprend des crédits rattachés aux fonctions des deux ministres et à leurs deux ministères. Des crédits ont été accordés séparément pour ces fonctions.

Ainsi, dans le sommaire général du budget, le point 10 correspond aux affaires étrangères, alors que le point 17 correspond au commerce international. Des sommes distinctes ont été accordées par le Parlement pour que les deux ministères puissent s'acquitter de leur mandat.

Je ne veux aucunement donner l'impression à la Chambre que nous ne tenons pas compte du rejet des projets de loi C-31 et C-32. Ce n'est pas le cas.

J'ai clairement indiqué, au cours de la période des questions, que nous sommes en train d'étudier d'autres options parlementaires en vue de les soumettre à la Chambre. Entre-temps, les deux ministères peuvent continuer de fonctionner avec les crédits qui leur ont été accordés par le Parlement.

•(1520)

**M. Jason Kenney (Calgary-Sud-Est, PCC):** Monsieur le Président, compte tenu de ce que nous venons d'entendre, je crois que le leader du gouvernement à la Chambre sous-estime le problème que doit résoudre la Chambre et son Président.

En fait, le lendemain du rejet par la Chambre du projet de loi qui aurait confirmé les crédits dont le leader du gouvernement vient de parler, il a déclaré à la Presse Canadienne que la réorganisation continuait et que la législation finirait par être adaptée en conséquence. Je pense qu'il s'agit de ce qu'on appelle en droit criminel une intention coupable, à savoir l'intention d'ignorer la volonté du Parlement.

Je vous demande, monsieur le Président, de tenir compte de cette déclaration dans votre décision.

**L'hon. Tony Valeri:** Monsieur le Président, le député d'en face peut interpréter à sa guise tout ce que je dis.

Je veux qu'une chose soit parfaitement claire. Ce que j'ai dit et ce à quoi je me suis reporté, c'est que les ministères vont continuer de fonctionner à partir des crédits qui leur ont été accordés par la Chambre dans le Budget principal des dépenses. On envisage de présenter à la Chambre des mesures législatives ou d'autres

propositions parlementaires. C'est exactement ce que j'ai dit. C'est de cette façon que les deux ministères peuvent fonctionner.

**Le Président:** Je ne crois pas avoir besoin d'en entendre davantage. Nous avons compris de quoi il retourne. Je vais prendre la question en...

**M. Jay Hill:** Un dernier point, monsieur le Président.

**Le Président:** Le problème, c'est que, si j'accepte encore une dernière intervention du député, je devrai en accepter encore une de la députée de Vancouver-Est et une autre du leader du gouvernement à la Chambre. Est-ce nécessaire? S'agit-il de quelque chose de neuf?

**M. Jay Hill:** Monsieur le Président, je tiens à souligner—si le député a écouté attentivement la question de privilège—que je n'ai jamais parlé de processus budgétaire ni d'argent mis de côté. J'ai parlé du mépris total et de l'irrespect dont le gouvernement et les ministres font preuve à l'égard d'une décision que la Chambre a prise par un vote démocratique.

**Le Président:** Je crois que nous allons en rester là. J'ai entendu l'argumentation des deux parties, et ce que le leader de l'opposition à la Chambre vient de dire ne me semble pas ajouter quoi que ce soit de neuf. Je crois avoir déjà entendu ce message.

Je vais étudier la transcription des interventions d'aujourd'hui et les déclarations que les ministres auraient faites, selon le député de Calgary-Sud-Est et le leader de l'opposition à la Chambre. Je communiquerai ma décision à la Chambre en temps et lieu.

---

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

•(1525)

[Traduction]

### LES CRÉDITS

#### MOTION DE L'OPPOSITION—L'ENVIRONNEMENT

La Chambre reprend l'étude de la motion.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Monsieur le Président, je vous informe d'emblée que je vais partager le temps qui m'est alloué avec mon collègue de Red Deer.

En tant que porte-parole de l'opposition officielle en matière d'environnement, il possède des connaissances et une expérience considérables dans les questions environnementales. Il se préoccupe profondément des Canadiens, de leur survie et de leur prospérité à la suite de cette transition vers une économie verte.

Je suis le premier travailleur de l'auto à être élu député. Je comprends cette industrie comme personne. Mon expérience de première main me permet de comprendre le côté humain des décisions que nous prenons au Parlement. Je sais ce que c'est de vivre et de travailler, jour après jour, année après année, en étant rongé par l'angoisse de perdre son emploi. En tant que travailleur, j'ai lutté avec l'usine d'assemblage DaimlerChrysler de Windsor pour qu'elle conserve sa production, non pas contre d'autres constructeurs automobiles, mais contre une usine d'assemblage du même fabricant, située à St. Louis, au Missouri.

*Les crédits*

J'ai survécu à la fermeture de l'usine d'assemblage de camions de Pillette Road. Malheureusement, plusieurs centaines de mes frères et soeurs de la chaîne de montage sont toujours en chômage, même après trois ans. Je peux facilement parler de mes collègues de la chaîne d'assemblage que j'ai laissés derrière pour venir à Ottawa. Je passe parfois des nuits blanches à penser à eux. Je revois leurs visages, je connais leurs familles et je prends leur avenir au sérieux. J'ai fait la promesse de me battre pour sauver leurs emplois.

Je repense aux localités que je représente, construites grâce aux impôts des travailleurs de l'auto. Je pense aux institutions au service de nos collectivités qui sont financées par des organismes comme Centraide, grâce aux dons généreux des travailleurs de l'auto. Je pense aux syndiqués qui travaillent pour édifier la collectivité et pour protéger les emplois dans le secteur de l'automobile. Je pense aussi à la façon dont leurs cousins politiques du NPD n'ont pas tenu compte de leurs précieux avis sur Kyoto. La motion dont nous sommes saisis aujourd'hui ne sera d'aucune aide aux travailleurs de l'automobile et aux collectivités qu'ils appuient au Canada. Au contraire, elle leur nuira.

La motion imposerait par voie de réglementation le rendement énergétique de toutes les catégories de véhicules légers vendus au Canada. Il faut rendre à César ce qui appartient à César. La norme de rendement énergétique applicable à chaque catégorie de poids serait préférable à celle que le gouvernement libéral a proposé, une norme portant sur la moyenne de l'ensemble de la flotte.

Cependant, la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui ne donne pas au Canadiens l'information dont ils ont besoin pour prendre une décision éclairée à ce sujet. Le NPD a omis une cible, un échéancier et la comptabilisation complète de tous les coûts. L'objet réel de cette motion, ce ne sont pas seulement les coûts de santé, mais aussi les coûts pour les programmes et pour l'industrie, les emplois menacés et les pertes encourues par les institutions communautaires si ces emplois bien rémunérés disparaissent au profit de l'étranger.

Ce que les néo-démocrates devraient dire aux Canadiens, c'est qu'ils souhaitent une augmentation de 25 p. 100 du rendement du carburant pour respecter l'objectif moyen pour 2010 selon l'accord de Kyoto. Ils espèrent y arriver sans la participation des États-Unis et du Mexique à une norme commune. Ils comptent de plus y arriver tout en maintenant l'emploi et l'investissement dans le secteur de l'automobile au Canada, qui a à peu près perdu tout avantage comparatif par rapport aux autres grands pays fabricants, et aussi sans perdre d'autres parts de marché aux mains de fabricants étrangers qui ont par rapport à nous un avantage comparatif sur le plan des coûts environnementaux. C'est tout à fait irréaliste.

J'ai beaucoup d'estime pour le député néo-démocrate de Skeena—Bulkley Valley, qui a pris la parole aujourd'hui pour défendre sa motion. Plus tôt cette semaine, au Comité de l'environnement, il a déclaré que, sur le plan des affaires, il n'oubliait jamais un objectif ou une échéance puisque, autrement, il était impossible d'arriver à destination. Or, en proposant cette motion aujourd'hui, son parti a oublié l'un et l'autre. Il importe d'avoir un objectif et une échéance, mais il importe encore davantage de bien les choisir.

L'amélioration de 25 p. 100 du rendement du carburant pour 2010 constituerait un objectif valable si nous avions commencé dès 1995, comme l'ont fait le Japon et l'Union européenne. La réduction des coûts a ainsi été facilitée pour l'industrie, ce qui a donné au Japon et à l'Europe un avantage comparatif par rapport aux fabricants canadiens dans la transition vers une économie qui sanctionne de plus en plus les émissions de carbone.

Il faut dire à la décharge du NPD qu'il n'est pas le responsable de la situation. C'est le gouvernement libéral qui est à blâmer. On l'a vu tergiverser au lieu de préparer l'écologisation de l'économie en adoptant des mesures fiscales d'envergure et en lançant des signaux clairs aux fabricants et aux consommateurs. Les libéraux ont gaspillé cinq années cruciales pour la négociation d'une norme de rendement du carburant visant à intégrer les nouvelles technologies à la production courante de véhicules et à permettre aux fabricants d'automobiles d'étaler leurs coûts de transition.

Pour combler l'écart et compenser les occasions perdues, je recommande que le gouvernement ajoute les cinq ans qu'il a gaspillés à l'échéancier de 2010. Par leur motion, les néo-démocrates semblent tenir à aggraver les erreurs des libéraux en y ajoutant celle de maintenir l'échéance de la moyenne de 2010 au lieu de proposer celle de 2015. De plus, le NPD tient mordicus à l'amélioration de 25 p. 100 sans dire aux Canadiens ce qu'elle va leur coûter.

• (1530)

Je crois que, lorsqu'il s'agit du secteur de l'automobile et de la réglementation du rendement du carburant dans le contexte des engagements de Tokyo, le NPD a peur que les contribuables ne soient frappés d'un choc devant la lourdeur de la note à payer. Il y a des coûts supplémentaires et plus cachés: plus d'emplois perdus, baisse des recettes fiscales utilisées par tous les ordres de gouvernement pour financer des programmes sociaux, accroissement des pressions sur des programmes comme l'assurance-emploi et baisse des budgets des organisations caritatives pour la réalisation de programmes communautaires.

Il y a 180 000 Canadiens, y compris des dizaines de milliers dans des collectivités de ma circonscription, travaillant dans la construction de voitures ou l'usinage de pièces pour le secteur de l'automobile; il y en a 350 000 autres dans des secteurs connexes, des concessionnaires aux services financiers en passant par les transports. Nous ne pouvons donc pas jouer à la roulette russe avec les vies de gens à propos de la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. Nous n'avons pas le droit à l'erreur.

Il y a une autre carence dans la motion du NPD, à savoir qu'elle fait fi de l'intégration du marché nord-américain. La motion propose une réglementation en matière de rendement du carburant pour les véhicules vendus au Canada. Seuls 20 p. 100 des véhicules construits au Canada sont vendus au Canada; 80 p. 100 sont vendus aux États-Unis et au Mexique. Le Canada importe la plupart des fournitures pour véhicules des États-Unis. Donc, la motion du NPD, si elle est votée, constitue une victoire à la Pyrrhus pour les pourfendeurs des changements climatiques, car si on y donne suite, elle aura un effet négligeable sur la réduction des gaz à effet de serre pour la réalisation des engagements du Protocole de Kyoto.

Pour avoir un réel impact sur la flotte canadienne, les constructeurs automobiles américains devraient intégrer les mêmes normes de rendement du carburant dans le cas des exportations de véhicules vers le Canada. Le marché canadien étant tellement petit pour les ventes de véhicules, il n'y a pas de possibilité que les coûts de reconception et de réoutillage soient pris en charge par les constructeurs américains. Si mes collègues du NPD ne me croient pas, ils réfléchiront à cette opinion sensée de Buzz Hargrove: « Il est irréaliste de penser que les constructeurs automobiles vont concevoir des voitures en fonction du seul marché canadien. » La seule autre possibilité, c'est de limiter les produits venant sur le marché canadien, et les consommateurs ne toléreront pas un manque de choix de véhicules.

### *Les crédits*

Nous avons déjà des divergences énormes avec les États-Unis, et le Mexique aussi, sur les normes réglementaires qui nuisent à notre compétitivité pour ce qui est d'attirer et de conserver de l'investissement dans le secteur de l'automobile. Le Mexique a tiré parti de cela et est devenu un sérieux concurrent du Canada à l'exportation en approvisionnant les marchés américains. La Chine sera le prochain concurrent à l'exportation à prendre au sérieux. Il faudrait harmoniser la réglementation pour conserver et attirer, dans un contexte de concurrence, des emplois et de l'investissement au Canada dans le secteur de l'automobile.

Le gouvernement libéral n'a pas réussi l'examen non plus. Pourquoi? Il a déjà gaspillé cinq ans en négociant une norme de rendement du carburant afin d'équiper les nouveaux véhicules des nouvelles technologies. Il a fait une négociation marathon durant 21 jours avec les constructeurs automobiles canadiens concernant une proposition de norme de rendement du carburant. Heureusement, il n'a pas atteint son objectif.

L'intégration du marché nord-américain appelle l'établissement d'une norme d'efficacité énergétique commune avec les États-Unis et le Mexique. Malheureusement, le gouvernement libéral a tellement compromis sa crédibilité et son influence auprès du président et du congrès américains en tolérant des propos anti-américains qu'il n'a pas pu obtenir que les États-Unis se joignent à nous pour donner suite au Protocole de Kyoto et établir des règles du jeu uniformes pour l'investissement dans le secteur de l'automobile.

Je ne crois pas qu'il puisse réussir à les amener à négocier une norme d'efficacité énergétique nord-américaine en vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Néanmoins, je recommande qu'il se retrouse les manches immédiatement de manière à ce que nos producteurs puissent partager les coûts découlant du Protocole de Kyoto et à repositionner notre marché nord-américain, lent à intégrer les technologies environnementales, afin que nous puissions surmonter notre désavantage concurrentiel par rapport au Japon sur le marché européen et entrer de plain-pied dans une économie où les émissions de carbone sont contrôlées.

Le gouvernement devrait non seulement prolonger de cinq ans l'échéance de 2010 en raison de la lenteur des constructeurs d'automobiles à adopter les technologies vertes, il devrait aussi prolonger l'échéance des négociations entourant la définition d'une norme d'efficacité énergétique commune pour toute l'Amérique du Nord. Cela pourrait valoir les efforts, mais si le gouvernement libéral ne réussit pas à nous faire reconquérir notre avantage mondial dans les technologies automobiles, les Canadiens devront élire un gouvernement conservateur.

Nos collègues du NPD, en face, seraient en faveur d'une collaboration avec les États-Unis et le Mexique. Voici d'autres propos imprégnés de la sagesse de Buzz: « Notre stratégie en vue de l'amélioration de l'efficacité énergétique doit être mise en oeuvre avec prudence et après mûre réflexion, et des normes d'efficacité énergétique doivent être établies de concert avec les États-Unis et le Mexique. » La motion dont nous sommes saisis devrait reconnaître cela. Or, il n'en est rien.

Enfin, la motion du NPD dont nous sommes saisis aujourd'hui omet la position vulnérable des constructeurs d'automobiles canadiens compte tenu de la concurrence mondiale ainsi que la possibilité que les constructeurs d'automobiles et les marchés de l'emploi étrangers s'emparent de nos marchés et de nos emplois à cause des règlements environnementaux.

Une foule de facteurs explique pourquoi la production automobile mondiale est devenue farouchement concurrentielle. Les construc-

teurs d'automobiles en Asie et en Europe ont accaparé une part importante du marché, et l'avènement d'une économie verte a précipité les trois grands employeurs traditionnels dans une situation financière précaire. C'est à Stuttgart, en Allemagne, à Dearborn, au Michigan, et à Tokyo, au Japon, pas au Canada, que se prennent les décisions d'investissement dans le secteur de l'automobile.

● (1535)

Au cours des six dernières années, le Canada a perdu tous ses avantages sur le plan des coûts, ou presque. La mise en oeuvre du protocole entraînera une augmentation des coûts de la production automobile au Canada étant donné que l'énergie coûtera plus cher, ainsi que l'acier, le plastique et les produits chimiques, qui proviennent de secteurs très énergivores; elle entraînera aussi une augmentation du coût des camions, de la commercialisation, des pièces et de l'assemblage.

La motion du NPD veut que les véhicules vendus au Canada soient équipés de technologies permettant d'augmenter le rendement du carburant. Bien que Toyota et Honda aient appliqué ces technologies, ou soient sur le point de le faire, les trois grands manufacturiers devront déboursier beaucoup plus d'argent afin de se conformer à cette norme, argent qui provient de la vente de camions, de mini-fourgonnettes et de VUS. Bien que la motion du NPD fera...

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** Passons maintenant à la période des questions et observations.

**L'hon. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.):** Madame la Présidente, si j'ai bien compris le député—je suis sûr qu'il voudrait préciser sa pensée—il a laissé entendre que le Canada serait responsable du fait que les États-Unis n'aient pas adhéré au protocole de Kyoto.

Les États-Unis servent leurs intérêts nationaux. Nous devons faire de même. Les États-Unis n'ont pas signé la convention d'Ottawa, non plus qu'ils ont signé le traité sur les armes légères. Ils ne se sont pas prononcés en ce qui concerne la Cour pénale internationale. Le fait est que la décision ne revenait pas au Canada. Le Canada fait ses propres décisions, et les États-Unis, les leurs.

Le député a laissé entendre que nous ne faisons rien. Je veux une fois de plus démentir, à la Chambre, la notion selon laquelle 3,7 milliards de dollars ont été consacrés. En réalité, 250 millions de dollars ont été consacrés aux Fonds municipaux verts et 1,7 milliard de dollars pour la technologie et l'innovation. Il s'agit de sensibilisation du public. Il s'agit de la climatologie, de toutes ces choses qui sont nécessaires si nous voulons que notre approche soit exhaustive.

Le député peut très bien laisser entendre que rien n'a été fait, cependant, beaucoup a été fait en collaboration avec divers intervenants d'un bout à l'autre du pays, y compris dans les villes et les provinces.

Bien que les États-Unis n'aient pas signé le protocole, 42 États prennent les moyens pour respecter leurs objectifs dans le cadre de Kyoto. J'aimerais donc qu'il nous explique sa position selon laquelle les Américains n'ont rien fait et que c'est de notre faute.

**M. Jeff Watson:** Monsieur le Président, le député d'en face fait de la haute voltige linguistique. Permettez-moi de clarifier quelque chose pour la Chambre. J'ai dit que le gouvernement fédéral avait bousillé les relations canado-américaines et qu'il ne pouvait user de son influence pour amener les États-Unis à souscrire au projet de Kyoto.

*Les crédits*

Le gouvernement du Canada n'a pas le leadership qu'il faut, le poids voulu ou la capacité de convaincre les États-Unis ou le Mexique d'entamer des discussions ou des négociations sur des normes d'efficacité énergétique qui s'appliqueraient à l'échelle du continent.

Il est important d'avoir des normes qui s'appliquent sur l'ensemble du continent. Jusqu'à maintenant, les 42 États n'ont pas encore adopté de norme. Ils envisagent peut-être de le faire ou s'orientent peut-être dans cette voie, mais nous devons agir en concertation. C'est ce que Buzz Hargrove a dit.

On peut raisonnablement penser que, si un continent est déphasé par rapport à l'Europe et à l'Asie et qu'il doit concurrencer celles-ci pour surmonter un désavantage comparatif, il serait bon qu'il agisse de façon concertée au lieu de fragmenter davantage le marché. Nous voulons un marché commun, une norme commune qui nous permettra de non seulement soutenir la concurrence de l'Europe et l'Asie, mais aussi de les supplanter dans ce secteur.

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Madame la Présidente, je suis déçu que le député n'ait pas terminé son discours. J'attendais avec impatience sa conclusion et sa récapitulation.

Il a parlé d'harmonisation, et c'est justement ce que nous préconisons. Avec la Californie, l'État de New York, le Maine, l'État de Washington et un certain nombre d'autres États qui commencent à adhérer au projet, il est ici question de 50 p. 100 du marché de l'automobile. C'est cela l'harmonisation. La présence de George Bush à la table ne nous aiderait pas. Cette question ne relève pas des autorités fédérales, mais bien des États. C'est cela l'harmonisation. C'est vers ce marché que nous nous tournons.

Buzz Hargrove a aussi appuyé notre politique de l'automobile écologique. Nous ne nous limitons pas à l'objet de la motion qui est proposée par notre parti aujourd'hui et qui concerne l'imposition de mesures obligatoires que le porte-parole du parti du député voit aussi d'un bon oeil, par opposition au système facultatif que les libéraux préconisent depuis des années sans qu'il produise de résultats.

Voici la question que je veux poser au député, pour qui j'ai beaucoup d'estime. Est-il en faveur de normes obligatoires en ce qui concerne les émissions? Le cas échéant, pourquoi n'appuierait-il pas la motion? C'est justement ce qu'elle préconise.

• (1540)

**M. Jeff Watson:** Madame la Présidente, ce que je voulais dire, c'est qu'il ne s'agit pas d'un débat en l'air. La motion s'inscrit dans un véritable contexte. Le parti d'en face a une position sur les normes d'efficacité en matière de consommation de carburant et sur les délais à fixer pour atteindre ces normes. Ce sont là des éléments importants, mais il reste à voir s'ils sont pratiques et réalistes. Cependant, la motion ne donne pas de tels détails.

En outre, je crois qu'il aurait été dans l'ordre des choses de donner des détails pour orienter le gouvernement dans la direction à prendre parce qu'il a vraiment bousillé le dossier. Beaucoup de temps a été perdu et il aurait pu présenter quelque chose. Le temps file. Il nous faut discuter de choses précises, pas d'abstractions.

**M. Bob Mills (Red Deer, PCC):** Madame la Présidente, je suis privilégié de pouvoir participer au débat sur la motion aujourd'hui et clarifier quelque chose pour le porte-parole du NPD.

Je comprends la motion d'aujourd'hui, mais le mot « obligatoire » me déplaît. Je ne crois pas que des mesures obligatoires traduisent une approche coopérative, c'est-à-dire le type d'approche que nous devons favoriser pour faire ce travail avec nos industries et les Canadiens. Ce qui manque, c'est un plan et une vision à long terme.

Nos vis-à-vis ont parlé de tout ce que le gouvernement a fait et de son superbe bilan en matière de protection de l'environnement. Il nous faut constamment leur rappeler que la commissaire à l'environnement a déclaré dans ses six derniers rapports que le gouvernement parlait beaucoup mais faisait très peu.

Il faut leur rappeler que, lorsque l'OCDE a examiné la situation dans les 24 pays les plus industrialisés, l'organisation a déclaré que le Canada était le dernier de la classe.

Il faut leur rappeler qu'il y a, à tout moment au Canada, 300 endroits où les consommateurs doivent faire bouillir leur eau. Qui aurait cru qu'au Canada, dans ce pays parfait et propre qui fait l'envie de beaucoup d'autres pays, il y a 300 endroits où les citoyens doivent faire bouillir leur eau? C'est une situation que l'on associe à des pays peu développés, mais pas au Canada.

Des villes déversent des eaux d'égout brutes dans les océans. Les déchets des sites d'enfouissement se retrouvent dans la nappe aquifère et se répandent dans nos eaux. On trouve dans chaque ville des sites contaminés, dont le nombre atteint 50 000 à la grandeur du Canada.

Nous nous sommes engagés, conformément au Protocole de Kyoto, à réduire nos émissions de 6 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990. Le député disait que nous avons déjà affecté 3,7 milliards de dollars. Voyons les résultats. Le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de 6 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990. En 2000, nos émissions dépassaient déjà de 20 p. 100 les niveaux de 1990. Et aujourd'hui, nous en sommes à 30 p. 100. Ces 3,7 milliards de dollars n'ont donné aucun résultat. Si c'est ce que les libéraux appellent une réussite, ils sont bien les seuls à le croire.

Le problème le plus sérieux, dans le dossier de l'environnement, c'est que le gouvernement n'a aucun plan d'action ni aucune vision. Il ne sait pas comment régler la question des eaux, ni celle de la pollution de l'air. Ressources naturelles Canada et Environnement Canada se livrent actuellement une lutte. Plutôt que d'agir, ils préfèrent protéger leurs intérêts respectifs et s'affronter. J'espère que nous verrons à ce que cela change rapidement.

Il est important de signaler à nos collègues néo-démocrates que la coopération est beaucoup plus fructueuse que la confrontation. L'industrie sait qu'il est avantageux de prendre le virage écologique. Elle sait ce que cela signifie et est consciente des avantages commerciaux qui y sont liés. Dans toutes leurs publicités, les sociétés Ford, DaimlerChrysler, GM et Toyota parlent des avantages d'un comportement écologique. Il ne devrait pas être trop difficile de leur inculquer une vision.

Comme mon collègue le disait, si nous avions agi dès 1992 lorsqu'on a reconnu que le réchauffement climatique posait problème, nous serions beaucoup plus avancés que nous ne le sommes aujourd'hui, alors que le Protocole de Kyoto entre en vigueur. Ces gens ne savent tout simplement pas où ils vont, et c'est le plus grave.

On a dit, dans le débat d'aujourd'hui, que nous vivions dans un marché mondial. Nous ne pouvons plus planifier pour notre pays dans l'isolement. Nous ne pouvons pas nous isoler de notre principal partenaire économique. Nos échanges commerciaux se chiffrent à 1,4 milliard de dollars par jour. Qu'on le veuille ou non, c'est la réalité au Canada. Un emploi sur quatre, et davantage dans certaines régions, dépend des échanges commerciaux. Nous obtenons des résultats grâce à la collaboration, et c'est précisément ce qu'il faut faire.

*Les crédits*

● (1545)

Je travaillais sur le projet Sumas 2 dans la vallée du Fraser qui consistait à construire une centrale électrique juste à la frontière séparant la Colombie-Britannique de l'État de Washington. Après avoir passé du temps dans cette collectivité, j'ai compris à quel point la pollution y était forte. En effet, pour ce qui est du smog, elle vient au deuxième rang parmi les régions les plus polluées du Canada. La première place est occupée par le Sud de l'Ontario où je me suis rendu également. Nous sommes conscients du fait que les Canadiens veulent que nous nous attaquions au problème de la pollution et du smog. C'est tout simplement sensé.

Nous avons de plus forts taux d'asthme et d'autres problèmes de santé reliés à la pollution. L'industrie le comprend. Les gens aussi. Les seuls qui ne semblent pas le comprendre sont les ministériels. Au lieu de cela, ils signent un accord international qui renferme des objectifs qu'ils ne savent absolument pas comment réaliser. Leur solution consistera à acheter des droits d'émission à l'étranger, là où ils pourront en trouver, au lieu d'avoir recours aux solutions techniques que nous pourrions mettre au point au Canada.

Je crois vraiment que les Canadiens veulent que nous réglions le problème du smog à Toronto, à Ottawa et dans la vallée Fraser qui est causé par le dioxyde de soufre, par l'oxyde d'azote, par des matières particulaires et par l'ozone troposphérique.

Que fait le gouvernement? Il s'en prend au dioxyde de carbone. Croyez-le ou non, le gouvernement songe à faire du CO<sub>2</sub> une substance toxique qu'il va réglementer aux termes de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Or, le CO<sub>2</sub> sert à nourrir des plantes. C'est ce que nous rejetons en tant qu'animaux. C'est ce qu'on injecte dans une serre pour favoriser la croissance des plantes.

La technologie progresse rapidement. On capture le CO<sub>2</sub>. J'ai vu une usine au Danemark capturer du CO<sub>2</sub>, le retransformer en gaz et le vendre en bonbonnes à des serres. Il était également envoyé en Norvège où on l'injectait dans des puits pétroliers, afin d'accroître de 30 p. 100 les quantités extraites de pétrole et de gaz.

Que faisons-nous au Canada? Nous utilisons de l'eau potable et l'injectons dans les puits.

Le gouvernement pourrait faire preuve de leadership dans tellement de domaines, mais il ne fait fondamentalement rien. Nous signons un accord international et nous n'avons pas de plan. Nous allons envoyer de l'argent à l'extérieur et les entreprises qui auraient aimé collaborer à l'élaboration d'un plan ne pourront le faire. Elles seront privées de cet argent qu'elles pourraient consacrer à la recherche, au développement et au progrès dans divers domaines où nous pourrions devenir des chefs de file.

Qu'est-ce qui préoccupe le gouvernement en ce moment? Les gens d'Environnement Canada et de Ressources naturelles Canada se disputent pour savoir si un gaz est toxique ou non. Compte tenu de mes études en biologie, j'aurais bien du mal à dire que le CO<sub>2</sub> peut être considéré comme un poison par qui que ce soit. Quiconque comprend quelque chose à la photosynthèse connaît l'importance de ce gaz pour la vie.

Nous devons progresser sur le plan technologique et envisager la possibilité d'adopter des véhicules hybrides. Nous devons réfléchir aux parcs automobiles, à l'utilisation du gaz naturel, de diverses formes d'hybrides, de propane.

Le gouvernement pourrait faire tant de choses, mais de quoi se préoccupe-t-il? Il va forcer l'industrie automobile à se plier à des règlements qui lui nuiront. Le résultat final, ce sera la disparition

d'emplois dans le secteur ontarien de l'automobile. Il n'y a pas d'autre issue.

● (1550)

Si le gouvernement avait commencé à discuter avec l'industrie de l'automobile il y a dix ans et lui avait dit ce qu'il fallait faire, ce qui s'était passé à Rio et ce qui se trouvait dans l'accord de Kyoto, peut-être que, ensemble, ils auraient pu trouver une solution. Au lieu de cela, il menace l'industrie de lui imposer des règlements exécutoires sans lui proposer ni aide ni solution. Ce n'est pas une façon de se comporter. Nous l'avons appris et nous l'avons constaté.

Les sociétés ont une autre possibilité. Elles peuvent quitter le Canada, l'Ontario, où se trouvent les emplois.

Je pourrais discourir encore longtemps sur les dangers que les choix du gouvernement font courir à l'environnement.

**M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD):** Madame la Présidente, je conteste les propos de mon collègue de l'Alberta. Il a critiqué certains propos de notre porte-parole en matière d'environnement, qui s'est dit en faveur de l'imposition de normes exécutoires.

Elizabeth May, directrice générale du Sierra Club, a dit, à propos d'un sondage effectué au cours de la dernière campagne électorale et auquel le député a répondu, qu'une de ses plus grandes surprises avait été que le député s'était engagé à réglementer la consommation de carburant et à « abandonner l'approche volontaire ».

Pendant la même période, cinq jours avant les dernières élections, Simon Tuck et Greg Keenan, du *Globe and Mail*, ont dit que les conservateurs « renonçaient à l'approche volontaire en ce qui concerne les économies de carburant et les émissions et optaient pour des dispositions d'application obligatoire ».

Compte tenu de ce qu'il a dit en début d'intervention au sujet des propos de notre porte-parole en matière d'environnement, le député pourrait-il nous dire quelle est sa position? Est-il en faveur de dispositions d'application obligatoire ou est-il contre?

**M. Bob Mills:** Madame la Présidente, je me sens un peu comme le premier ministre aujourd'hui. On cite abondamment ses propos.

Nous rencontrons les gens de l'industrie et nous parlons des combustibles. Nous parlons des piles à combustible, des véhicules hybrides et des mesures que le secteur de l'automobile pourrait prendre. Par exemple, lorsque nous gravissons une côte, nous utilisons six cylindres et, lorsque nous la descendons, nous en utilisons deux. Si nous demandions au secteur d'imposer des règlements sur des choses de ce genre, s'il s'agit de règlements intelligents qui rendront le secteur concurrentiel sur tous les marchés, il acceptera sûrement de les imposer.

L'idée est de travailler avec les constructeurs, d'adopter les règlements qui éloigneront les concurrents étrangers qui ne voudront pas se plier à ces règlements. Ce sont là les technologies de série que nous pouvons réglementer et contrôler.

Ces députés peuvent laisser entendre qu'il s'agirait là d'une lourde réglementation qui acculerait toutes les entreprises canadiennes à la faillite, ce qui serait probablement le cas, mais comment peuvent-ils concilier cela avec les intérêts de leurs amis syndiqués lorsqu'ils parlent d'imposer ces règlements et d'obliger l'industrie à quitter le pays? Comment pourraient-ils dire cela aux travailleurs du secteur de l'automobile?

Nous devons travailler avec eux et adopter des règlements qu'ils acceptent.

*Les crédits*

**L'hon. Peter Adams (secrétaire parlementaire de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, Lib.):** Madame la Présidente, en ce qui concerne les observations du député, je présume que tout produit peut être du poison s'il est pris au mauvais moment, au mauvais endroit ou en mauvaise quantité. Quoi qu'il en soit, il parle du smog.

Je représente Peterborough, qui est situé en aval du grand Toronto. Il y a bien des années, le smog était un phénomène courant dans le centre-ville de Toronto. Plus maintenant. L'air du centre-ville est très propre. Le smog s'est déplacé vers les banlieues et il y en a eu pendant très longtemps dans les banlieues. Or, aujourd'hui, en Ontario, là où j'habite, en plusieurs occasions, le sérieux problème de smog, de pollution, apparaît à Peterborough et dans des villages comme Omeme et Lakefield, que mes collègues ne connaissent peut-être pas. Ce sont de très petites localités rurales. Une des raisons à cela, c'est que nous nous trouvons en aval de la route 401. L'ozone troposphérique, que le député a mentionnée et qui, comme il le sait, est un poison, se répand maintenant autour de nos lacs, où nous avons des chalets et des constructions de ce genre.

Je sais que le député est étroitement associé au secteur pétrolier, mais ne serait-il pas préférable, pour l'environnement, et pour l'économie du secteur pétrolier, qu'il représente si bien, d'utiliser le pétrole comme base dans l'industrie pétrochimique, au lieu de tout simplement le brûler et de polluer l'environnement?

• (1555)

**M. Bob Mills:** Madame la Présidente, en réalité, peut-être que je comprends un peu ce que c'est que d'être un Québécois et de se faire dénigrer. C'est un peu comme être un Albertain et se faire dire qu'à cause de cela, on est automatiquement inféodé à l'industrie pétrolière. Je n'ai rien à voir avec elle. Je n'ai aucune relation avec ce milieu, alors je ne sais pas vraiment ce dont le député veut parler. L'ennui, c'est que les gens tiennent des choses pour acquises.

En réalité, selon moi, la technologie nous ouvre des horizons fantastiques. Nous devons un jour forcément avoir recours à l'énergie éolienne, solaire ou géothermique, à la biomasse ou encore à l'hydrogène. Lorsque nous serons rendus à ce stade, nous nous servirons du pétrole et du gaz pour fabriquer des produits à valeur ajoutée comme des médicaments, des engrais et divers autres produits pétrochimiques. L'avenir de l'industrie pétrolière réside dans ces produits, et non dans l'essence qui brûle dans les moteurs d'automobile.

**M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD):** Madame la Présidente, je vais partager le temps qui m'est accordé avec le député de Winnipeg-Centre.

Madame la Présidente, je remercie beaucoup mon collègue de Skeena—Bulkley Valley pour avoir présenté la motion d'aujourd'hui, qui est très importante non seulement pour la société actuelle, mais aussi pour l'avenir de nos enfants.

J'entends constamment les députés des autres partis parler des coûts. Mais quels sont donc les coûts? Actuellement, il en coûte 16 000 vies par année et des millions de dollars en traitements pour les personnes atteintes d'asthme et de problèmes respiratoires. Deux mots que je n'avais jamais entendus lorsque j'étais jeune me viennent à l'esprit. Le premier est Pulmicort et le second est Symbicort. J'utilise le Symbicort actuellement. C'est un médicament à inhaler que prennent les gens ayant des troubles bronchiques ou de l'asthme. Ma fille en prend elle aussi.

Je ne me souviens pas d'avoir vu beaucoup d'enfants éprouvant de graves problèmes respiratoires lorsque j'allais à école. Il y avait peut-être un ou deux élèves dans toute l'école qui faisaient de l'asthme et

qui avaient besoin d'un traitement médical, mais c'était très rare. Aujourd'hui, beaucoup d'enfants ont des problèmes respiratoires. La motion d'aujourd'hui n'est pas une panacée, mais elle fera certainement beaucoup pour assainir l'air au profit des générations futures.

Le coût d'une non-intervention est la mort. Voilà ce qui arrivera si nous n'intervenons pas et nous nous contentons de verbiage à la Chambre, si nous nous croisons les doigts en disant que nous ne pouvons rien faire à cause de tous ces autres facteurs. Assez de bavardage. Il est temps de prendre le taureau par les cornes et de collaborer avec tout le monde pour que cela se fasse.

C'est avec grand plaisir que j'ai assisté à une conférence que le député de Red Deer a organisée il y a quelques mois et à laquelle participait une représentante californienne du Congrès américain. Cette invitée nous a dit comment elle a lutté pendant des années à l'assemblée législative de la Californie pour faire adopter des dispositions d'application obligatoire concernant les émissions des voitures dans cet État, dispositions qui seraient les meilleures et les plus strictes de toute l'Amérique du Nord. Finalement, elle a eu gain de cause.

Le député de Red Deer, qui est dans l'opposition officielle, nous a invités à assister à la présentation que cette représentante du Congrès américain est venue faire au Canada. D'après l'invitation, j'en ai déduit que le député de Red Deer était intéressé par le point de vue de cette dame, n'ayant pas la moindre idée que les députés de son propre parti diraient que le discours de cette invitée n'avait absolument aucun mérite. Si cette femme politique a réussi à défendre son point de vue et à faire en sorte que l'État de la Californie accepte les contrôles d'émissions les plus stricts de toute l'Amérique du Nord, nous, au Canada, devrions être en mesure d'emboîter le pas assez rapidement.

Je suis très fier d'appartenir au Nouveau Parti démocratique qui a collaboré avec les travailleurs, l'industrie et les groupes environnementaux pour élaborer une stratégie pour des voitures écologiques, stratégie que nous avons lancée avant les dernières élections. Le programme connaît beaucoup de succès. Les néo-démocrates ont eu cette idée et elle est gratuite. Le gouvernement peut se l'approprier. Nous savons qu'elle est un gage de succès. Nous savons également qu'elle créera des emplois maintenant et dans l'avenir également. Nous estimons que c'est la voie à suivre.

Je suis assez préoccupé de voir les conservateurs ramener constamment le débat sur le manque de responsabilité du gouvernement à l'égard de ce qu'il a fait dans des dossiers comme celui du Protocole de Kyoto. Je signale aux conservateurs qu'ils semblent maintenant appuyer tout ce à quoi ils s'opposaient précédemment. Au cours du débat sur le drapeau, il y a 40 ans, ils se sont prononcés contre le nouveau drapeau. Ils ont également voté contre le régime d'assurance-maladie. En fait, ils votent contre tout ce que les députés néo-démocrates mettent de l'avant et ce que les Canadiens souhaitent obtenir.

Tommy Douglas a été pendu en effigie lorsqu'il a lancé le programme d'assurance-maladie en Saskatchewan. Par la suite, il a été intronisé au Temple de la renommée médicale canadienne. Lorsque Ed Schreyer a lancé le programme d'assurance-automobile publique au Manitoba, les gens ont hurlé que c'était impossible, que cela allait à l'encontre de leurs droits. Aujourd'hui, les Manitobains adorent l'assurance-automobile publique.

*Les crédits*

• (1600)

Pendant le débat d'aujourd'hui, les conservateurs ont dit qu'ils étaient préoccupés par la question des garderies, qu'ils n'aimaient pas l'idée d'un réseau de garderies publiques et que l'argent devrait être versé aux parents. Ils ont raison à cet égard. Les parents devraient disposer de plus d'argent pour pouvoir prendre les décisions de leur choix. Puis, ils affirment que 5 milliards de dollars ne suffiraient pas pour les garderies. Nous, députés du NPD, n'arrivons pas à comprendre leur point de vue sur le sujet.

Si le réseau de garderies publiques voit le jour, ce que les députés du NPD attendent avec impatience, je peux affirmer sans hésiter que, dans 20 ans, les conservateurs, s'il en reste dans ce pays, seront d'ardents défenseurs de ce système. L'histoire se répète.

Une dernière chose: les conservateurs parlent d'un vote libre sur la question du mariage entre conjoints de même sexe. Ils accusent les libéraux de ne pas permettre aux membres du Cabinet de voter librement. Je leur rappelle que M. Mulroney, à l'époque du débat sur l'avortement, avait ordonné à son Cabinet de voter d'une certaine façon et permis aux députés d'arrière-ban de voter librement. Il est stupéfiant de voir à quel point les conservateurs oublient facilement leur propre histoire et passent rapidement à autre chose.

**M. Kevin Sorenson:** Madame la Présidente, j'invoque le Règlement. J'ai écouté le député, pour qui j'ai habituellement beaucoup de respect, et son intervention n'a rien à voir avec la motion. Il a parlé du mariage entre conjoints de même sexe, ce qui semble être une obsession chez lui. Il a parlé de votes libres. Il a parlé de tout sauf de la motion.

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** Je crois que le député en arrive à la partie pertinente de son exposé.

**M. Peter Stoffer:** Parfaitement, madame la Présidente. J'apprécie l'intervention de mon collègue, qui n'est pas resté pour m'entendre.

Nous parlions de la question très sérieuse de rendre obligatoire par voie de règlement une norme sur les émissions des véhicules automobiles. Nous avons dit que cette norme devrait être fixée à 25 p. 100. Elle pourrait sans doute être bien supérieure, mais c'est celle que nous avons proposée. Nous n'avons pas prévu d'échéancier parce que nous voulons que le gouvernement la rende obligatoire et demande à l'industrie de l'automobile quand elle pense être en mesure de se plier à cette exigence et ce dont elle a besoin pour y parvenir. Voilà l'objet essentiel de la motion.

Nous invitons les conservateurs à appuyer la motion. S'ils s'opposent aux libéraux sur toutes les autres questions, c'est très bien, mais ils devraient voter comme nous dans le cas de cette motion. Ils devraient une fois pour toutes clairement signifier aux libéraux qu'ils ne partagent pas leur opinion là-dessus. Question de fait, leur propre porte-parole en matière d'environnement a appuyé l'idée de contrôles obligatoires. Il l'a même répété. Disent-ils à présent que leur porte-parole avait tort d'afficher une telle position avant les élections? Était-ce là un stratagème électoral? Le fait est qu'il l'a dit non pas une seule fois, mais deux fois. En ce qui nous concerne, nous supposons que le membre d'un cabinet fantôme devrait pouvoir indiquer clairement si une mesure doit être obligatoire ou volontaire.

En ce qui concerne le gouvernement, nous n'aurions pas à tenir ce débat d'aujourd'hui si les libéraux, lorsqu'ils ont formé le gouvernement en 1993, s'étaient rendu compte de toute l'ampleur que prenait le problème de la pollution atmosphérique et du smog dans notre pays. Rien au monde n'excuse leur tergiversation de 12 ans dans ce dossier et dans de nombreux autres. La réalité, c'est qu'ils

nous ont promis et assuré que la santé des Canadiens était leur priorité absolue.

L'autre jour, mon collègue d'Elmwood—Transcona a affirmé très clairement que les émissions avaient augmenté de 20 p. 100 dans notre pays. Elles n'ont pas été réduites de 20 p. 100. C'est désastreux. Nos enfants respirent cet air. Ils en sont de plus en plus malades. Cela entraîne une augmentation constante du coût des soins de santé. Ou bien nous payons maintenant, nous faisons ce qu'il faut et nous imposons des réductions de 25 p. 100 des émissions, ou bien nous tergiversons, nous n'agissons pas et nous consacrons plus d'argent aux frais funéraires et aux problèmes de santé et autres qui surgissent lorsque nous nous montrons insouciant à l'égard de notre milieu naturel.

Cette mesure législative est très largement appuyée par de nombreux groupes environnementalistes de notre pays. Nous savons que beaucoup l'appuient également dans le monde syndical.

Nous demandons au gouvernement de faire preuve de leadership dans ce dossier. Nous demandons à nos collègues au gouvernement et à la Chambre d'appuyer cette motion. Nous devrions laisser à nos enfants de l'air pur, de l'eau pure et une planète plus saine pour de nombreuses années à venir.

• (1605)

**L'hon. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, comme toujours, les observations de mon collègue du Nouveau Parti démocratique sont très intéressantes. Je veux qu'il comprenne clairement que le gouvernement est en pleine négociation avec l'industrie automobile. Nous voulons conclure un accord volontaire qui sera bon pour l'environnement et pour l'économie. Si nous ne réussissons pas, nous devons nous tourner vers d'autres options, y compris la réglementation. Cependant, le gouvernement s'est engagé à réduire les émissions non seulement jusqu'en 2010, mais par la suite aussi.

Je sais que le député connaît l'importance de l'industrie automobile au Canada. Je lui signale que le gouvernement a travaillé en étroite collaboration avec l'industrie de l'automobile, notamment pour établir une stratégie nationale de l'automobile, et nous nous sommes occupés du Programme de consommation de carburant des véhicules.

Le député sait écouter, malheureusement ce n'est pas le cas de ses collègues.

Le député a parlé d'un pourcentage d'environ 25 p. 100 ou plus. Selon lui, quelle technologie actuelle ou en développement nous permettrait d'aller au-delà de 25 p. 100, compte tenu de l'importance de l'industrie automobile et des emplois qu'elle procure aux électeurs qui appuient les partis politiques au pays et qui ont besoin de ces emplois?

**M. Peter Stoffer:** Madame la Présidente, sauf tout le respect que je dois au député, je m'étonne qu'il ait pu dire cela sans sourciller. La stratégie libérale dans le secteur de l'automobile est un oxymoron, s'il en fût jamais un. C'est incroyable.

J'ai une question toute simple à lui poser. L'histoire nous apprend que toutes les fois que nous avons demandé au secteur automobile de faire quelque chose volontairement, il s'est battu bec et ongles contre cela. Il s'est battu bec et ongles contre les ballons gonflables, contre les ceintures de sécurité, bref contre toute mesure ayant pour effet d'augmenter ses coûts. Maintenant, le secteur de l'automobile est un fier partisan de ces mesures.

*Les crédits*

La technologie existe. Il y a des voitures hybrides, il y a des voitures intelligentes. L'industrie est favorable à cela. Le gouvernement doit maintenant jouer un rôle de chef de file pour que cela devienne réalité. Le député dit qu'il veut être très clair. C'est ce que nous voulons. Nous voulons un environnement sain, sans smog, pour que nous puissions respirer de l'air pur dans les années à venir.

• (1610)

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Madame la Présidente, le député de l'Ontario parlait de ce qu'il faut faire pour aller au-delà de 25 p. 100. Tout ce que nous voulons pour l'instant, c'est que le gouvernement s'attaque à la cible de 25 p. 100.

Le Manitoba a été un ferme partisan de la réduction des émissions. Il a pris des mesures concrètes comme l'aide à l'installation de systèmes de chauffage géothermique dans des maisons privées, la conversion de centrales électriques au charbon en centrales au gaz naturel, ainsi que l'ajout d'éthanol dans le carburant pour continuer à réduire les émissions. On peut faire beaucoup de choses.

Y a-t-il d'autres mesures comme celles prises au Manitoba et dans d'autres provinces que l'on peut adopter pour amorcer le processus et donner aux libéraux une idée de ce qu'il faut faire parce qu'ils ne semblent pas savoir quoi faire?

**M. Peter Stoffer:** Madame la Présidente, ma collègue provient de la grande province du Manitoba, qui est à l'avant-garde en matière d'environnement. Le Manitoba est un chef de file dans bien d'autres domaines, mais dans celui de l'environnement, on peut vraiment dire que Gary Doer et le gouvernement néo-démocrate du Manitoba sont à l'avant-garde.

Ce que le Québec a fait en matière de garderies, le Manitoba l'a fait dans le domaine de l'environnement. Les deux provinces ont en commun l'esprit d'initiative et d'innovation dans ces domaines respectifs. Si les libéraux sont en panne de projets ou d'idées, il leur suffit de téléphoner à Gary Doer. Je suis convaincu qu'il voudra casser la croûte avec eux dans un joli restaurant de Winnipeg et qu'il sera en mesure de leur donner l'heure juste.

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD):** Madame la Présidente, je remercie mon collègue de Sackville—Eastern Shore de partager généreusement son temps de parole avec moi, et de mettre en valeur la province du Manitoba, où nous abordons la question du changement climatique avec le plus grand sérieux.

Hier, premier jour de mise en oeuvre de l'accord de Kyoto, aurait dû être un jour de réjouissances partout au pays. J'ai été étonné de ne voir personne danser dans les rues. Pourtant, nous voulons bien croire que c'était la première journée d'un cheminement vers un environnement plus salubre et plus sain. Si nous n'avons pas vu les gens jubiler d'un océan à l'autre, c'est parce que la population n'a rien vu pour la convaincre de l'existence d'un plan établi visant à améliorer la qualité de l'air que nous respirons et par conséquent notre qualité de vie. Il n'y a même pas l'ombre d'un plan concret.

J'aimerais déposer aujourd'hui un document à l'intention du Parti libéral. Si le gouvernement libéral n'a ni plan, ni idée pour réaliser les objectifs de l'accord de Kyoto, le NPD pour sa part a un plan concret à proposer. Nous sommes disposés à le partager avec le gouvernement. Les coûts de chaque volet ont même été calculés. Je me ferai un plaisir de le parcourir si j'en ai le temps.

Le gouvernement libéral n'est même pas à un niveau équivalent à la maternelle pour ce qui est de déterminer comment nous pourrions atteindre nos objectifs en vertu de l'accord de Kyoto. En matière de protection de l'environnement, le gouvernement libéral est dépassé par un type qui conduit un Hummer. Arnold Schwarzenegger, le gouverneur de la Californie, a des années-lumière d'avance sur le

gouvernement du Canada. En matière d'environnement, le premier ministre du Canada est dépassé par un type qui conduit un Hummer. Je trouve cela révoltant.

La Californie a pris au sérieux le fait que la réduction volontaire des émissions échouerait, ce qui est essentiellement la teneur de la motion présentée aujourd'hui. Si nous pensons que l'air va se purifier grâce à l'autodiscipline ou à des mesures volontaires, nous avons intérêt à nous munir d'une petite pompe, parce que nous allons nous retrouver avec une respiration sifflante, comme celle du député de Sackville—Eastern Shore, ce que je ne souhaite à personne.

Notre enthousiasme face à l'accord de Kyoto est grandement tempéré par le fait que le gouvernement n'a pas proposé de plan pour atteindre les objectifs visés. Nous n'avons pas de plan pour nous aider à aller là où il faut aller. Nous avons tellement pollué notre environnement que nos enfants ne peuvent respirer, et la situation ne fera qu'empirer si nous ne prenons pas des mesures draconiennes. Je ne suis pas d'accord avec l'argument selon lequel ce que nous proposons est draconien. Nous pensons plutôt que c'est une mesure raisonnable, réalisable, efficiente et nécessaire.

Notre motion dit simplement:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait reconnaître l'incidence du smog sur la santé publique et l'échec des mesures volontaires sur les taux d'émission en imposant par voie législative des mesures obligatoires en vue d'accroître l'efficacité des véhicules légers vendus au Canada, toutes catégories confondues.

Ce n'est pas sorcier. L'industrie et les Canadiens auraient dû aller dans cette direction depuis le début.

L'industrie s'est montrée réticente à accepter une réglementation. Ce n'est pas dans sa nature d'accepter d'emblée des restrictions quant à sa façon de mener ses affaires. Toutefois, le gouvernement a le devoir et l'obligation de s'assurer que les entreprises agissent dans l'intérêt des Canadiens. Je rappelle aux députés que c'est le soi-disant respect volontaire du code de déontologie du secteur de la comptabilité qui a entraîné des scandales tels que Enron, Nortel et autres, avant que le gouvernement américain n'intervienne en imposant une réglementation stricte.

Dans le cas qui nous occupe, l'enjeu est peut-être encore plus important, puisqu'il s'agit de l'air que nous respirons. Y a-t-il quelque chose de plus important, et y a-t-il quelque chose de plus naturel que de faire intervenir le gouvernement pour assurer le bien-être de tous les Canadiens? Si certains sont réticents à accepter que nous prenions ces mesures pour les bonnes raisons, ils devraient alors regarder les considérations monétaires.

La commissaire à l'environnement et au développement durable du Canada a calculé que, globalement, les avantages découlant du respect des normes de qualité de l'air envisagées à Kyoto atteindraient une valeur de 10 milliards de dollars annuellement. C'est un profit net de 10 milliards de dollars auquel on aurait droit, simplement en agissant comme il se doit et en rendant notre air plus pur. Avons-nous besoin d'autres arguments pour agir maintenant? Il y a des effets indirects dont on ne tient même pas compte habituellement en ce qui concerne la qualité de l'air.

*Les crédits*

•(1615)

Les recherches montrent que, dans la région du grand Vancouver, l'amélioration de la qualité de l'air préviendrait 74 millions de dollars de dommages aux récoltes. C'est un élément que nous ne prenons pas en compte. En souillant notre nid et en polluant notre environnement, la qualité de l'air que nous respirons en pâtit, mais le secteur agricole en souffre également. L'association médicale de la Colombie-Britannique estime que, chaque année dans cette province, 2 000 décès prématurés sont attribuables à la pollution de l'air. Je ne vais pas ennuyer la Chambre avec ces statistiques car, aussi choquantes qu'elle puissent être, je pense que nous les connaissons déjà. Et il ne s'agit que d'une seule province.

L'industrie automobile a même toujours fait preuve d'une réticence systématique à mettre en oeuvre la recherche et le développement en l'absence de réglementation. À l'origine, on s'opposait même à la publication des chiffres relatifs à la consommation d'essence des véhicules. En 1975, l'Environmental Protection Agency des États-Unis a voulu que les fabricants d'automobiles commencent à indiquer la consommation d'essence que l'on pouvait attendre des automobiles qu'ils vendaient. Ils ont rechigné. Ils ne voulaient pas le faire car ils pensaient que cela gênerait leur capacité de vendre certains modèles de voitures. Maintenant, après que l'EPA a menacé de s'adresser aux tribunaux, les fabricants tamponnent chacun de leur produits avec la mention de la consommation normale d'essence que l'on peut attendre de telle ou telle voiture. Cela s'est révélé avantageux. Maintenant, les fabricants ont transformé cette obligation en argument de vente: ils peuvent se vanter du fait que leurs véhicules parcourent tant ou tant de kilomètres par litre d'essence.

Des représentants de l'Environmental Protection Agency ont rencontré les constructeurs d'automobiles pour tenter d'introduire des mesures de réduction des émissions d'échappement responsables de la formation de smog. L'industrie ne s'est pas montrée très enthousiaste. Certains ont même prétendu qu'un changement aussi rapide pourrait mener à la faillite. Certains des responsables des trois grands de l'automobile ont dit que s'ils devaient réduire les émissions d'échappement de leurs véhicules, cela les acculerait à la faillite. Ce ne fut pas le cas. La compagnie Ford et d'autres affirment maintenant qu'ils vont au-delà des exigences réglementaires actuelles et la promotion de leurs réalisations à cet égard fait également partie de leur stratégie de commercialisation.

À notre avis, il n'y aurait pas de répercussions négatives pour l'industrie si nous rehaussions les exigences pour exiger un niveau d'efficacité énergétique supérieur. L'industrie répondra aux nouvelles attentes, les surpassera et finira par en profiter.

Nous avons mis de l'avant bon nombre de points dans un programme détaillé qui précise comment le Canada pourrait répondre à ses obligations en vertu du Protocole de Kyoto. Comme je l'ai mentionné plus tôt, je suis heureux de partager toutes ces bonnes idées avec tous les Canadiens, et particulièrement avec le parti au pouvoir. Non seulement nous avons recueilli des idées en menant des consultations et en faisant du porte-à-porte un peu partout au pays, mais nous en avons aussi évalué les coûts. Nous avons analysé les répercussions que cela pourrait entraîner sur les emplois. Je suis heureux de dire qu'il y a beaucoup plus de possibilités d'emploi dans le secteur de la gestion de la demande de nos ressources énergétiques qu'il y en a du côté de la gestion de l'offre. Nous devrions tous en tenir compte.

J'ai déjà travaillé dans des installations de forage pétrolier et je peux vous dire que la production d'un baril de pétrole ne demande pas beaucoup de main-d'oeuvre. Une fois le pompage en cours, on

n'a pas besoin de beaucoup de personnel. Toutefois, l'amélioration énergétique de l'enveloppe d'un bâtiment exige un grand nombre d'heures-personne.

En assainissant l'environnement, nous créons des emplois. L'emploi ira donc de pair avec l'environnement au lieu d'y faire obstacle. C'est un élément positif dans tout ce processus d'adoption de mesures en vue de respecter nos engagements à l'égard du Protocole de Kyoto.

La journée d'hier était une journée faste. Elle marquait le début de la survie de la planète. Adoptons un plan. Donnons suite à des motions comme celles-ci et faisons ensemble un grand nettoyage pour assurer la venue d'un monde meilleur.

•(1620)

**L'hon. Keith Martin (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, Lib.):** Madame la Présidente, je veux féliciter le député du NPD pour cette motion. Je crois que c'est une excellente motion qui concerne un défi auquel nous sommes tous confrontés.

Je lui demanderai simplement d'être un peu patient. Comme le secrétaire parlementaire du ministre l'a dit très clairement, nous tenons en ce moment des négociations avec le secteur de l'automobile. Elles en sont à une phase délicate, mais j'espère qu'il sera heureux bientôt des résultats de ces négociations. Je sais que le ministre, le secrétaire parlementaire et le gouvernement travaillent très fort pour sortir de cette quadrature du cercle.

Permettez-moi de dire simplement qu'aucun secteur ne croît plus rapidement que celui des transports. Il contribue pour beaucoup aux gaz à effet de serre. Ce qui est intéressant, c'est que les technologies permettant de procéder à ces changements existent d'ores et déjà. Si nous étudions les expériences de l'Europe, de la Californie et du Japon, nous observons qu'ils ont bien réussi à réduire ces émissions, non pas en utilisant des technologies que nous espérons avoir, mais des technologies que nous avons déjà. Fait assez intéressant, cela ne comprend pas les voitures hybrides très coûteuses que nous avons maintenant, et c'est d'ailleurs une bonne tendance. En fait, nous pouvons atteindre l'objectif de 25 p. 100 avec ce que nous avons, sans les hybrides, et je suis persuadé qu'à l'avenir, les voitures hybrides gagneront en popularité.

Ma question au député est la suivante. S'agissant d'un plan pour la réalisation des objectifs du Protocole de Kyoto, il y a un élément important, mais il est méconnu et on en parle trop peu, de ce qui devrait faire partie de ce plan, et ce n'est pas tellement la quantité d'énergie que nous brûlons. C'est un facteur, mais il y a une autre façon d'honorer nos engagements de Kyoto, et même d'aller plus loin, et c'est le domaine des économies d'énergie. En d'autres termes, nous brûlons carburants et combustibles, et nous émettons de l'énergie, mais comment faire pour économiser cette énergie, ce qui a manifestement des incidences sur la quantité de matières carbonées et de produits des combustibles et carburants que nous brûlons?

Le député est-il au courant de la notion, et la soutient-il, selon laquelle nous devrions adopter de meilleurs moyens d'économiser l'énergie dans la construction et l'isolation de nos maisons et immeubles? Convient-il que c'est là un moyen important grâce auquel nous pourrions respecter nos engagements au titre du Protocole de Kyoto?

*Les crédits*

•(1625)

**M. Pat Martin:** Madame la Présidente, la motion que nous examinons aujourd'hui traite précisément des normes d'émission applicables à l'industrie de l'automobile, mais mon collègue de la Colombie-Britannique a tout à fait raison de dire que la gestion de la demande de nos ressources énergétiques comporte des possibilités de création d'emplois et des économies d'énergie incroyables qui pourraient nous permettre de remplir nos obligations en vertu de Kyoto.

L'une de ces idées est l'amélioration du rendement énergétique des immeubles publics. Je lui soumetts ceci, car il est un député du parti au pouvoir. Le gouvernement fédéral possède 68 000 immeubles, dont une grande partie sont extrêmement énergivores, car ils ont été construits dans les années 50 ou 60, à une époque où l'énergie n'était pas un problème. Avec le programme actuel d'amélioration du rendement énergétique des immeubles du gouvernement, il faudra 150 ans pour les rénover tous, à raison d'une poignée chaque année. Je mets au défi le député et le gouvernement d'accélérer de dix fois cette initiative et de rénover 5 000 immeubles par année.

Il faudra tout de même au gouvernement de 12 à 15 ans pour être presque pleinement conforme, mais cela servirait d'exemple au reste du pays, à la fois au secteur privé et au secteur public. Cette initiative montrerait aux gens comment réduire les coûts d'opération des immeubles, économiser l'énergie, réduire les émissions de gaz à effet de serre, créer un nombre incalculable d'emplois de même qu'un nouveau secteur d'activité pour la mise au point de nouvelles technologies que nous pourrions mettre en marché et exporter.

Il y a certaines mesures que le gouvernement pourrait prendre demain matin. J'essaie de ne pas critiquer trop sévèrement le gouvernement actuel car j'apprécie le ton et le contenu de la question de mon collègue, mais il y a des initiatives que nous pourrions prendre immédiatement qui nous rapprocheraient de la réalisation de nos engagements de Kyoto. Nous pouvons commencer par la rénovation de nos édifices publics.

**La présidente suppléante (L'hon. Jean Augustine):** Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir l'honorable député de Langley, Les ressources humaines; l'honorable député de Vaudreuil—Soulanges, L'immigration; et l'honorable député de Saskatoon—Humboldt, La Gendarmerie royale du Canada.

**M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.):** Madame la Présidente, c'est un grand plaisir de prendre part au débat sur la motion. Je partagerai mon temps de parole avec le député du Yukon.

D'abord, il est essentiel d'établir très clairement que la bonne foi qui inspire la motion est attestée par le plan global que le Nouveau Parti démocratique a proposé. Elle comprend plusieurs composantes clés, et je vais les passer rapidement en revue.

Le plan néo-démocrate de lutte contre les changements climatiques, auquel le député s'est reporté, comprend une section consacrée à l'efficacité énergétique, notamment dans les bâtiments. C'est ce dont le collègue qui m'a précédé a parlé. Il a aussi parlé des immeubles fédéraux et d'un plan d'approvisionnement vert pour favoriser le développement durable.

Les députés seront heureux d'apprendre que le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux va comparaître devant le Comité permanent de l'environnement et du développement durable. Il répondra aux questions qu'on ne manquera pas de lui poser sur les programmes d'efficacité énergétique dans les immeubles du gouvernement et sur les politiques d'approvisionne-

ment de l'État concernant les véhicules hybrides, les véhicules utilisant des carburants nouveaux, etc. C'est un élément très important du plan du NPD, et je suis sûr que le gouvernement et tous les partis approuvent l'intention qu'il traduit.

Une autre section du plan porte sur les sources d'énergie durables pour le siècle à venir. Il y est question des énergies éolienne et solaire, et de la réduction de nos émissions au moyen de l'investissement dans les technologies de cette nature. Je pourrais indiquer avec précision où le gouvernement, avec l'appui de la Chambre, a investi dans ce genre de technologie, mais on l'a déjà dit avant que je ne prenne la parole. J'espère que le prochain budget renforcera ces investissements.

Le plan des néo-démocrates traite aussi des investissements dans l'infrastructure des transports, notamment dans les transports en commun rapides. Aucune objection. En fait, la réduction de la TPS et ce qu'on appelle le nouveau pacte pour les villes, avec le partage du produit de la taxe sur l'essence, tout cela vise à favoriser l'investissement dans les transports en commun et à modifier les attitudes face aux transports en commun.

La durabilité est un autre élément. Cela me semble important. Il faut maximiser les prestations d'emploi. Le député qui m'a précédé a également abordé cette question.

Si je signale ces éléments du plan du NPD, c'est parce qu'ils sont tous fidèles à cette bonne foi, à une approche directe. Certains éléments font déjà l'objet d'initiatives du gouvernement avec l'appui de tous les partis. J'oserais même dire qu'aucun parti à la Chambre ne désapprouve ce que je viens de dire.

Je peux me tromper, mais dans le chapitre consacré aux transports du programme du NPD, je n'ai rien vu qui concerne la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui. Qu'on me corrige si j'ai tort, mais si j'ai raison, j'aimerais faire une extrapolation. J'invite les députés à m'écouter et à voir si j'ai raison.

Dans le secteur de l'automobile ou le secteur des transports, il me semble important de participer à ces négociations, si le mot est exact, de bonne foi et avec toute la bonne volonté du monde compte tenu des complexités de ces secteurs et des conséquences que les décisions auront sur les emplois, non seulement des travailleurs employés directement, mais aussi des travailleurs employés indirectement dans divers sous-secteurs.

•(1630)

En fait, des parties du secteur de l'automobile sont au nombre des secteurs appuyés par les néo-démocrates, et le gouvernement et elles contribuent aux capacités innovatrices, techniques et technologiques du Canada. Il y a lieu de faire preuve d'une grande prudence pour que les décisions prises à l'égard du secteur de l'automobile n'aient pas un effet d'entraînement négatif sur le reste de notre économie et sur nos travailleurs. En effet, si nous prenons les mauvaises décisions, si nous nous trompons en pensant prendre les bonnes, nous pouvons infliger des torts considérables à notre économie. En fait, nous pourrions faire fausse route par rapport à nos objectifs.

### *Les crédits*

D'où vient cette relation fondée sur la bonne foi et la bonne volonté que nous avons eue avec le secteur de l'automobile? La feuille de route montre clairement la conclusion de plusieurs accords de nature volontaire qui ont eu des effets très positifs, non seulement en ce qui concerne les réductions de carbone, mais aussi en ce qui concerne la valeur ajoutée sur l'ensemble de notre économie.

Je voudrais simplement parler du rendement du carburant un instant et voir ce qu'il en est. Les députés ignorent peut-être que le Programme volontaire de consommation moyenne de carburant de l'entreprise existe depuis 25 ans. Il y a depuis ce temps une relation contractuelle avec le secteur automobile qui a donné les résultats suivants: une amélioration constante de la consommation d'essence des véhicules vendus sur le marché canadien; depuis 1986, les voitures de tourisme ont dépassé en moyenne de 8 p. 100 les objectifs sur lesquels on s'était entendu avec l'industrie; la consommation d'essence de ces voitures en 2003-2004 a été de 12 p. 100 meilleure que les objectifs; depuis 1990, les véhicules utilitaires légers ont eu en moyenne une consommation inférieure de 3 p. 100 aux plafonds prévus et, l'année dernière, on a battu les objectifs de 6 p. 100 dans le cas de ce type de véhicules.

Cela montre que dans le cadre de cette relation qui dure depuis 25 ans, on a établi des objectifs et que l'industrie a pu les atteindre et même faire mieux. Je prétends que si le secteur automobile est si concurrentiel, si intégré et si fort, c'est grâce à ce type de relation.

Récemment, nous investissons des millions de dollars dans diverses branches du secteur automobile pour qu'il demeure dynamique et pour appuyer les intervenants et les travailleurs, afin que ce secteur demeure fort.

Ainsi, chaque fois que nous examinons des motions plus ou moins arbitraires, pensons à la relation que nous avons entretenue jusqu'à maintenant et demandons-nous s'il est nécessaire à ce stade-ci d'imposer de force certaines mesures par l'entremise de la réglementation ou de tout autre régime.

Comme nous le savons, des négociations sont en cours et je ne pense pas qu'on devrait nuire à leur bon déroulement en imposant prématurément des choses qui vont à l'encontre des relations traditionnelles que nous avons entretenues avec le secteur automobile, avec ses dirigeants et ses travailleurs, qui se réunissent à l'heure actuelle pour examiner une forme de régime qui répondrait au souhait des deux parties et de la population d'atteindre des objectifs en matière de réduction des émissions de carbone.

On a eu l'occasion d'aborder la question de cette façon en Europe dans le cadre de ce qu'on appelle les éco-conventions. Elles sont élaborées de telle manière que le degré d'adhésion et la reddition de comptes que cela suppose sont si évidents que c'est plus qu'un protocole d'entente; on s'engage à continuer d'avoir recours à des technologies conformes à ce qu'on voit en Californie, des technologies qui sont élaborées à l'heure actuelle et mises en oeuvre sur les chaînes de montage.

● (1635)

Je pense qu'il est tout à fait approprié de permettre au processus d'aboutir de lui-même. Le résultat sera un secteur automobile solide qui continuera d'ajouter de la valeur et de créer des emplois tout en respectant les objectifs environnementaux que nous voulons tous réaliser.

**Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD):** Madame la Présidente, le député semble appuyer le plan et la motion du NPD. Le gouvernement fait souvent des déclarations qui vont dans le même sens. Le problème, c'est que les libéraux ne font pas ce qu'ils prêchent.

Nous sommes à la date officielle d'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto et le gouvernement n'a pas de plan à mettre en oeuvre.

Le ministre du Manitoba a déclaré hier que l'absence de plan fédéral faisait problème. Le ministre fédéral de l'Environnement a déclaré que le Canada n'avait pas de plan détaillé pour l'atteinte des engagements pris dans le Protocole de Kyoto, même s'il l'a ratifié en 2002.

Lorsque le ministre déclare qu'il n'y a pas de plan, mais que les députés ministériels savent qu'il en existe un qui permettrait d'atteindre les objectifs, alors le gouvernement devrait adopter ce plan. Cela nous convient parfaitement. Allez-y, copiez notre plan. Nous voulons qu'il soit traduit en mesures. Copiez-le. Le gouvernement peut avoir les droits d'auteur sur notre plan. Nous voulons qu'il se passe quelque chose. Il faut agir.

Les gens pensent que les émissions de gaz à effet de serre ne les touchent pas. Je représente la circonscription de Churchill. La population de Churchill, au Manitoba, en ressent les effets. Elle voit les effets sur la population d'ours polaires. Elle les voit maigrir. Il se peut même que nous assistions à l'extinction des ours polaires. Un groupe voué à la conservation demande même que les ours polaires soient inscrits sur la liste des espèces menacées d'extinction. Si on ne s'attaque pas sérieusement dès maintenant aux émissions de gaz à effet de serre, les ours polaires pourraient bien disparaître. Le groupe espère qu'en incluant les ours polaires sur cette liste il pourra forcer les États-Unis à se conformer au Protocole de Kyoto.

La triste réalité, cependant, c'est que nous devons forcer notre propre gouvernement, ici au Canada, à respecter ses engagements, à ne pas se contenter de paroles, mais à agir. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il rien fait? Pourquoi n'appuierait-il pas la motion? Nous n'y avons même pas inclus de délai. Nous préconisons que des règles obligatoires soient mises en place de manière à ce que nous commencions à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

● (1640)

**M. Alan Tonks:** Madame la Présidente, je n'ai rien contre le plagiat, car ce n'est un péché que lorsqu'on ne le confesse pas.

Au sujet du plan, j'ai dit que de nombreux éléments jouissent de l'appui de tous les partis. J'en ai dressé la liste, ce qui devrait être suffisant.

Deuxièmement, il est question d'un plan. Nous en avons un. Nous avons un plan en 2000, puis en 2002. Nous n'avons pas obtenu le niveau de collaboration attendu pour l'élaboration de ce plan.

Le Comité de l'environnement et du développement durable peut maintenant compter sur cette collaboration. J'espère qu'à la fin du processus, et à la veille du dépôt du budget, le comité exercera son pouvoir d'examen. Il lui sera possible de comparer ce qui est fait aux nombreuses propositions qui seront formulées, notamment des éléments du plan du NPD et des autres partis, afin de voir si des correctifs s'imposent. C'est l'approche utilisée, la façon de procéder.

*Les crédits*

J'ai tenté d'expliquer, tel que je l'ai compris, l'historique de notre démarche en vue de participer de bonne foi aux négociations. Nous avons beaucoup fait en ce qui concerne l'industrie automobile. Nous devrions laisser le processus suivre son cours, car il nous a bien servi jusqu'à maintenant.

**L'hon. Larry Bagnell (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, Lib.):** Madame la Présidente, en tant qu'habitant du Yukon, j'ai pu observer de près les effets du changement climatique sur ma région et ma communauté. J'aimerais aborder deux questions très importantes pour les habitants du Nord, mais tout aussi importantes pour l'ensemble des Canadiens: la réduction des émissions et l'adaptation aux changements climatiques.

Tout d'abord, le Canada s'est engagé à respecter le Protocole de Kyoto et la Convention-cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques. Ces deux textes nous obligent à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et à prendre des mesures pour nous adapter aux changements climatiques. Pour y arriver, il nous faudra déployer de grands efforts pour modifier notre façon de penser, créer des alliances et investir dans la connaissance et l'innovation nécessaires au développement durable.

Le gouvernement est déterminé à développer et promouvoir des technologies écologiques qui aideront les Canadiens, y compris les habitants du Nord, à développer notre économie tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, nous orientons la recherche de façon à aider les habitants du Nord à réduire leur dépendance à l'égard des génératrices diesel. Le carburant diesel fournit aux collectivités éloignées et à leurs installations une énergie dont elles ont besoin, mais ce combustible crée également des émissions de gaz à effet de serre, sans compter d'autres inconvénients, comme des coûts de transport élevés et des problèmes de stockage.

En collaboration avec les habitants du Nord, nous examinons des solutions de rechange pour réduire les émissions, par exemple, la combinaison de technologies mettant à contribution l'énergie de la biomasse, l'énergie éolienne et l'énergie photovoltaïque. On évalue actuellement des technologies de chauffage centralisé fondées sur la biomasse forestière, là où pareille biomasse est facilement disponible. On étudie la possibilité d'utiliser des technologies utilisant de petites éoliennes, là où les conditions s'y prêtent et où l'installation et l'entretien de ces éoliennes sont possibles.

On évalue la technologie photovoltaïque comme source d'énergie de remplacement pour des applications particulières, par exemple dans le secteur des communications. Ces exemples montrent bien comment le gouvernement du Canada appuie les projets novateurs en vue de trouver des solutions qui produisent peu d'émissions et qui sont adaptées aux conditions régionales uniques. Il ressort clairement du Protocole de Kyoto que l'adaptation n'est pas une solution de rechange à la réduction des émissions, mais bien un complément nécessaire.

Le Protocole de Kyoto reconnaît que les conditions climatiques changent à l'échelle mondiale, même si les pays font des efforts pour commencer à réduire leurs émissions. Les changements climatiques nous posent des défis complexes et ils présentent de nombreux risques, mais aussi certaines possibilités. Grâce à des mesures novatrices, nous pouvons trouver des façons de réduire les risques et de tirer parti des possibilités.

L'adaptation est un moyen de gérer les risques afin de protéger les gens, l'environnement et l'économie. La réduction des émissions et l'adaptation sont deux éléments du développement durable tout aussi importants l'un que l'autre.

Régler le problème des changements climatiques est important pour tous les Canadiens. En tant qu'habitant du Nord, j'ai déjà pu constater les effets des changements climatiques auxquels nous sommes confrontés. Un réchauffement climatique peut provoquer les changements suivants dans les régions arctiques: fonte des glaces marines, des glaciers et du pergélisol; élévation des niveaux de la mer et érosion côtière; multiplication des feux de forêts et des infestations d'insectes; déplacement de populations animales au nord de leurs aires de répartition habituelles; déplacement des zones de végétation.

Ces changements et d'autres encore ont des répercussions sur les écosystèmes et sur les ressources naturelles dont les habitants du Nord et les autochtones ont toujours dépendu, et ils pourraient avoir d'importants impacts économiques et culturels. Ils ont eu de nombreuses répercussions sur la santé humaine, le transport, l'infrastructure, la gestion environnementale et le développement économique.

L'évaluation des répercussions sur le climat de l'Arctique, commandée par le Conseil de l'Arctique et rendue publique en novembre, décrit en détail les répercussions des changements climatiques sur les régions polaires et les conséquences qui s'ensuivent pour le monde entier. Le Nord est peut-être le principal indicateur à nous donner des signes précurseurs de ce que sera l'avenir, mais ce n'est pas la seule région du Canada ou du monde qui devra s'adapter aux changements climatiques.

Les grands enjeux auxquels font face les Canadiens sont bien décrits dans un rapport du gouvernement du Canada publié l'an dernier et intitulé « Impacts et adaptation liés aux changements climatiques: perspective canadienne ». Ce rapport fait le point sur l'état de nos connaissances concernant les changements climatiques et les effets qu'ils auront sur nos ressources en eau, l'agriculture, la foresterie, les pêches, les zones côtières, le transport, ainsi que la santé et le bien-être des humains.

• (1645)

Il est important que le gouvernement fédéral fasse preuve de leadership dans ce dossier étant donné que ces questions complexes vont au-delà des frontières provinciales et nationales. Il faudra déployer un effort soutenu à long terme et savoir répondre aux imprévus. Le gouvernement dont j'ai l'honneur de faire partie, dans son service aux Canadiens, fait preuve de ce leadership.

Afin de nous adapter au changement climatique, les collectivités, les commerces et les particuliers doivent avoir accès à de l'information de qualité sur le phénomène et aussi à de meilleurs outils d'évaluation des risques afin de prévoir leur marche à suivre de la façon la plus efficace possible.

Notre gouvernement encourage beaucoup la recherche, qui permettra d'établir une base de connaissances solide pour les Canadiens. Cet effort démontre combien le gouvernement estime qu'il est important que les Canadiens soient informés et prêts à faire face à l'avenir.

Ressources naturelles Canada investit dans les sciences afin que les Canadiens, leurs communautés et l'infrastructure soient moins vulnérables au changement climatique. Par exemple, dans le cadre de notre programme sur les sciences de la Terre, on réalise et publie des recherches visant à améliorer notre compréhension de la mesure dans laquelle la masse terrestre et les zones côtières canadiennes—ce qui comprend le pergélisol, les inondations, les glissements de terrains et les ondes de tempêtes—sont sensibles aux changements climatiques.

### *Les crédits*

Le Service canadien des forêts se penche sur l'incidence du changement climatique sur la croissance des arbres, les incendies de forêts et la pullulation des ravageurs, et sur les moyens dont nous disposons pour gérer nos forêts plus efficacement. Les scientifiques travaillent en étroite collaboration avec des partenaires d'un bout à l'autre du Canada afin d'évaluer les façons de réduire les incidences et les coûts et de les aider à intégrer des nouvelles connaissances dans leur structure de planification et de gestion des ressources.

Nous travaillons aussi étroitement avec d'autres ministères fédéraux, ainsi qu'avec les provinces, les territoires et des experts afin de jeter les bases de l'adaptation au changement climatique.

Nous investissons 37,5 millions de dollars sur cinq ans dans un programme sur l'incidence du changement climatique et l'adaptation à celui-ci. En vertu de ce programme, nous appuyons plus de 130 projets de recherche d'un bout à l'autre du pays, dont l'objet est d'étudier les risques et les occasions que présente le changement climatique dans une vaste gamme de secteurs et de dossiers, du transport à l'approvisionnement alimentaire.

Le gouvernement a aussi établi le Réseau canadien de recherche sur les impacts climatiques et l'adaptation, le C-CIARN. Aujourd'hui, ce réseau s'étend à l'échelle du Canada et dans des secteurs économiques importants. Grâce à ce réseau, les chercheurs et les gouvernements, les industries et les collectivités partagent leurs idées novatrices afin de planifier ensemble l'adaptation au changement climatique.

J'ai vu de mes propres yeux le travail de qualité qu'a accompli le C-CIARN dans le Nord. Ce dernier, dirigé par le Collège du Yukon, encourage l'échange d'idées et facilite les nouvelles recherches sur l'incidence du changement climatique et les mesures d'adaptation à appliquer dans les trois territoires canadiens, le Nunavut, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon. Je suis fier de dire que nous travaillons très étroitement avec d'autres gouvernements dans l'élaboration d'une approche à long terme à l'adaptation au changement climatique.

En 2002, les ministres de l'Environnement et de l'Énergie des paliers fédéral, provincial et territorial ont convenu d'élaborer un cadre de travail national sur l'adaptation qui servirait de guide pour la collaboration intergouvernementale. Quand ce projet sera terminé, ce qui ne saurait tarder, il préparera le terrain sur lequel les gouvernements pourront discuter des détails de leur approche commune.

Toutes les initiatives dont j'ai parlé font du Canada un des chefs de file mondiaux au chapitre de l'adaptation qu'il propose comme une des solutions dans son plan sur les changements climatiques. Nous en sommes aux premières étapes en ce qui concerne la compréhension des problèmes et l'élaboration de moyens pour les régler. Nous avons encore beaucoup de pain sur la planche.

Il faut soutenir le développement des connaissances. Il faut encourager la collaboration et la planification pour appliquer ces connaissances. Il faut amener les Canadiens à s'engager pour faire face aux risques et pour saisir les occasions. Tout cela doit s'inscrire dans un effort soutenu pour assurer, à long terme, la prise de décisions prudentes.

Le changement climatique n'est pas seulement une question concernant l'avenir. Comme bon nombre de décisions prises aujourd'hui et d'investissements faits aujourd'hui auront des répercussions loin dans l'avenir, nous devons nous assurer que les décisions sont durables en dépit des changements climatiques.

Par conséquent, nous chercherons des moyens pratiques d'intégrer l'incidence du changement climatique et l'adaptation dans le

programme de développement durable et dans la planification stratégique et opérationnelle du gouvernement. Nous nous sommes engagés à appuyer l'innovation technologique continue et à collaborer avec tous les paliers de gouvernement, avec l'industrie et avec les Canadiens. S'attaquer à la réduction des émissions et relever les défis que pose l'adaptation sont deux importants objectifs du plan du Canada sur les changements climatiques.

• (1650)

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Madame la Présidente, j'apprécie les commentaires de mon collègue avec lequel je siège au Comité permanent de l'industrie. Je sais qu'il prend toutes ses interventions très au sérieux.

J'ai quelques questions à lui poser. Que pense-t-il des effets de cette situation sur la santé humaine? Je prends le cas de l'Ontario comme exemple. Je sais que le député vient du Yukon, mais l'Association médicale de l'Ontario, par exemple, a effectué une étude et estime que le smog et la pollution se traduiront par des coûts annuels de un milliard de dollars pour l'économie ontarienne.

Compte tenu de cette perte absolue pour l'économie, sans parler des dégâts causés par l'attaque infectieuse contre la santé de nos enfants, des aînés et des autres Canadiens, comment se fait-il que le gouvernement n'ait pas préparé ou présenté une stratégie de l'automobile pour donner confiance à l'industrie? Où est cette stratégie? Nous aimerions certainement la voir car elle a été promise.

Le ministre de l'Industrie m'a dit espérer présenter un document au Cabinet. La stratégie de l'automobile a-t-elle déjà été présentée au Cabinet et quand verrons-nous la mise en place de mesures concrètes? Il y a environ trois ans et demi que le rapport du CPSCA a été commencé. Il est maintenant terminé depuis des mois.

Le député pourrait-il nous éclairer à ce sujet? Je crois que l'appui de l'industrie serait beaucoup plus fort si le gouvernement l'appuyait à 100 p. 100.

**L'hon. Larry Bagnell:** Madame la Présidente, j'ai félicité le député plus tôt de sa connaissance de bon nombre de dispositions mises en oeuvre par le gouvernement, alors que d'autres députés de l'opposition ne sont pas au courant de tous les programmes et services.

En ce qui a trait à la santé, je suis parfaitement d'accord avec lui. Le gouvernement convient tout à fait que le smog et la pollution atmosphérique sont très nuisibles à la santé publique. C'est pourquoi j'ai été très déçu, ce matin, lorsque j'ai posé la première question liée aux programmes et aux règlements, que personne ne soit au courant du fait que la réduction dont je parlais pourrait prévenir 2 100 morts prématurées, 93 000 cas de bronchites chez les enfants, 5 millions de crises d'asthme et 11 millions de symptômes respiratoires graves.

Bon nombre d'éléments de notre programme ont pour but de libérer les Canadiens de leur dépendance aux combustibles fossiles. Mentionnons l'énergie éolienne, qui occupe une place de choix dans le discours du Trône et dans le budget, l'éthanol, l'énergie solaire, l'énergie verte, les recherches sur l'énergie géothermique et l'hydrogène, les infrastructures vertes pour les municipalités, l'éducation du public, le programme ÉnerGuide—dont 140 000 personnes ont bénéficié—, l'investissement de 10 millions de dollars dans la séquestration du carbone, et j'en passe. Tous ces éléments contribuent à la réduction des gaz à effet de serre et du smog associé, ainsi que des risques pour la santé dont le député a fait mention.

*Les crédits*

• (1655)

**L'hon. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.):** Madame la Présidente, le député est au courant du rapport, publié en 2001 par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, qui révélait que les 50 dernières années d'activité humaine sont directement liées au réchauffement de la planète. Le rapport sur l'évolution du climat dans l'Arctique est paru en novembre 2004.

Puisque le député vient du Yukon, je suis certain qu'il a pu observer les effets sur les habitats, sur les ours polaires, sur les glaces flottantes et ainsi de suite, et les retombées de la pollution provenant du Sud du Canada sur les régions nordiques. Je demande au député s'il pourrait approfondir la question des retombées de ce type, en particulier à la lumière de ces rapports.

**L'hon. Larry Bagnell:** Madame la Présidente, n'est-il pas ironique que j'aie participé, il y a deux semaines, à une conférence financée en partie par le gouvernement du Canada au sujet du changement climatique? J'ai bien aimé côtoyer les 400 scientifiques présents. Certains des scientifiques les plus éminents au monde travaillent à Environnement Canada.

Quelqu'un a affirmé avant moi que le changement climatique n'était encore qu'une théorie. J'ai mis mes notes de côté pour expliquer que la fonte du pergélisol affectait les routes de glace sur lesquelles repose l'économie du Nord, que les espèces animales s'éloignent des villages autochtones qui en ont besoin, que les fondations des constructions s'effondrent et entraînent toutes sortes de dépenses, que la boue se déverse dans l'océan Arctique où le pergélisol fond et que, pour sauver une collectivité sur la côte, l'Alaska est en train de faire disparaître une île.

Le changement climatique a déjà gagné le Nord, et j'ai souligné ce point dans mon discours. Dans le Sud, il est important que nous réduisions les gaz à effet de serre conformément à cette motion. Dans le Nord, nous devons aussi nous adapter aux changements importants auxquels nous sommes confrontés et qui ont de graves conséquences.

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD):** Madame la Présidente, je partagerai mon temps de parole avec le député de Hamilton-Centre.

Je commencerai mon discours sur cette très importante motion concernant les normes d'émission obligatoires en expliquant pourquoi les normes volontaires n'ont pas fonctionné. Le même phénomène s'est produit dans d'autres secteurs.

Ce fut le cas notamment du programme volontaire lancé en 1982, dont il a été question à quelques reprises aujourd'hui, qui préconisait la construction de maisons écoénergétiques. Moins de 10 000 maisons R-2000 ont été construites en 20 ans, ce qui représente environ 0,6 p. 100 des nouvelles mises en chantier au Canada. Il s'agit donc d'un taux d'échec de plus de 99 p. 100.

Parlons maintenant des normes volontaires dans un autre secteur, à savoir les efforts volontaires pour réduire les émissions de gaz à effet de serre annoncés en grande pompe par le gouvernement libéral en 1995. Les entreprises étaient invitées à faire rapport de leurs émissions de gaz à effet de serre et des mesures prises pour les réduire. À la fin de 1999, 1 000 entreprises s'étaient inscrites. Seulement 10 p. 100 des entreprises inscrites ont réellement fourni des renseignements détaillés sur les émissions de gaz à effet de serre. Le taux d'échec de ces normes volontaires s'élève donc à 90 p. 100.

À l'instar d'autres députés, nous avons évoqué aujourd'hui le fait que le gouvernement libéral a connu un échec complet en matière

d'émissions de gaz à effet de serre. Le prétendu plan qui a été mis en place était censé aboutir à une réduction de 20 p. 100 et nous avons, en fait, assisté à une augmentation de 20 p. 100. Aujourd'hui, les députés ministériels semblent être fiers du fait déplorable que la quantité de gaz à effets de serre a en réalité augmenté alors que leur plan visait une réduction.

Tous les députés des deux côtés de la Chambre devraient avoir honte du fait que l'OCDE a signalé que, au regard de 25 indicateurs environnementaux, le Canada se classait au 28<sup>e</sup> rang parmi les 29 nations membres de l'organisation. Quel succès sur le front de l'environnement. Quel succès quant à la mise en oeuvre de ce plan. Nous sommes 28<sup>e</sup> sur 29, et les membres du gouvernement libéral en sont fiers. C'est déplorable et voilà pourquoi le NPD et le député de Skeena—Bulkley Valley, qui se préoccupe beaucoup de l'avenir environnemental de notre nation, ont présenté cette motion. Les Canadiens réclament une action décisive du gouvernement dans ce domaine.

Nous avons vu les échecs des libéraux. Je voudrais parler des conservateurs, ne fût-ce que pour un moment, car leur position actuelle est obscure. Le député de New Westminster—Coquitlam a effectivement mentionné le fait qu'il pouvait appuyer la motion. Quand on pense à la région d'où il vient, voisine de la circonscription de Burnaby—New Westminster que je représente, je conçois volontiers qu'il est au courant des inquiétudes que suscite l'aggravation des problèmes de pollution.

Cependant, deux autres députés, celui d'Oshawa et celui d'Essex, ont en fait dit qu'ils s'opposeraient à la motion. Si c'est le cas, il est évident que ni l'un ni l'autre n'ont fait passer au crible leur discours par le chef du Parti conservateur, car c'est en ce sens que s'est prononcé ce dernier lors des dernières élections. C'est du domaine public puisque cela figure sur le site web de CTV. Le chef du Parti conservateur a dit à des partisans au cours de la dernière campagne électorale en juin dernier que les conservateurs adopteraient une nouvelle loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique prévoyant notamment des limites obligatoires aux émissions et des objectifs.

C'est très clair: le chef du Parti conservateur, qui n'a évidemment pas passé au crible les discours des députés d'Oshawa et d'Essex, s'est déclaré en faveur de normes d'émissions obligatoires. Ce n'est pas tout. Le porte-parole du Parti conservateur en matière d'environnement s'est engagé, là encore lors des élections du 28 juin, à réglementer l'économie de carburant pour les automobiles afin d'en arriver à une amélioration du rendement de 25 p. 100.

• (1700)

En campagne électorale, le Parti conservateur s'est très clairement déclaré favorable à des mesures antiémission obligatoires et aujourd'hui, une fois terminées les élections, après que les électeurs ont fait leur choix, bien évidemment, certains députés tout au moins de ce parti se disent opposés aux mesures antiémission obligatoires.

Qu'est-ce qui cloche ici? Par souci de bienséance, je me limiterai à dire qu'il est trompeur de favoriser les mesures antiémission obligatoires durant la campagne électorale pour ensuite ne pas les favoriser lorsque vient le moment de prendre une décision à la Chambre dans le sens de l'écologie.

*Les crédits*

Je tiens également à signaler que le porte parole conservateur en matière d'environnement a déclaré que la position concernant les mesures antiémission obligatoires constituait une politique du parti. C'est la réponse qu'il a fournie dans un questionnaire adressé au Sierra Club du Canada. Si on constate que le gouvernement a failli à la tâche, on constate également une certaine incohérence chez l'opposition officielle.

Qu'est-ce que les Canadiens ont à dire? Il ressort d'un sondage mené l'an dernier tout juste avant les élections—et c'est peut-être ce qui explique pourquoi au moins deux partis de la Chambre ont fait semblant de jouer la carte de l'environnement—que 94 p. 100 des Canadiens se sont montrés favorables à l'économie de carburant. Autrement dit, 94 p. 100 des Canadiens appuyaient une réglementation d'application obligatoire visant les économies de carburant, y compris le fait d'imposer aux automobiles et aux camions canadiens un amélioration du kilométrage et une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il y a donc parmi la population canadienne un vaste consensus en ce sens.

Je vois mal un député voter contre ce que préconisent 94 p. 100 des Canadiens. Aux prochaines élections, que ce soit dans un mois ou dans un an, ces enjeux continueront d'intéresser la population. Malheur à ceux qui se seront dédités par rapport à leur engagement à titre de députés du Parti conservateur ou du Parti libéral durant les dernières élections.

Compte tenu de l'ampleur de l'appui accordé à une telle mesure partout au Canada, y compris en Colombie-Britannique, il est évident que les Canadiens comprennent fort bien les enjeux.

Selon la B.C. Medical Association, on doit attribuer annuellement à la pollution atmosphérique environ 2 000 décès prématurés en Colombie-Britannique. En Ontario, 20 p. 100 des cas de bronchite et de pneumonie parmi les jeunes enfants de moins d'un an admis à l'hôpital sont attribuables au smog. Il s'agit d'un enjeu qui n'a rien de marginal et que les Canadiens comprennent très bien. Les Canadiens comprennent les conséquences de l'inaction.

Nous avons déjà parlé de l'échec des normes volontaires. Parlons donc un peu de ce qui a fonctionné dans le passé. Le gouvernement du NPD, en Colombie-Britannique, a mis en place un programme d'assainissement de l'air. Pendant sa durée, jusqu'en l'an 2000, ce programme a réussi à réduire les polluants atmosphériques de 40 p. 100. Il a en fait réussi à réduire les émissions par habitant de 60 p. 100. C'était une mesure audacieuse du gouvernement néo-démocrate de la Colombie-Britannique, qui a eu un impact substantiel sur la qualité de l'air dans la province, en particulier dans la vallée du Bas-Fraser.

C'est pourquoi le Nouveau Parti démocratique mène dans tous les sondages en Colombie-Britannique. Depuis, nous avons cependant fait un pas en arrière sous le règne des libéraux de Gordon Campbell. Je pense que les électeurs de la Colombie-Britannique accordent autant d'importance à cette question que les autres Canadiens et qu'ils voteront en conséquence aux élections du mois de mai prochain.

La Loi sur l'assainissement de l'air mise en oeuvre en Colombie-Britannique par le gouvernement néo-démocrate a réussi à vraiment réduire les émissions qui sont à la source du smog, mais quelle est maintenant la situation en ce qui a trait aux gaz à effet de serre et aux émissions de dioxyde de carbone? Dans le district régional du Grand Vancouver, dont je représente une partie, nous produisons 17 766 109 tonnes d'émissions de dioxyde de carbone, comparativement à 12 millions de tonnes en 1995. Si nous ne prenons pas les mesures appropriées, cette situation va encore dégénérer.

●(1705)

C'est pourquoi le député de Skeena—Bulkley Valley ainsi que celui de Toronto—Danforth, notre chef, et les députés de Windsor—Tecumseh et de Windsor-Est ont présenté une stratégie des véhicules écologiques. Nous croyons en cette initiative. Nous croyons que nous pouvons sauver des emplois canadiens en mettant au point de nouvelles technologies et en nous attaquant à ce problème à l'échelle mondiale. C'est ce que nous allons continuer de faire.

---

## AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

### LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

#### CITOYENNETÉ ET IMMIGRATION

**L'hon. Karen Redman (Kitchener-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, il y a eu des discussions entre les partis et je pense que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour adopter la motion suivante. Je propose:

Que, nonobstant l'ordre adopté les 7 et 8 décembre 2004, au sujet de ses déplacements à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador), Halifax (Nouvelle-Écosse), Fredericton (Île-du-Prince-Édouard) et Québec (Québec et Montréal) relativement à ses études concernant les nouveaux textes législatifs sur la citoyenneté, la reconnaissance des titres de compétences étrangers et la réunification familiale, sept membres du Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration soient autorisés à se rendre en avril 2005, et que le personnel nécessaire accompagne le comité.

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** Le whip en chef du gouvernement a-t-il le consentement unanime pour proposer la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée.)

---

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

### LES CRÉDITS

#### MOTION DE L'OPPOSITION—L'ENVIRONNEMENT

La Chambre reprend l'étude de la motion.

**L'hon. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention le discours du député qui faisait les éloges d'un certain gouvernement néo-démocrate. Est-il au courant de ce qui s'est passé en Ontario avec un gouvernement néo-démocrate? Ce gouvernement a tout fait pour retarder la construction de la station nucléaire de Darlington, ce qui a pour effet que la station thermique au charbon au nord du lac Érié est toujours en opération et le sera jusqu'en 2007? C'est la plus grande source de pollution en Amérique du Nord. Elle est encore là parce qu'on a eu un gouvernement néo-démocrate en Ontario.

Est-il au courant de cela et est-ce qu'il est prêt à dénoncer ce gouvernement néo-démocrate que nous n'avons eu qu'une fois seulement et que nous n'aurons jamais plus à l'avenir dans ma province, je l'espère?

● (1710)

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, je trouve intéressant qu'encore une fois, un député du Parti libéral dénonce, quand son parti est au pouvoir, au Canada et en Ontario, un gouvernement qui a permis énormément de progrès dans une conjoncture extrêmement difficile, de 1990 à 1995. On sait très bien qu'en Ontario, on a hérité d'une dette de plus de 2 milliards de dollars du Parti libéral.

Bien sûr, après toutes ces manigances du Parti libéral en Ontario —que l'on voit encore ici, au Canada—, on remarque que les députés du Parti libéral sont toujours en train d'essayer de reporter leurs responsabilités sur quelqu'un d'autre.

Les membres du Parti libéral et les députés du Parti libéral sont responsables d'une augmentation de 20 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre. Ils auraient pu changer quelque chose, ils auraient pu agir. Mais non, au lieu d'agir, ils ne font rien, ils essaient de blâmer les autres. Cela ne suffit plus. Je pense que les Canadiennes et les Canadiens ont très bien montré à la fin juin qu'ils ne sont plus satisfaits du fait que le Parti libéral fasse porter le blâme à quiconque à travers le pays.

[Traduction]

**L'hon. Bryon Wilfert (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, Lib.):** Monsieur le Président, je souscris à certains des propos du député. Toutefois, en ce qui concerne les vertus du gouvernement néo-démocrate de la Colombie-Britannique, l'électorat de cette province a exprimé très clairement ce qu'il en pensait. Je ne crois pas que nous ayons des leçons à apprendre du gouvernement de la Colombie-Britannique.

Ce qui est instructif, c'est que le gouvernement fédéral actuel a dit que les émissions de gaz à effet de serre constituaient un très grave problème. Nous savons que les voitures individuelles jouent un rôle très important, car elles sont la principale source d'émissions. Nous avons dit que nous voulions négocier une entente volontaire assortie de cibles et de calendriers précis.

Il est évident que ces gens-là n'écoutent pas. Je comprends pourquoi. Ils ne veulent rien entendre. Il est important de déterminer des cibles et des mesures précises.

Je signale à ces députés que si nous devons adopter des règlements, nous le ferons. Contrairement à ce parti, nous nous préoccupons des emplois dans notre pays. Nous voulons une économie qui soit forte et un environnement qui soit sain.

Le député vit dans une sorte de monde imaginaire quand il dit que nous pouvons faire tout cela sans regarder le revers de la médaille, soit une économie forte. Peut-être que les TCA ont changé d'avis. Toutefois, je suppose que ce syndicat se préoccupe des emplois bien rémunérés de l'industrie automobile également.

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, je crois pouvoir dire que nous n'avons pas de leçon à recevoir de la part d'un gouvernement qui n'a même pas encore adopté de politique sur le secteur automobile. Nous n'avons pas de leçon à recevoir d'un gouvernement qui a conduit le Canada au deuxième rang parmi les plus grands producteurs de gaz à effet de serre, par habitant, dans le monde. Les émissions de ces gaz augmentent de 1,5 p. 100 par année. Nous n'avons pas de leçon à recevoir d'un gouvernement qui affiche un taux d'échec de 90 p. 100 en ce qui concerne les efforts volontaires de réduction des gaz à effet de serre de même qu'un taux

### Initiatives parlementaires

d'échec de 99 p. 100 dans le domaine de l'efficacité énergétique des habitations. Ce gouvernement a vu son objectif de 20 p. 100 de réduction se transformer en une augmentation de 20 p. 100.

Nous n'avons aucune leçon à recevoir du gouvernement libéral.

● (1715)

[Français]

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** Comme il est 17 h 15, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, toutes questions nécessaires pour disposer de la motion de l'opposition sont réputées mises aux voix, et le vote par appel nominal est réputé demandé et différé jusqu'au mardi 22 février 2005, à la fin de la période prévue pour les ordres émanant du gouvernement.

[Traduction]

**L'hon. Bryon Wilfert:** Monsieur le Président, j'invoque le règlement. Si vous le demandez, je crois que vous obtiendrez le consentement unanime pour que l'on considère qu'il est 17 h 30.

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** Par conséquent, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

---

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Français]

### LA LOI SUR LES LANGUES OFFICIELLES

**L'hon. Don Boudria (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.)** propose que le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur les langues officielles (promotion du français et de l'anglais), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

—Monsieur le Président, c'est pour moi un honneur et un privilège de vous entretenir à nouveau du projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur les langues officielles (promotion du français et de l'anglais). Vous vous rappellerez que j'ai parrainé le même projet de loi, qui se nommait S-4 lors de la dernière législature.

Tout d'abord, vous me permettez de nommer l'instigateur de ce projet de loi, l'ex-sénateur—je crois que je dirai, pour le reste de sa vie, le sénateur—, l'honorable Jean-Robert Gauthier. Il a fait de ce projet de loi une lutte pour toute la communauté francophone au Canada et, bien sûr, pour la minorité anglophone au Québec également, puisque cela s'applique aux deux minorités. Le projet de loi vise donc les deux minorités et est égal à cet égard.

Le sénateur est maintenant à la retraite, du moins en théorie. Toutefois, il continue de suivre activement l'épanouissement des francophones hors Québec, le cheminement de son projet de loi et, bien sûr, il continue aussi à travailler et à militer pour plusieurs causes.

Le projet de loi S-3, comme S-4 avant lui, vise à donner plus de mordant à la Loi sur les langues officielles, pour reprendre une expression qu'utilise toujours Jean-Robert Gauthier. Le sénateur Gauthier est revenu quatre fois à la charge concernant ce projet de loi depuis 2001: les projets de loi S-32, S-11, S-4 et, bien sûr, celui qui est devant nous aujourd'hui, soit S-3.

### Initiatives parlementaires

Avant d'aller dans les grands détails du projet de loi, vous me permettez d'utiliser cette occasion pour souligner tout ce qu'a fait Jean-Robert Gauthier comme parlementaire et dans cette Chambre et dans l'autre.

Quand je fus élu nouveau député en 1984, Jean-Robert Gauthier était déjà ici comme parlementaire depuis 12 ans, ayant été élu en 1972, réélu en 1974, 1979, 1980 et, comme moi, en 1984. Aujourd'hui, certains disent que j'ai appris un peu la procédure parlementaire. Si c'est vrai, c'est grâce à Jean-Robert Gauthier qui m'avait en quelque sorte adopté à cet égard et m'avait enseigné les rudiments de procédure au début. Il m'avait surtout inculqué les valeurs quant au fait d'être un bon parlementaire, de passer beaucoup de temps à la Chambre des communes et d'apprendre à aimer cette institution.

Je pensais aujourd'hui profiter de cette occasion pour justement féliciter et remercier Jean-Robert Gauthier, non seulement de ce qu'il a fait pour les communautés linguistiques, pour le Canada en général comme serviteur dans les deux Chambres de notre Parlement, mais aussi à titre personnel, pour toute l'aide qu'il m'a apportée.

Maintenant, le projet de loi S-3 vise trois grands principes: tout d'abord, il précise l'obligation des institutions fédérales d'appliquer la partie VII de la Loi sur les langues officielles et la possibilité d'adopter des règlements pour des modalités d'exécution des obligations prévues à l'article 41 de la loi.

• (1720)

Dans un deuxième temps, le projet de loi oblige le gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour mettre en oeuvre les engagements prévus à la partie VII de la Loi sur les langues officielles et, en dernier lieu, donne un droit de recours devant les tribunaux permettant de contester une violation de la partie VII de la Loi sur les langues officielles.

Le projet de loi S-3 tient compte de la majorité des recommandations émises par la commissaire aux langues officielles. Je pense que cela est très important de l'ajouter. La commissaire aux langues officielles a soulevé ces dossiers à maintes reprises. Par exemple, dans son rapport annuel de 2003-2004, une rubrique entière intitulée « Une clarification de la partie VII de la Loi s'impose » était consacrée à l'article 41. C'est le titre de cette section préconisée par la commissaire aux langues officielles. Ce sont non seulement Jean-Robert Gauthier—c'est déjà beaucoup—et votre humble serviteur qui le disent, mais également la commissaire aux langues officielles.

Dans son rapport annuel précédent, la même commissaire avait recommandé à nouveau au gouvernement de préciser la portée juridique de l'engagement prévu à l'article 41 de la loi et de prendre les mesures nécessaires pour s'acquitter efficacement de ses responsabilités à cet égard. C'est encore une fois la commissaire aux langues officielles qui parlait, c'est-à-dire une personne objective en qui nous avons confiance, un agent de ce Parlement que nous avons choisi à l'unanimité.

Il est donc temps d'aller plus loin. Il est temps de donner les outils au gouvernement du Canada pour favoriser l'épanouissement des minorités francophones et anglophones, étant donné que le phénomène s'applique aux deux, quoiqu'il a peut-être une portée supplémentaire pour les francophones. On doit dire que des services dans notre langue sont loin de toujours être offerts. Il est temps de veiller à ce que le gouvernement prenne les mesures nécessaires à la mise en oeuvre de son engagement.

Le projet de loi S-3 tient compte de la majorité des recommandations émises par la commissaire aux langues officielles. Il a été amendé plusieurs fois, justement pour le bonifier et le rendre

meilleur. Dans la circonscription du député d'Acadie—Bathurst, les tribunaux ont émis un jugement en ce qui a trait à l'application de la Loi sur les langues officielles. Or, il n'est toujours pas clair, à savoir si la loi possède ce caractère exécutoire ou non. La position du gouvernement a toujours soutenu que c'était déclaratoire seulement, et non exécutoire. La commissaire aux langues officielles dit que ce n'est pas clair. Ce projet de loi vise justement à clarifier ce point.

Si certains disent que cela va trop loin, je serais même prêt à accepter des recommandations à cet égard. Nous verrons en comité si certaines des suggestions apportées initialement par le sénateur Jean-Robert Gauthier et maintenant par moi-même doivent être modifiées. Toute personne est raisonnable à cet effet.

Quoi qu'il en soit, c'est la commissaire aux langues officielles qui avait recommandé de clarifier la partie VII de la Loi sur les langues officielles et de préciser le caractère impératif de l'engagement imposant les obligations aux institutions fédérales.

La commissaire soutenait que le projet de loi devrait prévoir l'adoption du règlement d'application, afin d'assurer la mise en oeuvre d'un régime approprié et de prévoir un droit de recours devant les tribunaux, en vertu de l'article 10 de la Loi sur les langues officielles. Cet aspect du projet de loi provient directement d'une recommandation de la commissaire. Comme le disait si bien notre bon ami, le sénateur Jean-Robert Gauthier, une loi sans règlement, c'est comme un chien de garde sans dents. Il est maintenant temps de donner davantage de mordant à cette Loi sur les langues officielles, en adoptant les mesures qui sont prévues dans ce projet de loi.

• (1725)

C'est le temps d'aller plus loin, c'est le temps de donner des outils au gouvernement du Canada pour favoriser l'épanouissement des minorités francophone et anglophone. C'est le temps de veiller à ce que soient prises les mesures nécessaires pour la mise en oeuvre de son engagement.

Je me permettrai également de souligner l'apport d'un jeune homme qui a travaillé longtemps pour le sénateur Jean-Robert Gauthier, le conseiller municipal Sébastien Goyer. Il a rédigé une grande partie des textes et a fait un travail extraordinaire en tant qu'employé du Sénat, lui qui est également, comme on le sait probablement tous, conseiller municipal dans le canton de Russell dans la circonscription électorale que j'ai l'honneur et le privilège de représenter. Je voulais justement prendre quelques minutes pour féliciter le conseiller Sébastien Goyer.

C'est un peu symbolique que nous discutons de ce projet de loi aujourd'hui. Vous savez, il y a une semaine, j'ai soulevé dans cette Chambre l'intolérance d'un journal à l'endroit de la minorité francophone en Ontario. Je parle du *Ottawa Citizen*. Malheureusement, ce journal a choisi un langage épouvantable pour décrire un arrêté municipal dans la ville de Rockland, dans mon comté.

Cet article a fait réagir la population. Il y a eu des menaces de mort. Des alertes à la bombe ont été faites à la garderie et à l'hôtel de ville. Malheureusement, je dois vous rapporter qu'encore aujourd'hui, on a dû évacuer la garderie de Rockland pour la même raison.

Tout cela, malheureusement, a été incité par un journal, jadis respectable, qui fête cette année 160 ans d'existence et qui refuse même de s'excuser pour ses gestes à l'endroit de la communauté francophone. Je profite des derniers mots que j'ai à dire sur le projet de loi que je parraine pour m'adresser au *Ottawa Citizen*.

*Initiatives parlementaires*

[Traduction]

J'aimerais prendre les dernières minutes qui me sont accordées aujourd'hui pour parler de mon projet de loi afin de demander à l'*Ottawa Citizen* de retomber sur terre et de présenter des excuses à mes électeurs de la belle circonscription de Glengarry—Prescott—Russell pour leur avoir fait du tort dans le passé, et encore aujourd'hui, par son comportement déplacé. Je le répète encore une fois en m'adressant directement au journal.

[Français]

**M. Maka Kotto (Saint-Lambert, BQ):** Monsieur le Président, la Loi sur les langues officielles, dans sa forme actuelle, comporte déjà tous les instruments nécessaires au gouvernement fédéral pour assurer l'épanouissement des communautés de langues officielles en milieu minoritaire.

Le député de Glengarry—Prescott—Russell peut-il nous éclairer sur les raisons pour lesquelles son gouvernement n'a pas atteint depuis tant d'années ses objectifs avec la loi initiale, ?

**L'hon. Don Boudria:** Monsieur le Président, j'espère avoir mal compris la question. Le député a dit, je pense, que la loi donne suffisamment d'outils au gouvernement. Est-il en train de nous dire que la commissaire aux langues officielles est dans l'erreur lorsqu'elle a dit qu'il était nécessaire de clarifier et de donner ce mordant à la partie VII de la loi parce qu'elle n'a pas de caractère exécutoire?

Je ne sais pas si c'est cela qu'il est en train de me dire. J'espère avoir mal compris lorsqu'il nous dit qu'à l'heure actuelle, on a les outils suffisants. Il y a eu trois rapports consécutifs, j'en ai parlé dans mon discours. Quatre projets de loi ont été déposés devant le Sénat nous faisant comprendre que ce n'est pas vrai, que ce n'est pas le cas.

J'espère que le député s'est mal exprimé ou que je l'ai mal entendu lorsqu'il a dit, et c'était ses premiers mots: « La loi donne suffisamment d'autorité au gouvernement fédéral ». Ce n'est pas le cas.

Le député d'Acadie—Bathurst est ici et il connaît la situation qui est survenue dans sa propre circonscription. Je suis sûr que lui ne pense pas que la Loi sur les langues officielles a suffisamment de caractère exécutoire dans le comté qu'il représente. On a vu ce geste-là, il y a quelques mois. C'est arrivé ici, on en a parlé en Chambre. Il y a eu des questions et des dossiers ont été soulevés au Comité permanent sur les langues officielles que je présidais il n'y a pas tellement longtemps.

Clairement, la loi manque de ce pouvoir. On l'a soulevé à maintes et maintes reprises.

**Des voix:** Oh, oh!

**L'hon. Don Boudria:** Et le chahut d'en face ne changera pas ces faits-là.

• (1730)

**M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD):** Monsieur le Président, ma question s'adresse à mon collègue de Glengarry—Prescott—Russell qui dit qu'il faut donner « plus de dents » à la loi pour que le gouvernement puisse faire respecter les langues officielles.

Dans ma circonscription, il est vrai que la cause du Forum des maires de la Péninsule acadienne contre l'Agence d'inspection des aliments était devant les tribunaux. Il est aussi vrai que le Forum des maires a gagné en Cour fédérale et que l'Agence d'inspection des aliments, soit le gouvernement fédéral, continue à interjeter appel auprès de la Cour suprême pour que le Forum des maires perde sa

cause. Si le gouvernement fédéral se tenait tranquille quand on gagne notre cause en cour, peut-être que les minorités pourraient aller de l'avant.

Je reconnais que la loi a besoin de « plus de dents » et je suis d'accord avec le projet de loi S-3. Cependant, pourquoi le gouvernement ne cesse-t-il pas d'interjeter appel chaque fois que les communautés gagnent leur cause devant les tribunaux? C'est le gouvernement fédéral, le gouvernement libéral, qui ne fait pas son travail et qui ne respecte pas les minorités au Canada.

**L'hon. Don Boudria:** Monsieur le Président, je suis d'accord avec une partie de ce qu'a dit le député, mais pas avec la totalité de ses propos. Je reconnais certes que la loi est dans cet état d'absence de clarification. Preuve à l'appui, depuis toujours, on entend parler du caractère de cette loi qui est déclaratoire. Un tribunal a déterminé qu'il était exécutoire. L'agence gouvernementale en question, qui prétend encore qu'il est déclaratoire, fait appel aux tribunaux, encore une fois, pour demander de clarifier la situation.

Ce que le député dit et ce que je dis, c'est la même chose: donnons une précision—ce n'est pas seulement moi qui le dis; la commissaire aux langues officielles l'a répété—à la Loi sur les langues officielles pour que cela arrête une fois pour toutes. Ce sera alors clair dans la loi qu'il y aura la partie exécutoire qu'on déterminera—je l'ai souligné dans mon projet de loi—ou qu'on amendera lorsque cela ira en comité, s'il y a lieu de l'amender. Cependant, ce sera clair dorénavant. Ainsi, on ne sera plus devant la situation qu'on a vécue dans Acadie—Bathurst. Ailleurs, c'est encore pire, parce qu'au moins, dans le cas d'Acadie—Bathurst, certains disent qu'il a un caractère exécutoire, notamment le tribunal de première instance qui a tranché dans cette question. Ailleurs, on a tranché à l'inverse.

**M. Stéphane Bergeron (Verchères—Les Patriotes, BQ):** Monsieur le Président, j'écoutais mon collègue de Glengarry—Prescott—Russell répondre à mon collègue de Saint-Lambert, et je reconnaissais là toute son habileté parlementaire, mais qui trahissait une certaine démagogie. Il s'est acharné sur un élément du préambule, mais a bel et bien tenté d'esquiver la réponse à la question.

Ce que mon collègue de Saint-Lambert a dit, en d'autres termes, c'est exactement ce que mon collègue de Glengarry—Prescott—Russell a dit lui-même il y a quelques instants, à savoir que, jusqu'à présent, le gouvernement fédéral avait considéré que la partie VII n'avait qu'un effet déclaratoire et que c'était tout à fait suffisant, selon lui, pour assurer la protection des communautés francophones et acadienne du Canada.

Maintenant, ce que le collègue de Saint-Lambert posait comme question, c'est: comment se fait-il qu'on réalise aujourd'hui, après tant d'années, que l'application de la Loi sur les langues officielles nécessite qu'on rende exécutoire la partie VII, parce que le gouvernement fédéral n'a pas été capable de protéger correctement les communautés francophones et acadienne? La question que je pose à mon collègue, c'est: comment se fait-il que nous n'ayons pas atteint les objectifs qui étaient fixés par la Loi sur les langues officielles? Telle est la question.

• (1735)

**L'hon. Don Boudria:** Monsieur le Président, le député nous parle d'autres termes, voulant dire qu'il a modifié la question, et je reconnais qu'il l'a fait. Toutefois, dans sa question, il nous dit que la loi est déclaratoire, qu'elle n'est pas exécutoire et il se demande comment il se fait qu'on n'avait pas suffisamment de pouvoirs avec quelque chose qui était déclaratoire et non exécutoire.

**M. Stéphane Bergeron:** Je parle de la loi en général.

*Initiatives parlementaires*

**L'hon. Don Boudria:** Il parle de la loi. Ce n'est pas la loi en général qu'on amende, c'est la partie VII de la Loi sur les langues officielles. Son collègue assis derrière lui connaît le projet de loi personnellement. Il pourrait lui expliquer. Ce n'est pas la partie qui est déjà exécutoire qu'on tente de changer, c'est la partie qui est dite déclaratoire qu'on veut rendre exécutoire. Pour le reste de la loi, c'est déjà le cas.

**Une voix:** Oh, oh!

**L'hon. Don Boudria:** Monsieur le Président, je donne l'explication à l'honorable député. Je ne peux pas faire mieux que de lui expliquer.

**M. Benoît Sauvageau (Repentigny, BQ):** Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir aujourd'hui au sujet du projet de loi S-3. D'entrée de jeu, je voudrais souligner le rôle et le dévouement exceptionnels de l'ex-sénateur Jean-Robert Gauthier, pour son travail acharné dans la défense des minorités francophones et la promotion de leurs droits. Le sénateur Jean-Robert Gauthier est l'âme de ce projet de loi.

J'ai eu le privilège de siéger au Comité mixte sur les langues officielles, où la partisanerie était très souvent mise de côté afin d'unir nos efforts pour la promotion des communautés francophones. Tout au long de nos débats et délibérations, j'ai pu constater les efforts déployés par les francophones vivant en situation minoritaire et leur merveilleuse ténacité. Ils méritent toute notre admiration.

Depuis sa création, le Bloc québécois s'est fait un ardent défenseur des minorités francophones. Mon ami et collègue député de Verchères—Les Patriotes est aussi un grand défenseur des Acadiens et des Acadiennes, en particulier.

La mise en oeuvre de la partie VII de la Loi sur les langues officielles fait partie d'un débat qui fait rage depuis près de 20 ans. Il est important ici de lire le présent article 41 de l'actuelle Loi sur les langues officielles ainsi que le nouvel article 41 tel que proposé dans le projet de loi S-3.

L'article 41 actuel dit ceci:

Le gouvernement fédéral s'engage à favoriser l'épanouissement des minorités francophones et anglophones du Canada et à appuyer leur développement, ainsi qu'à promouvoir la pleine reconnaissance et l'usage du français et de l'anglais dans la société canadienne.

Le mot « s'engage » est très important ici. En revanche, le projet de loi S-3 stipule:

L'article 41 de la Loi sur les langues officielles devient le paragraphe 41(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit:

(2) Il incombe aux institutions fédérales de veiller à ce que soient prises des mesures positives pour assurer la mise en oeuvre de cet engagement.

(3) Le gouverneur en conseil peut, par règlement visant les institutions fédérales autres que le Sénat, la Chambre des communes et la bibliothèque du Parlement, fixer les modalités d'exécution des obligations que la présente partie leur impose.

L'amendement vise donc, comme le disait le collègue de Glengarry—Prescott—Russell, à rendre exécutoire l'article 41 et à orienter son interprétation juridique.

Le paragraphe 43(1), quant à lui, dit actuellement:

Le ministre du Patrimoine canadien prend les mesures qu'il estime indiquées pour favoriser la progression vers l'égalité de statut et d'usage du français et de l'anglais dans la société canadienne et, notamment, toute mesure: [...]

Ce paragraphe, si le projet de loi S-3 était adopté, se lirait comme suit:

Le ministre du Patrimoine canadien prend des mesures pour assurer la progression vers l'égalité de statut et d'usage du français et de l'anglais dans la société canadienne et, notamment, toute mesure: [...]

On enlève donc les mots « qu'il estime indiquées pour favoriser » et on les remplace par « pour assurer ».

Finalement, on ajoute la partie VII au paragraphe 77(1) de la Loi sur les langues officielles, qui dirait:

Quiconque a saisi le commissaire d'une plainte visant une obligation ou un droit prévus aux articles 4 à 7 et 10 à 13 ou aux parties IV, V, ou VII, ou fondée sur l'article 91, peut former un recours devant le tribunal [...]

D'abord, dressons un petit historique du projet de loi S-3.

Il s'agit du quatrième projet de loi présenté au Sénat par le sénateur Jean-Robert Gauthier au cours des 37<sup>e</sup> et 38<sup>e</sup> législatures. Il avait d'abord proposé, pendant la 37<sup>e</sup> législature, le projet de loi S-32 à la première session, puis le projet de loi S-11 au cours de la seconde session, et finalement le projet de loi S-4 au cours de la troisième session. Ces trois projets de loi presque identiques ont précédé le projet de loi S-3 que nous étudions aujourd'hui. Les précédents projets de loi sont morts au *Feuilleton*, lorsque la Chambre a été prorogée.

Après avoir regardé et étudié rigoureusement le projet de loi devant nous, force nous est de constater que nous ne pouvons l'accepter tel quel. D'abord, nous ne pouvions pas accepter le projet de loi S-4 lors de la dernière législature. De plus, cette mouture-ci du projet de loi, en gros, n'enlève que le mot « nécessaires » aux articles 41 et 43. Dans le projet de loi S-4, on pouvait lire, et je cite:

Il incombe aux institutions fédérales de veiller à ce que soient prises les mesures positives nécessaires pour assurer la mise en oeuvre de cet engagement.

Dans le projet de loi S-3, on peut lire:

Il incombe aux institutions fédérales de veiller à ce que soient prises des mesures positives pour assurer la mise en oeuvre de cet engagement.

On a donc enlevé le mot « nécessaires ».

● (1740)

À l'article 43 du projet de loi S-4, on proposait: « La ministre du Patrimoine canadien prend les mesures nécessaires pour assurer [...] ». Dans le projet de loi S-3, on dit: « La ministre du Patrimoine canadien prend des mesures pour assurer [...] ». On enlève le mot « nécessaires ».

Rien n'a été modifié à l'article 7 où l'on continue à proposer que la partie VII y soit ajoutée.

Les raisons qui ont fondé l'opposition du Bloc québécois au projet de loi S-4 demeurent. Nous croyions alors que la portée de l'article 41 était trop vaste et trop vague, en somme, qu'elle était à définir.

*Initiatives parlementaires*

Il y a aussi un autre aspect que l'on oublie de rappeler dans un débat comme celui-ci, soit le fait que les deux communautés minoritaires du Québec et du Canada ne sont pas sur un pied d'égalité. Elles n'ont pas les mêmes besoins. Certaines communautés francophones du Canada demeurent très fragiles. En effet, le taux d'assimilation des francophones continue d'être à un niveau très élevé.

Une lacune majeure de la Loi sur les langues officielles repose sur le fait qu'elle ne reconnaît pas l'asymétrie qui existe présentement au niveau des minorités linguistiques au Canada. En effet, la situation des francophones hors Québec est beaucoup plus préoccupante et précaire que celle des Anglo-Québécois, et la loi doit le reconnaître.

Je suis convaincu que le parrain du projet de loi, le député de Glengarry—Prescott—Russell, et le sénateur Gauthier, s'il écoutait, reconnaissent ce fait, mais malheureusement cette réalité ne paraît pas dans le projet de loi. C'est ce qui pose problème.

Pourtant, le père du plan d'action en matière de langues officielles écrivait, en parlant des droits des anglophones au Québec: « Les Canadiens français dans les autres provinces ne peuvent que rêver d'obtenir les mêmes conditions ».

Le Conseil de l'Europe écrivait dans son rapport de la commission des questions politiques que « la situation de la minorité anglophone du Québec est un excellent exemple de la protection des droits d'une minorité linguistique ».

La commissaire aux langues officielles allait dans le même sens en entrevue sur les ondes de RDI alors qu'elle déclarait: « qu'il faut reconnaître que le Québec—qui est le foyer principal de la francophonie canadienne—est quand même une minorité au sein de la Fédération canadienne, alors il y a une certaine asymétrie. »

Pourtant, des ministères adoptent déjà une approche asymétrique en ce qui concerne la mise en oeuvre de la responsabilité en vertu de la Partie VII de la loi, comme l'a fait le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration pour ce qui est des comités paritaires qui existent seulement pour les minorités francophones et acadiennes.

Pourtant, à la quatrième mouture de ce projet de loi, la reconnaissance de l'asymétrie des besoins n'est toujours pas incluse dans le projet de loi.

Voici entre autres les principales raisons qui nous permettent de conclure que, tel que présenté aujourd'hui, le projet de loi S-3 ne rencontre pas les objectifs louables qu'il s'était fixé au départ, c'est-à-dire encourager l'épanouissement des minorités francophones et protéger leurs droits.

Le Bloc québécois reconnaît la situation particulière à laquelle sont confrontés les francophones en milieu minoritaire, mais souhaiterait que le gouvernement libéral reconnaisse lui aussi cette particularité.

Le Bloc québécois ne pourra appuyer le projet de loi S-3, à moins qu'il ne soit modifié pour intégrer le concept d'asymétrie des besoins, concept reconnu par tous les intervenants sur la question.

J'aimerais préciser, en terminant, que le gouvernement fédéral peut déjà en ce moment, et depuis longtemps, se sentir obligé par l'article 41 à prendre des mesures visant à appuyer le développement des communautés minoritaires francophones. Mais, de toute évidence, le gouvernement fédéral choisit lui-même de ne voir aucune obligation dans la partie VII de la Loi sur les langues officielles et ne s'impose pas vraiment d'obligations de prendre des mesures positives, ce qui nous amène à ce projet de loi qui vise en somme à lui tordre le bras pour le forcer à prendre ses responsabilités en matière d'appui aux

minorités francophones. C'est un manque de volonté politique de la part du gouvernement qui fait qu'on en est rendus là aujourd'hui.

Le Bloc québécois estime que l'application des mesures uniformes au Québec et au Canada nuirait à la spécificité du foyer de la francophonie au Canada. Le gouvernement sait très bien cela.

Le Bloc québécois s'est déjà opposé au projet de loi S-4. Le gouvernement le sait très bien et présente un projet de loi presque identique. Pourquoi?

Parfois, je me demande si le gouvernement ne fait pas exprès de déposer un projet de loi qu'il sait très bien incomplet. Le gouvernement revient toujours avec un projet de loi qui refuse d'intégrer l'asymétrie des besoins, tel que le recommandent, entre autres, la commissaire aux langues officielles, le père du plan d'action du gouvernement en matière de langues officielles, le président de la Fédération des communautés francophones et acadienne. Mais pourquoi donc?

C'est peut-être pour cela que l'on parle toujours des projets de loi S-3, S-4, S-11 et S-32, projets de loi qui émanent du Sénat, plutôt de des projets de loi C-3, C-4, C-11 et C-32 qui pourraient être inspirés par le gouvernement.

• (1745)

**M. Guy Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC):** Monsieur le Président, je tiens d'abord à féliciter l'auteur de ce projet de loi, le sénateur Gauthier maintenant à la retraite. Je veux également remercier mon honorable collègue d'en face, qui vient de la circonscription voisine de la mienne, d'avoir défendu cette cause en cette Chambre.

[Traduction]

Ce projet de loi vise principalement à obliger le gouvernement à respecter les engagements définis dans la partie VII de la Loi sur les langues officielles. Selon la formulation actuelle, l'atteinte des objectifs établis à la partie VII est laissée à la discrétion du gouvernement. Le projet de loi dont nous sommes saisis permettrait aux tribunaux d'assurer l'application des dispositions de la partie VII.

Je peux comprendre pourquoi le sénateur Gauthier a jugé que ce projet de loi était nécessaire. L'article 41 de la Loi sur les langues officielles oblige le gouvernement à:

favoriser l'épanouissement des minorités francophones et anglophones du Canada et à appuyer leur développement,

ainsi qu'à promouvoir la pleine reconnaissance et l'usage du français et de l'anglais dans la société canadienne.

Le gouvernement a échoué lamentablement à ces deux niveaux.

En 2004, la Cour fédérale d'appel a statué que:

L'article 41 est déclaratoire d'un engagement et il ne crée pas de droit ou d'obligation susceptible en ce moment d'être sanctionné par les tribunaux, par quelque procédure que ce soit.

Autrement dit, la Cour a statué que l'article 42 de la Loi sur les langues officielles ne constituait qu'un énoncé de principe général et non une obligation juridique. Le tribunal a également dit:

C'est au Parlement que le débat relatif à l'article 41 doit se faire, pas devant les tribunaux.

Le projet de loi S-3 tient compte de cette décision de deux façons. Tout d'abord, il prévoit l'ajout de paragraphes qui obligeraient toutes les institutions fédérales à prendre « des mesures positives... pour assurer la mise en oeuvre de [l']engagement » pris aux termes de l'article 41.

*Initiatives parlementaires*

Deuxièmement, il ajouterait la partie VII de la Loi sur les langues officielles à une liste d'articles justiciables de la loi contenue à l'article 77.

[Français]

Disons simplement que ce projet de loi établirait clairement que si le gouvernement ne remplit pas ses obligations en vertu de la partie VII de la Loi sur les langues officielles, il peut être poursuivi et forcé de s'en acquitter.

[Traduction]

Autrement dit, le projet de loi dit clairement que si le gouvernement ne s'acquitte pas de ses obligations en vertu de la partie VII de la Loi sur les langues officielles, il pourrait être poursuivi devant les tribunaux et forcé de s'acquitter de ses obligations.

En principe, j'appuie entièrement un projet de loi qui enlève toute échappatoire aux ministres et les oblige à respecter leurs obligations. Néanmoins, je crains que la formulation du projet de loi ne soit pas idéale pour atteindre cet objectif.

Ma première réserve au sujet du projet de loi S-3 concerne l'article 41 de la Loi sur les langues officielles. Les gouvernements provinciaux se sont plaints dans le passé du fait que cet article empiète sur leurs compétences. Les députés du Bloc québécois ont dit la même chose la dernière fois que le projet de loi a été présenté à la Chambre et je m'attends à ce qu'ils présentent encore une fois la même objection.

Je crains qu'en autorisant des poursuites judiciaires relativement à l'article 41, ces poursuites puissent entraîner l'invalidation de cet article et du reste de la partie VII de la Loi sur les langues officielles par les tribunaux. Les tribunaux pourraient conclure que ces dispositions vont au-delà des compétences du Parlement fédéral.

En 2002, lors des travaux du comité, le ministre de la Justice de l'époque avait soulevé ce problème. Pour éviter une répétition de ce scénario, j'aimerais collaborer avec mes collègues du Comité permanent des langues officielles pour modifier le projet de loi. Nous pourrions peut-être ajouter un article qui dirait explicitement que la loi exclut les champs de compétence des provinces et que l'État fédéral doit se limiter à ses propres compétences dans l'application de l'article 41 de la loi.

Ma deuxième réserve concerne un autre article de la Loi sur les langues officielles qui est visé par le projet de loi. Il s'agit de l'article 43. Bien que le projet de loi S-3 vise à rendre plus exécutoires les engagements du gouvernement aux termes de la partie VII de la Loi sur les langues officielles, il ne précise pas l'étendue de ces engagements. Par conséquent, je crains qu'à moins que le projet de loi ne soit modifié, une pluie de poursuites judiciaires s'abattent sur nous et que le Parlement ne soit plus en mesure de fixer lui-même la nature et le coût du programme des langues officielles.

L'article 43 dit maintenant ceci:

Le ministre du Patrimoine canadien prend les mesures qu'il estime indiquées pour favoriser la progression vers l'égalité de statut et d'usage du français et de l'anglais dans la société canadienne et, notamment, toute mesure: a) de nature à favoriser l'épanouissement des minorités francophones et anglophones du Canada [...]; b) pour encourager et appuyer l'apprentissage du français et de l'anglais; c) pour encourager le public à mieux accepter et apprécier le français et l'anglais; d) pour encourager et aider les gouvernements provinciaux à favoriser le développement des minorités francophones et anglophones...

Le projet de loi S-3 modifierait le libellé de l'article 43 pour préciser que le ministre du Patrimoine « prend des mesures pour assurer la progression vers l'égalité de statut et d'usage du français et

de l'anglais dans la société canadienne ». Même s'il retire toute latitude au ministre lorsqu'il s'agit de l'objectif général, il laisse tels quels les paragraphes a) à d), soit la liste des mesures particulières qui sont entièrement laissées à la discrétion du ministre.

Par conséquent, le ministre n'a à prendre aucune des mesures énumérées à l'article 43, mais si quelqu'un est mécontent de la façon dont le ministre poursuit l'objectif très général, il peut saisir les tribunaux de la question, que le ministre ait pris ou non certaines des mesures précises qui sont énumérées ou l'ensemble de ces mesures.

• (1750)

[Français]

Ce projet de loi est censé renforcer la mise en oeuvre des engagements du gouvernement en vertu de la partie VII de la Loi sur les langues officielles. Toutefois, dans le cas de l'article 43, seules les dispositions les plus générales seraient obligatoires, alors que les obligations particulières visées par cet article demeureraient discrétionnaires.

Cela me semble totalement rétrograde. Il serait beaucoup plus logique de laisser la première partie de l'article 43 discrétionnaire et de rendre obligatoires les mesures particulières. La loi donnerait ainsi au ministre une orientation claire et, aux tribunaux, un cadre précis leur permettant de juger si le ministre s'acquitte ou non de ses obligations.

[Traduction]

Ce projet de loi vise à faciliter la mise en application de la partie VII de la Loi sur les langues officielles. Cependant, dans le cas de l'article 43, seules les dispositions les plus générales seraient obligatoires tandis que les obligations particulières resteraient discrétionnaires. Cela me semble faire l'inverse de ce qu'il faudrait.

Il serait beaucoup plus sensé que la première partie de l'article 43 soit discrétionnaire et que les mesures particulières, elles, soient obligatoires. Ainsi rédigé, le projet de loi donnerait au ministre une orientation claire et procurerait aux tribunaux un cadre clair pour décider si le ministre remplit ou non ses obligations.

Autrement dit, il serait préférable que la dernière partie de l'article 43 dise « le ministre doit prendre » plutôt que « le ministre prend » toute mesure de nature à favoriser l'épanouissement des minorités francophones et anglophones du Canada et à appuyer leur développement, de nature à encourager et appuyer l'apprentissage du français et de l'anglais, et ainsi de suite, et que la partie plus générale demeure à titre d'énoncé de principes. L'application de la loi en serait beaucoup facilitée.

C'est la suggestion qu'avait faite mon collègue de Lanark-Carleton, la dernière fois où nous avons été saisis du même projet de loi. Il est regrettable que le sénateur Gauthier n'ait pas jugé bon d'apporter ces modifications au projet de loi avant de tenter une nouvelle fois de le faire adopter au Parlement.

J'espère que, en comité, nous pourrions y apporter les modifications appropriées pour qu'il puisse mieux atteindre les objectifs.

Je vais appuyer le principe de ce projet de loi. J'invite mes collègues de l'autre côté de la Chambre à faire la même chose, en dépit du fait qu'ils seront libres de voter comme bon leur semblera, puisqu'il s'agit d'une mesure d'initiative parlementaire. Bon nombre de députés devraient, à mon avis, juger que l'objet du projet de loi est raisonnable et valable.

● (1755)

[Français]

Je donnerai mon accord de principe à ce projet de loi et j'inviterais mes collègues conservateurs à faire de même. Je crois qu'un bon nombre de députés jugent raisonnable et valable l'intention de ce projet de loi.

[Traduction]

Cela dit, je crains que certaines dispositions particulières du projet de loi ne comportent les lacunes que j'ai soulignées. J'espère travailler de concert avec tous les députés du comité à améliorer le projet de loi et, peut-être, à faire en sorte qu'il atteigne plus sûrement ses objectifs.

Je prévois donc que nous entendrons des témoins, que nous examinerons la formulation du projet de loi, qu'il reviendra à la Chambre, qu'il sera modifié au besoin, et qu'il sera renvoyé au Sénat. Ce serait une honte d'adopter ce projet de loi à la hâte, pour nous rendre compte par la suite qu'il donne des résultats contraires à ceux qu'il visait.

[Français]

**M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD):** Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole aujourd'hui sur le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur les langues officielles (promotion du français et de l'anglais). J'aimerais remercier le député de Glengarry—Prescott—Russell de parrainer ce projet de loi.

Avant d'aborder le sujet en profondeur, je veux remercier le sénateur Jean-Robert Gauthier, aujourd'hui retiré de la vie politique, pour son héritage. L'honorable sénateur Gauthier a toujours travaillé très fort pour la cause francophone au pays, afin d'éliminer les injustices et d'assurer une égalité entre les deux langues officielles du pays. Merci, sénateur Gauthier et bonne retraite. Même si le sénateur Gauthier est à la retraite, je suis certain qu'il continue à travailler fort pour les minorités au Canada.

Le projet de loi S-3 comporte trois éléments importants.

Premièrement, il y a l'engagement du gouvernement fédéral à favoriser l'épanouissement des minorités francophone et anglophone du Canada et à appuyer leur développement, ainsi qu'à promouvoir la pleine reconnaissance et l'usage du français et de l'anglais dans la société.

Deuxièmement, il y a le fait que la ministre du Patrimoine canadien prenne les mesures qu'elle estime indiquées pour favoriser la progression vers l'égalité de statut et d'usage du français et de l'anglais dans la société canadienne.

Troisièmement, quiconque a saisi la commissaire d'une plainte visant une obligation ou un droit prévus aux articles 4 à 7 et 10 à 13 ou aux parties IV ou V, ou fondés sur l'article 91, peut formuler un recours devant les tribunaux pour le régime de la présente partie.

Cependant, l'essence même du projet de loi est de renforcer le caractère exécutoire et non déclaratoire des obligations qui incombent au gouvernement du Canada aux termes de la partie VII de la Loi sur les langues officielles.

Depuis 17 ans, le gouvernement du Canada s'est doté d'une Loi sur les langues officielles pour rectifier les injustices au sein des communautés francophones et anglophones.

Cependant, le problème a toujours été que le gouvernement ne reconnaissait pas le caractère exécutoire de ses obligations de l'article 41 de la Loi sur les langues officielles.

Il faut s'assurer une bonne fois pour toutes que le gouvernement soit redevable de ses obligations à cet égard.

### Initiatives parlementaires

La commissaire aux langues officielles a d'ailleurs recommandé la clarification de la partie VII, c'est-à-dire de préciser son caractère impératif et l'engagement du gouvernement fédéral. Le problème rencontré au sein des institutions fédérales concernant le bilinguisme dans la fonction publique est le pauvre service bilingue à la population canadienne. Les organisations francophones doivent faire affaires avec le personnel unilingue anglophone seulement, comme par exemple la SANB, la SNA, et j'en passe. Il y a un problème.

À ce sujet, j'aimerais ajouter qu'il n'y a pas si longtemps, le Comité permanent des langues officielles a reçu la présidente de l'AFPC. Elle disait qu'il y avait eu une plainte dans la fonction publique, parce qu'un employé avait reçu une lettre de réprimande. En effet, cette personne à Ottawa, dans la fonction publique, dans les bureaux fédéraux, avait parlé en français. Voici le point que je veux soulever.

Imaginez-vous ce que ce serait aujourd'hui, si le gouvernement laissait passer le fait que des cadres supérieurs du gouvernement fédéral réprimaient un francophone ou une francophone parce qu'il ou elle s'est exprimé dans sa langue maternelle. C'est le cadre supérieur qui devrait être réprimandé. En effet, cela ne donne certainement pas la chance à un anglophone qui a tout fait pour apprendre le français, afin de donner le service dans les deux langues officielles, de pouvoir mettre en pratique sa langue seconde. Cela va à l'encontre du bon sens.

Le problème, c'est vraiment le gouvernement lui-même qui ne respecte pas les deux langues officielles établies ici, au Canada, puisqu'il laisse un cadre supérieur agir de cette manière.

Oui, c'est vrai que la loi a besoin de mordant. En même temps, on a besoin d'un gouvernement qui fait preuve de volonté.

● (1800)

Si le gouvernement fédéral, aujourd'hui libéral, va contre le projet de loi S-3, cela démontre vraiment qu'il ne veut pas respecter les deux langues officielles de notre pays. Cela fait quatre fois que de tels projets de loi sont déposés au Parlement.

Aujourd'hui, le projet de loi S-3 nous arrive du Sénat. Les sénateurs ont trouvé intelligent et correct de voter en faveur de ce projet de loi. Il y avait des conservateurs qui étaient là et qui étaient d'accord avec cela. Il est à souhaiter que les conservateurs de la Chambre des communes prennent une leçon des anciens conservateurs, ceux qu'on appelait les progressistes-conservateurs. Il faut qu'ils se rappellent que nous avons deux langues que nous devons respecter.

Quand on regarde le plan d'action pour les langues officielles, 751 millions de dollars ont été prévus pour aider les langues officielles. Chaque fois, les communautés francophones gagnent quelque chose devant la cour. En effet, elles sont obligées d'aller en cour pour se faire donner des droits, pour se faire respecter. Le gouvernement fédéral va en Cour d'appel.

Je vais donner un exemple. Dans *L'Acadie nouvelle* de ce matin, il est dit ceci:

Rétablissement de postes de l'Agence d'inspection des aliments à Shippagan; La Cour suprême doit décider si elle entendra la cause du Forum des maires.

La Cour suprême du Canada rendra sa décision, aujourd'hui, à savoir si elle entendra la cause qui oppose le Forum des maires de la Péninsule acadienne à l'Agence canadienne d'inspection des aliments dans le dossier du rétablissement des quatre postes fédéraux à Shippagan.

*Initiatives parlementaires*

L'Agence fédérale canadienne d'inspection des aliments, c'est le gouvernement du Canada. C'est le gouvernement du Canada qui n'accepte pas les deux langues officielles pour être capable d'aider les communautés à s'épanouir. C'est lui qui continue d'aller en cour. Toutefois, entre-temps, le Forum des maires de la Péninsule acadienne, un organisme qui n'a pas d'argent, est obligé de prendre ses économies pour se faire entendre devant la cour, et la Cour fédérale lui donne raison. Les inspecteurs des aliments se retournent et le gouvernement fédéral dit qu'il n'est pas d'accord avec cela et qu'il va aller en Cour d'appel.

Mon collègue de Glengarry—Prescott—Russell dit que le gouvernement aimerait bien respecter les deux langues officielles, mais que la loi ne lui en donne pas la chance. Arrêtez de faire appel à la cour. Acceptez la décision de la cour et de cette façon, on aura réglé le problème. C'est pour cela que je crois que c'est le gouvernement qui ne veut pas agir. J'ai du mal à croire qu'il va accepter le projet de loi S-3 parce qu'il n'en veut pas. Le bilinguisme coûte trop cher. Je pense que c'est cela la situation.

Il faut avoir une volonté, il faut continuer et prendre le temps. Cela fait 17 ans qu'on attend. Il est temps que cela arrive.

[Traduction]

Le gouvernement a la responsabilité, parce qu'il y a dans notre pays des lois sur le bilinguisme. Nous avons deux langues et nous devons les respecter toutes les deux et obtenir des services dans les deux langues.

Si le gouvernement continue de se présenter devant la Cour d'appel ou la Cour suprême, en disant qu'il n'a aucun droit, alors ne me dites pas qu'il souhaite avoir des lois qu'il pourrait respecter. Le gouvernement doit respecter la décision du tribunal, mais ce n'est pas ce qu'il fait. J'espère qu'il va changer d'attitude.

• (1805)

[Français]

Le gouvernement libéral a toujours soutenu qu'il reconnaissait le caractère exécutoire de la Loi sur les langues officielles. Toutefois, il n'a pas voulu vraiment le reconnaître parce que cela amènerait trop de causes devant les tribunaux. C'est cela qu'il dit. C'est ridicule. On veut avoir une loi, mais on ne veut pas qu'elle soit bonne parce que les communautés minoritaires iraient en cour.

On va adopter des lois au Parlement, mais on ne veut pas qu'elles soient fortes, car on ne veut pas que les citoyens aillent en cour. Qu'est-ce que c'est que cette histoire? Le gouvernement l'a dit à maintes reprises. Si on renforce la Partie VII de la Loi sur les langues officielles, tout le monde va aller en cour.

Si tout le monde va en cour, cela veut dire qu'on a un moyen problème. Cela veut dire que la Loi sur les langues officielles n'a jamais été respectée. Il faut que cela change. Il faut qu'il y ait une volonté politique de le faire.

Aujourd'hui, on a entendu un groupe qui est venu devant notre Comité permanent sur les langues officielles. C'était des parents en faveur de la langue française, des anglophones. Ils nous disaient qu'ils voulaient envoyer leurs enfants dans des écoles d'immersion.

[Traduction]

Ils ont dit qu'ils veulent qu'ils aillent à l'école pour apprendre le français. Voilà où nous en sommes en 2005. Pour ce qui est de la population de notre pays, maintenant, lorsque nous allons sur le terrain, dans la communauté, la majorité des gens comprennent que nous avons besoin de services dans les deux langues dans notre pays.

Ils veulent apprendre le français, mais nous ne leur en donnons pas les outils, pas les écoles, pas les enseignants et, ensuite, pas le suivi.

Nous avons eu une situation, dont j'ai dit que c'était une honte, où une francophone travaillant dans un établissement public à Ottawa a été réprimandée parce qu'elle parlait français. Je peux dire à mes amis à la Chambre que si c'est ce qui se produit, à quoi pouvons-nous nous attendre de la part d'un anglophone qui a travaillé dur, est allé à l'école, a appris le français et voit une francophone se faire réprimander parce qu'elle parle sa langue maternelle, le français? Pourquoi voudrait-il parler le français à l'âge de 16 ans?

Le peu d'anglais que je parle aujourd'hui, je l'ai appris en Ontario lorsque je m'y suis installé. Je sais ce peu d'anglais aujourd'hui parce que j'ai eu l'occasion de le parler. C'est ce que les parents anglais me disaient aujourd'hui. Ils disaient qu'ils n'ont pas l'occasion et n'ont pas les outils. Si nous voulons que les deux communautés oeuvrent de concert pour que les gens parlent leur propre langue et apprennent l'autre, alors il nous faudra respecter cela.

Voyons les autres pays. Ils ne se disputent pas à propos de la langue. Les gens apprennent six langues dans certains pays, cinq langues dans d'autres; c'est un objectif que d'apprendre des langues étrangères. En notre qualité de Parlement, nous devons fournir les outils pour que les gens puissent y arriver et nous appuierons le projet de loi S-3. Le moment est venu de s'attaquer à cette question. Le moment est venu de forcer le gouvernement à s'en occuper parce qu'il y a une loi dans notre pays et il y a deux communautés bilingues, les Anglais et les Français.

[Français]

**L'hon. Raymond Simard (secrétaire parlementaire du leader adjoint du gouvernement à la Chambre des communes, ministre responsable des langues officielles et ministre responsable de la réforme démocratique, Lib.):** Monsieur le Président, c'est un privilège pour moi de pouvoir prendre la parole dans cette Chambre aujourd'hui pour participer au débat sur le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur les langues officielles (promotion du français et de l'anglais).

Comme vous le savez sans doute, je suis député de l'unique circonscription de Saint-Boniface, au Manitoba. C'est une circonscription qui comprend une communauté francophone extrêmement dynamique qui connaît actuellement un épanouissement important en milieu minoritaire.

Ayant oeuvré très activement au sein de la communauté francophone au Manitoba, je peux vous dire que je suis très soucieux des défis et des opportunités auxquels fait face cette communauté. Dès mon arrivée à la Chambre, j'ai porté un intérêt particulier à ce dossier. C'est donc un plaisir pour moi de m'exprimer sur un dossier qui touche de près les gens que je représente.

Ce projet de loi qui a été présenté au Sénat par l'honorable sénateur Jean-Robert Gauthier, a été adopté par les sénateurs le 26 octobre 2004. Il est aujourd'hui parrainé par mon collègue, l'honorable député de la circonscription de Glengarry—Prescott—Russell. Tous les députés de la Chambre reconnaissent l'engagement de l'honorable député qui s'applique sans relâche à faire progresser le dossier des langues officielles.

Ce projet de loi qui vise à modifier la Loi sur les langues officielles veut renforcer l'égalité du statut des langues officielles du Canada et l'engagement du Canada à cet égard.

M. Gauthier a déposé une première version de ce projet de loi, S-32, le 19 septembre 2001 au Sénat. Depuis, il y a eu les projets de loi S-11 et S-4. Chaque fois, le projet de loi se rendait un peu plus loin dans le processus parlementaire.

On peut faire la même analogie avec l'action gouvernementale en matière de langues officielles. En effet, beaucoup a changé depuis la fin de 2001. Le ministre responsable des langues officielles est maintenant assermenté, le Plan d'action pour les langues officielles a été dévoilé et le cadre d'imputabilité et de coordination qui y était inclus, commence à porter fruit.

L'engagement du gouvernement du Canada à l'égard de la dualité linguistique est sans équivoque. Le discours du Trône du 5 octobre dernier réaffirme que le gouvernement s'emploiera à appliquer le Plan d'action pour les langues officielles, et qu'il continuera de promouvoir la vitalité des communautés minoritaires de langue officielle.

Quelle est donc la nature de cet engagement? L'article 41 de la Loi sur les langues officielles renferme un énoncé d'orientation formelle de la part du gouvernement du Canada. Il s'agit de promouvoir la dualité linguistique du pays, de favoriser l'épanouissement et d'appuyer le développement des communautés minoritaires francophones et anglophones.

Cette orientation est solennelle, permanente et visible aux yeux de tous les Canadiens, car elle est formulée non seulement par le gouvernement, mais aussi par la loi elle-même. Seule une loi adoptée par le Parlement du Canada pourrait modifier l'engagement du gouvernement fédéral.

[Traduction]

**L'hon. Raymond Simard:** Comment cet engagement sera-t-il mis en oeuvre?

La Loi sur les langues officielles prévoit à l'article 42 que c'est le ministre du Patrimoine canadien qui est responsable, en consultation avec les autres ministres, de la coordination de la mise en oeuvre de cet engagement par les institutions fédérales.

De plus, l'article 43 de la loi établit le mandat du ministre du Patrimoine canadien et précise que le ministre prend les mesures qu'il estime indiquées pour « assurer la progression vers l'égalité de statut et d'usage du français et de l'anglais dans la société canadienne ».

Ce mandat, comme la partie VII dans son ensemble, est clairement établi sur le principe de la promotion des langues officielles qui sert de fondement au paragraphe 16(3) de la charte.

L'engagement du gouvernement fédéral aux termes de l'article 41 et sa mise en oeuvre aux termes de l'article 42, de même que le mandat précisé à l'article 43 sont tous très vagues. La réalisation de ces dispositions ne dépend pas seulement de l'établissement et de la gestion de priorités et de l'affectation de fonds et d'autres ressources disponibles. Nous dépendons aussi, dans une grande mesure, de la collaboration de bon nombre d'autres intervenants, dont les gouvernements provinciaux et territoriaux, les entreprises du secteur privé, les organismes bénévoles et d'autres institutions et associations qui ne relèvent pas du contrôle législatif et réglementaire du gouvernement fédéral.

•(1810)

[Français]

Si le projet de loi S-3 n'était pas amendé pour en limiter la portée, il pourrait créer des obligations que nous ne pouvons rencontrer et affecter les relations avec les provinces et les territoires. C'est

### Ajournement

pourquoi nous appuyons le principe sous-jacent au projet de loi S-3, mais aimerions nous assurer que ses effets n'entraveront pas les relations avec les provinces et les territoires. Le gouvernement du Canada collabore étroitement avec les provinces et les territoires à cet égard, et il faut que cette collaboration continue.

Clairement, le gouvernement du Canada assume l'engagement de la partie VII de la Loi sur les langues officielles, ce qui ne veut pas dire qu'il ne peut pas être proactif. C'est pourquoi nous appuyons le principe sous-jacent au projet de loi S-3, mais voulons en limiter la portée. Il ne faut pas non plus perdre de vue tout ce qui a été fait depuis le dépôt de la première version du projet de loi, en 2001.

En effet, en avril 2001, le premier ministre donna au ministre des Affaires intergouvernementales un nouveau mandat pour, et je cite: « envisager de nouvelles mesures énergiques pour continuer d'assurer l'épanouissement des collectivités de langue officielle en situation minoritaire, et de faire en sorte que les langues officielles du Canada soient mieux reflétées dans la culture de la fonction publique fédérale ».

Par conséquent, le 12 mars 2003, le gouvernement du Canada annonçait qu'il investirait 751 millions de dollars sur cinq ans dans un Plan d'action pour les langues officielles. Le gouvernement du Canada s'engage également, à travers le plan d'action, à améliorer l'imputabilité et la gestion horizontale, et à mieux appuyer les communautés de langue officielle en situation minoritaire.

Je suis heureux d'avoir eu l'occasion de commenter sur le projet de loi S-3. En terminant, j'aimerais remercier l'honorable sénateur Jean-Robert Gauthier pour toutes ces années où il a œuvré à la défense des communautés minoritaires de langue officielle au Canada.

•(1815)

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** La période prévue pour l'étude des affaires émanant des députés est maintenant expirée, et l'ordre est reporté au bas de l'ordre de priorité au *Feuilleton*.

---

## MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 38 du Règlement.

[Traduction]

### LES RESSOURCES HUMAINES

**M. Mark Warawa (Langley, PCC):** Monsieur le Président, je prends la parole au nom d'une résidente de Langley, qui a des préoccupations au sujet du programme de prestations de compassion.

Le programme de prestations de compassion a été lancé en janvier 2004, soit il y a un an. La brochure dit ceci:

Une des périodes les plus difficiles qu'une personne puisse vivre est celle où l'un de ses proches est mourant ou risque de mourir. Pour prodiguer des soins à un membre de sa famille gravement malade ou mourant, une personne peut risquer de perdre son emploi et la sécurité financière de sa famille... Le gouvernement du Canada estime que durant de telles périodes les Canadiens ne devraient pas avoir à choisir entre conserver leur emploi et s'occuper d'un membre de leur famille.

### Ajournement

J'ai une histoire vraie à raconter, mais afin de protéger la vie privée de la famille, j'appellerai la personne en question Sue. Sue, donc, est une femme de 43 ans qui vit à Langley et qui s'occupe de sa mère de 73 ans depuis quelques années. Leur famille est très unie et aimante. Sue a appris récemment qu'elle était atteinte d'un cancer terminal et qu'il lui restait de deux à huit mois à vivre. Elle ne peut donc plus s'occuper de sa mère, si bien que sa soeur a quitté son emploi et son foyer dans la vallée de l'Okanagan, en Colombie-Britannique, pour aller s'occuper d'elle.

Le 17 janvier, la soeur et la famille de Sue ont présenté une demande au bureau d'assurance-emploi pour participer au programme de prestations de soignant, qui vise à aider les membres d'une famille à prendre soin les uns des autres dans une situation comme celle-là. On a dit à la famille que la soeur de Sue n'était pas admissible à la prestation de soignant parce que, selon la loi, une soeur n'est pas considérée comme un membre de la famille. Sue n'a ni mari ni enfant et, comme je l'ai dit, sa soeur est sa seule famille. Les employés du bureau d'assurance-emploi ont dit qu'ils ne pouvaient pas présumer qu'elle était un membre de la famille.

Une autre partie de ce programme de prestations de soignant dit que les personnes de la catégorie « autre » pourraient également demander la prestation, et je vais parler plus longuement de ce terme. Le problème, c'est que la loi ne l'a jamais défini. Les employés de la commission d'assurance-emploi ont dit qu'ils n'avaient pas l'autorisation de définir ce terme, de sorte que la soeur de Sue n'a pas été admissible à ce programme.

On a refusé d'accorder des prestations à cette famille le 17 janvier et elle est venue à mon bureau de Langley le 19 janvier. Le 20 janvier, j'ai envoyé une lettre à la ministre des Ressources humaines pour l'informer de cette question urgente. Le 2 février, j'ai personnellement remis une copie de cette lettre à la ministre. Le 4 février, à la Chambre, j'ai demandé à la ministre d'intervenir. Le 7 février, j'ai reçu de la ministre une réponse dans laquelle elle disait ne pas avoir le pouvoir discrétionnaire d'aider cette famille.

Je travaille avec la ministre et avec cette famille depuis maintenant un mois environ et, jusqu'ici, rien ne s'est passé. On nous a dit que la ministre n'a pas le pouvoir discrétionnaire d'intervenir. La Bibliothèque du Parlement m'a informé que la Commission d'assurance-emploi a ce pouvoir discrétionnaire.

Je suis ici aujourd'hui pour demander à la ministre quand elle interviendra. Demandera-t-elle à la Commission d'assurance-emploi d'examiner cette question dans les meilleurs délais pour que les besoins de cette famille soient satisfaits et que le programme de prestations de soignant soit vraiment justifié?

• (1820)

**L'hon. Peter Adams (secrétaire parlementaire de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement du Canada, le ministre et moi-même comprenons la détresse éprouvée par les Canadiens lorsqu'un membre de leur famille souffre d'une maladie grave comme celle décrite par le député. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes engagés à appuyer les travailleurs canadiens afin que ceux-ci ne soient pas contraints de choisir entre garder leur emploi et prendre soin d'un membre de leur famille aux prises avec un grave problème de santé.

C'est pour ces motifs humanitaires qu'en 2004 le gouvernement a créé le programme de prestations pour soins prodigués avec compassion afin d'aider les travailleurs canadiens confrontés à cette situation. Il s'agit du programme auquel le député a fait allusion.

Les études démontrent que, dans la grande majorité des cas, les Canadiens confrontés à de telles situations critiques prennent soin d'un conjoint, d'un parent ou d'un enfant. Les prestations versées permettent aux travailleurs admissibles de prendre un congé temporaire afin de dispenser des soins à un enfant, à un conjoint ou à un parent gravement malade qui risque de mourir.

Les six semaines de prestations peuvent être partagées entre les membres d'une même famille, et ceux-ci peuvent les prendre de façon consécutive, simultanée ou une semaine à la fois au cours d'une période de 26 semaines. Cette option donne une plus grande marge de manoeuvre aux familles, ce qui leur permet d'améliorer la qualité des soins dispensés aux Canadiens gravement malades.

Il a été déterminé qu'une période de six semaines constituait une durée raisonnable permettant de répondre aux besoins des familles canadiennes en plus d'établir une base solide pour les prestations de compassion.

Pour déterminer la durée appropriée, il a fallu tenir compte de bon nombre d'éléments, notamment des données médicales sur la durée et l'évolution d'une maladie grave de même que des meilleures pratiques des secteurs public et privé.

Le député sera heureux de savoir qu'une évaluation sera faite en 2005-2006, notamment pour déterminer si la prestation convient et si la couverture est adéquate. Au 31 décembre 2004, 5 383 travailleurs avaient demandé des prestations de compassion, soit en moyenne 449 par mois.

Le Code canadien du travail et le code du travail de la plupart des provinces et territoires protègent déjà les emplois des travailleurs dans la situation dont il est question. Même dans les provinces où rien n'est prévu, les travailleurs sont admissibles aux prestations de compassion fédérales.

Les employeurs sont conscients qu'il est important d'établir un équilibre entre la vie professionnelle et la vie familiale. En 2001, 73 p. 100 des entreprises interrogées ont affirmé ne pas avoir eu à modifier leurs pratiques ou activités pour s'adapter au nouveau congé.

La prestation est relativement nouvelle. Il est trop tôt pour savoir si le nombre de demandes reçues jusqu'à maintenant demeurera constant. Je l'ai déjà dit, nous tenons à faire mieux connaître le programme à tous les Canadiens. Nous travaillerons en collaboration avec le milieu des soins de santé afin de faire en sorte que les patients et leurs familles sachent qu'ils peuvent demander des prestations de compassion.

L'analyse des données et le suivi continu permettront de s'assurer que les prestations de compassion répondent aux besoins des travailleurs qui font face à des pressions lorsqu'ils doivent prendre soin d'un membre de leur famille gravement malade, comme dans le cas tragique rapporté par le député.

**M. Mark Warawa:** Monsieur le Président, je n'ai pas pris la parole aujourd'hui pour entendre un député lire une brochure. Je veux des réponses. Les personnes mourantes ne peuvent attendre.

J'ai ici quelques statistiques. Le budget annuel de ce programme est de 221 millions de dollars. Il est en vigueur depuis un an et seulement 7 millions de dollars de son budget de 221 millions ont été dépensés.

*Ajournement*

Il existe une catégorie « autre ». Je demande à la ministre de définir qui sont ces « autres ». Une soeur fait-elle partie de la famille? Et un frère? Je crois que ce devrait être le cas, car ces Canadiens font partie de la catégorie qui s'entraide. Les frères et les soeurs font partie de la famille. Il faut corriger rapidement cette réglementation boiteuse dans laquelle la catégorie « autre » n'est pas définie. Nous n'avons pas besoin d'un député qui lit une brochure.

Les ministres ont un pouvoir discrétionnaire. Nous avons entendu parler de ministres qui ont le pouvoir discrétionnaire de faire entrer des effeuilleuses au Canada. Nous avons entendu parler de ministres qui ont le pouvoir discrétionnaire d'accélérer les procédures, comme celle, antidémocratique, visant à redéfinir le mariage. Or, on nous dit maintenant que les ministres n'ont aucun pouvoir discrétionnaire et qu'ils n'aborderont pas la question des soins de compassion au moment opportun.

Je demande à la ministre qu'elle fasse ce qui convient, c'est-à-dire qu'elle représente le Canada et qu'elle offre des soins de compassion afin que les familles puissent demeurer unies.

• (1825)

**L'hon. Peter Adams:** Monsieur le Président, comme mon collègue l'a signalé, la ministre a dit n'avoir aucune discrétion en ce qui a trait aux personnes admissibles à la prestation de compassion. La mesure législative qui est encore assez récente et qui a été adoptée par la Chambre prévoit clairement que sont admissibles à cette prestation les travailleurs qui prodiguent des soins ou offrent un soutien à un membre de leur famille, enfant, conjoint ou parent, souffrant d'une maladie grave qui risque de causer le décès.

Comme je l'ai mentionné, c'est encore une nouvelle mesure législative, mais déjà une évaluation est en cours et cette dernière comprendra un examen de la pertinence et de la portée des prestations prévues.

Je réitère encore une fois que j'éprouve personnellement beaucoup de compassion, à l'instar du ministre, face au cas que mon collègue a cité. Il a fait un excellent travail dans ce dossier. Nous avons affaire aux prescriptions de la loi.

[Français]

## L'IMMIGRATION

**Mme Meili Faille (Vaudreuil-Soulanges, BQ):** Monsieur le Président, depuis le début de la présente législature, j'ai posé en cette Chambre de nombreuses questions concernant le traitement que le gouvernement fédéral a réservé à M. Mohamed Cherfi. Les représentants du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration ainsi que le ministre se traînent encore les pieds dans ce dossier.

Dans le dossier de M. Mohamed Cherfi, je crois qu'il faut rappeler certains éléments. Entre autres, Mohamed Cherfi est un algérien qui a fui son pays et cherché refuge au Canada. Sa demande d'asile fut refusée en 1999. Il a pu demeurer ici à cause d'un moratoire sur le renvoi des Algériens. Comme ses compatriotes, M. Cherfi a milité pour la régularisation de son statut. Le malheur de M. Cherfi est d'être devenu le porte-parole de ces gens traités injustement par le Canada.

Devant les pressions, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration de l'époque n'a eu d'autre choix que de céder. Une amnistie a été décrétée pour les sans-statut algériens, mais dans un geste de vengeance à l'égard de leur porte-parole, M. Cherfi a été exclu.

La seule solution qu'il lui restait était de se terrer dans un sanctuaire religieux. Dans un geste sans précédent, Citoyenneté et

Immigration Canada a exigé que la police de Québec viole le sanctuaire de l'Église unie de Saint-Pierre, rue Saint-Ursule à Québec. Il fut dès lors reconduit à la frontière américaine. Depuis, il est en détention aux États-Unis.

Ces actes de la part de Citoyenneté et Immigration Canada ont mené à une mobilisation de la communauté.

Pour permettre le retour de M. Cherfi, cinq personnes respectées de la région de Québec, incluant M. Marc Ouellet, ont entrepris de le parrainer à titre de personne à protéger. M. Cherfi compte de nombreux appuis dans la communauté au Québec.

Il faut comprendre que depuis qu'il a pris position publiquement pour les sans-statut algériens, les risques quant à sa sécurité sont décuplés. Il est maintenant perçu comme quelqu'un qui a terni l'image du régime algérien à l'étranger.

Citoyenneté et Immigration Canada a d'ailleurs promis au groupe parrain de rendre une décision rapidement de façon à ce que son retour, s'il est possible, se fasse avant qu'il soit renvoyé des États-Unis.

Une coalition a été créée pour le soutenir, lui et ses proches, dans toutes ces démarches.

Ils ont entre autres reçu l'appui de: la Ligue des droits et libertés; d'Amnistie internationale, section canadienne francophone; de la Table de concertation des organismes au service des personnes réfugiées et immigrantes; de la Coalition pour la surveillance internationale des libertés civiles; de la Centrale des syndicats du Québec; de la Fédération des femmes du Québec et bien d'autres.

Je pose donc la question suivante au ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration: pourquoi le gouvernement du Canada n'a-t-il pas permis le retour de M. Cherfi?

Est-ce que son ministère a perdu toute sensibilité humaine? Est-ce que la présence au Canada d'un sans-statut algérien, qui use de sa liberté d'expression, est embarrassante pour le gouvernement?

• (1830)

[Traduction]

**L'hon. Hedy Fry (secrétaire parlementaire du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Lib.):** Monsieur le Président, comme la députée le sait, je ne peux me prononcer sur les détails de cette affaire ni d'aucune autre affaire. Je n'ai pas non plus l'intention de parler du système d'immigration américain, car le Canada est un pays souverain et, comme tous les autres pays, il dispose de ses propres lois et règlements en matière d'immigration.

Je peux assurer à la députée que les voies de droit régulières sont suivies au Canada. Je tiens à remercier la députée de sa question qui me permet de souligner le rôle important que joue le Canada pour offrir un refuge sûr aux réfugiés légitimes.

Le Canada est reconnu pour sa générosité envers ceux qui ont besoin de protection, ceux qui fuient les persécutions, la torture ou les menaces qui pèsent sur leur vie dans leurs pays d'origine. Le système de détermination du statut de réfugié du Canada est l'un des plus généreux au monde. Les principes d'équité, d'ouverture et de transparence sont à la base du programme canadien de protection des réfugiés.

### Ajournement

Pour maintenir l'intégrité de ce système, il est impératif que, une fois tous les paliers d'examen épuisés, les candidats non retenus quittent le Canada lorsqu'on leur demande sinon il faut les expulser. Les personnes qui souhaitent vivre au Canada doivent passer par les voies officielles. Les agents des visas traitent les demandes qu'ils reçoivent selon des lignes directrices claires et transparentes. Chaque demande est examinée selon ses circonstances particulières.

[Français]

**Mme Meili Faille:** Monsieur le Président, en fait, l'histoire et les derniers mois ont prouvé que la demande était valide, dans chaque cas où les personnes ont été protégées par les églises, entre autres celles qui ont trouvé refuge dans un sanctuaire. Le ministre actuel a acquiescé à ces demandes et accordé un statut particulier.

Dans le cas de M. Cherfi, le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration a violé le sanctuaire. M. Cherfi reçoit un appui d'innombrables personnes, des personnalités connues de la région et des gens qui le connaissent.

En fait, on accuse M. Cherfi de ne pas avoir travaillé. Un homme qui a consacré autant de temps à aider bénévolement les siens doit au moins recevoir une considération à titre humanitaire. On doit quand même considérer le travail qu'il a fait. On doit également considérer qu'il a une vie ici, maintenant, qu'il a intégré la société québécoise et qu'il a également une conjointe qui l'attend impatiemment ici.

Donc sa vie est menacée présentement à cause de l'aspect médiatique de ce dossier. Nous demandons au ministre d'acquiescer à cette demande.

[Traduction]

**L'hon. Hedy Fry:** Monsieur le Président, le droit d'asile dans les églises est une tradition bien connue. Ce n'est toutefois pas une loi. Le système canadien de détermination du statut de réfugié est équitable et généreux, et il suit des procédures clairement définies.

Le gouvernement s'est engagé à faire en sorte que notre système de détermination du statut de réfugié soit le reflet des valeurs des Canadiens et qu'il inspire confiance à la population. Dans les cas où la compassion ou des motifs d'ordre humanitaire entrent en ligne de compte, la détermination s'effectue au cas par cas, par une analyse de tous les éléments. Par conséquent, il nous est impossible de faire des commentaires sur ce cas individuel et la procédure en cours. Une fois que toutes les avenues de l'application régulière de la loi ont été explorées et qu'un jugement définitif a été rendu, nous nous attendons à ce que les personnes concernées rentrent dans leurs pays.

Lorsqu'un agent des visas reçoit une demande de réinstallation d'un réfugié, il a l'obligation de l'examiner selon les normes définies par la convention appropriée des Nations Unies. Notre système doit continuer d'assurer la protection des réfugiés légitimes en conformité de directives claires et transparentes.

LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

**M. Bradley Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC):** Monsieur le Président, pour la gouverne des téléspectateurs, je vais brièvement reformuler la question que je soulève encore une fois dans le cadre de la motion d'ajournement. J'ai posé cette question au ministre des Finances, mais c'est la vice-première ministre qui y a répondu. Elle concerne les milliers de postes vacants dans les rangs des membres de la GRC dans tout le Canada. Ce qui me préoccupe le plus dans mon cas, c'est la situation en Saskatchewan.

Je reprends les propos que l'actuel ministre des Travaux publics a tenus. Il a dit que nous devrions faire disparaître le registre des armes à feu et qu'il aurait été préférable de consacrer le milliard de dollars à la GRC. C'était une pensée admirable.

Au Comité de la justice de la Chambre, les députés conservateurs qui siégeaient au comité avaient proposé de transférer 56 millions de dollars du registre des armes à feu à la formation des agents de la GRC. Le comité a rejeté la motion, le gouvernement ayant reçu l'appui des bloquistes et des néo-démocrates. Je pose donc la question au ministre pour l'encourager à investir davantage de ressources là où il le faudrait, soit dans la GRC.

Lors de la dernière campagne électorale, j'ai rencontré huit ou neuf agents de la GRC en faisant du porte-à-porte. Je suis fier de dire qu'ils ont tous promis de voter pour moi. Je leur ai demandé ceci: « De quoi avez-vous besoin, que voulez-vous? Le gouvernement vous soutient-il adéquatement? »

En Saskatchewan, nous trouvons que nous avons de graves problèmes de criminalité. Le nombre de meurtres dans cette province est malheureusement élevé, notamment dans la ville de Saskatoon, et nous n'en sommes pas fiers. Il faut davantage de services policiers pour régler le problème de la méthamphétamine en cristaux et celui de la consommation de drogue. Il faut davantage de services policiers pour régler le problème des introductions par effraction. Je sais que ce sont là des problèmes inhérents aux villes, mais la GRC a besoin de plus de ressources.

Je suis allé rencontrer les gens, pas devant les caméras, pas pour que cela soit diffusé publiquement, mais pour qu'ils m'expliquent directement ce qu'ils auraient aimé dire à quelqu'un qu'ils voyaient comme un éventuel député, quelqu'un qui est maintenant devenu leur député. Je leur ai demandé: « De quoi avez-vous vraiment besoin? »

Les agents de la GRC m'ont dit qu'ils avaient besoin de plus d'équipement de base. Les édifices de leurs détachements ruraux tombent en ruines. Ces agents ont besoin de meilleures voitures et d'équipement de base pour s'acquitter de leurs fonctions.

Ils m'ont dit qu'ils n'avaient pas besoin du registre des armes à feu. Ils m'ont dit qu'ils trouvaient ce registre encombrant et nuisible. D'ailleurs, un des agents de la GRC qui m'a d'abord posé des questions portait une tenue civile et il m'a demandé ce que je pensais de ce registre. Je lui ai évidemment expliqué pourquoi j'estimais que c'était un désastre. Il m'a dit: « Tant mieux, parce que nous avons besoin de cet argent pour faire des choses plus utiles. Nous devons nous occuper de la criminalité dans la communauté et il faut que certaines sommes soient réaffectées. Nous ne demandons pas tous les fonds du registre des armes à feu, mais seulement une partie. »

Ma question au gouvernement est donc la suivante: pourquoi ne pas prendre cet argent et l'utiliser pour combler les postes vacants, pourquoi ne pas l'investir dans ce que souhaitent les communautés et les agents de la GRC?

Je sais que le secrétaire parlementaire énumérera tout ce que le gouvernement a fait, mais les besoins sont tellement grands. Les besoins subsistent et ils ne sont pas satisfaits. Peu importent les mesures que le gouvernement prétendra avoir prises, il faut octroyer des fonds supplémentaires. J'espère que le gouvernement réglera le problème en ne gaspillant plus cet argent et en le dépensant à meilleur escient.

*Ajournement*

• (1835)

**L'hon. Peter Adams (secrétaire parlementaire de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, Lib.):** Monsieur le Président, la GRC est réputée depuis fort longtemps pour offrir des services de police à tous les Canadiens, qu'il s'agisse de services fédéraux, provinciaux, territoriaux ou municipaux; elle compte 750 détachements aux quatre coins du Canada. Le gouvernement fait des investissements importants dans le service de police fédéral et il honore les contrats passés avec les services de police provinciaux. La GRC est reconnue dans le monde comme étant un service de police moderne et à la fine pointe.

La GRC a une autorisation de dépenses de près de 3 milliards de dollars. En fait, depuis 1999-2000, l'autorisation de dépenses annuelle de la GRC a augmenté de quelque 850 millions de dollars, passant d'un peu moins de 2 milliards de dollars à plus de 2,8 milliards de dollars.

Ces fonds permettent à la GRC de remplir ses obligations aux termes des divers accords sur les services de police. Conformément à ces accords, ce sont les provinces qui déterminent, dans le cadre d'un processus de consultation auprès des commandants, le niveau adéquat de services dont elles ont besoin. Les accords sur les services de police provinciaux prévoient une formule de partage des coûts à hauteur de 70 p. 100 pour le gouvernement provincial et de 30 p. 100 pour le gouvernement fédéral.

Depuis 1999-2000, la GRC a l'autorisation de dépenser 505 millions de dollars de plus pour la prestation de services de police contractuels, ce qui représente une hausse de 225 millions de la contribution fédérale.

Pour le prochain exercice financier, nous allons accorder à la GRC un pouvoir de dépenser additionnel de 88 millions de dollars ainsi que 500 nouveaux agents pour les services de police à contrat. La part d'augmentation du fédéral est de 33 millions de dollars, le reste étant assumé par nos partenaires contractuels.

La GRC agit également comme partenaire responsable dans les provinces. En consultation continue avec les autorités provinciales et municipales, elle comble les vacances dans des détachements partout au Canada. De fait, à l'heure actuelle, la GRC traite des demandes concernant plus de 180 agents à contrat en Alberta et 182 nouveaux agents de police municipaux en Colombie-Britannique. De plus, la GRC collabore de façon constante avec les gouvernements provinciaux et les municipalités pour des questions ayant trait aux ressources.

En Saskatchewan, environ 1 100 membres de la GRC assurent des services de police à contrat à l'heure actuelle.

La GRC veille à disposer des ressources nécessaires et à les affecter selon les besoins en services policiers.

Comme on l'a déjà dit à la Chambre, la Division dépôt de la GRC, soit l'École de la GRC, établie à Regina, en Saskatchewan, forme cette année un nombre sans précédent de cadets. Comparativement aux 586 nouveaux membres embauchés en 2001-2002, la GRC a embauché chaque année depuis un beaucoup plus grand nombre de membres réguliers: 649 en 2002-2003, 839 en 2003-2004, et un total prévu de 850 membres réguliers pour 2004-2005.

De plus, la GRC procède actuellement à un examen de tous ses processus de recrutement afin de déterminer quelles améliorations stratégiques elle peut y apporter pour continuer à remplir ses engagements en matière de maintien de l'ordre.

Les organisations locales et nationales chargées de la sécurité communautaire et de la santé publique ainsi que leur personnel

appuient fermement tous les aspects du programme des armes à feu. Le gouvernement est déterminé à fournir à la GRC les outils dont elle a besoin pour faire son travail. Cela concerne directement le Registre canadien des armes à feu. Le registre est un important outil pour la GRC, qui le consulte en moyenne 2 000 fois par jour.

Les coûts du Centre des armes à feu Canada baissent depuis plusieurs années. En 2004, le gouvernement a annoncé des améliorations au programme des armes à feu et des mesures de maîtrise des coûts; il s'est engagé à verser au centre quelque 85 millions de dollars par année à compter du prochain exercice, et à fixer à 25 millions de dollars le plafond des coûts liés à l'enregistrement. Cela représente la moitié du financement accordé au centre en 2000-2001. En fait, ces dernières années, d'importantes améliorations ont été apportées à l'organisation du centre et du programme des armes à feu.

En outre, l'Association canadienne des chefs de police et l'Association canadienne de la police professionnelle appuient l'enregistrement de toutes les armes à feu et l'obligation pour tous les propriétaires d'armes à feu de se procurer un permis. D'ailleurs, en 2004, l'association des policiers a adopté une motion disant précisément cela.

• (1840)

**M. Bradley Trost:** Monsieur le Président, j'ai entendu les gens d'en face citer bien des chiffres. Je les ai vus se targuer d'avoir fait ceci et cela. J'exhorte le secrétaire parlementaire à se rendre sur place, à rencontrer le personnel subalterne et à parler aux policiers de leurs besoins.

Je suis un conservateur. En principe, je n'aime pas dépenser, mais il y a certains services dont le gouvernement a besoin et les services policiers en font partie. Investir dans la GRC est une bonne façon de dépenser. Si la consommation de drogues diminue, cela entraînera une réduction des coûts liés à la santé. Si le nombre de crimes contre les biens diminue, cela entraînera une plus grande productivité dans notre économie. C'est là une façon judicieuse et prudente d'utiliser nos ressources, mais il faut dépenser en fonction des besoins.

Le gouvernement cite toutes sortes de chiffres. Parlons plutôt aux policiers. De quoi ont-ils vraiment besoin? Je leur ai posé la question. Ils ne demandent pas du luxe. Ils m'ont dit que les installations dans les détachements ruraux se détériorent. Ils éprouvent des problèmes avec leur matériel. Ils ont besoin de vraies ressources. Ils n'ont pas besoin de belles paroles. Ils n'ont pas besoin de statistiques.

**L'hon. Peter Adams:** Monsieur le Président, je sais qu'il serait déplacé de dire que le député est un menteur, alors je ne le dirai pas. Cependant, s'il s'en va dire aux gens que le coût de l'enregistrement est d'un milliard de dollars, puis leur demande ce qu'ils feraient, eux, avec ce milliard, il suscitera sans doute certaines réactions. Mais c'est faux. C'est archifaux, et s'il prenait le temps de regarder les chiffres, il comprendrait que c'est faux.

Le registre des armes à feu n'a jamais coûté un milliard de dollars. Même en comptant toutes les dépenses faites en dix ans depuis le début, on est encore bien loin de cette somme. Les députés m'ont entendu parler de 25 millions de dollars. Si le député présente des faussetés aux gens, il est certain qu'il obtiendra des réponses très différentes de leur part que s'il leur présente l'information exacte.

Les associations de police appuient l'enregistrement des armes à feu.

*Ajournement*

Par ailleurs, le gouvernement a investi 112 millions de dollars pour lutter contre le crime organisé, 100 millions de dollars pour mettre à niveau la technologie de compilation des casiers judiciaires et d'analyse des empreintes digitales, 34 millions de dollars pour combattre l'exploitation des enfants à des fins criminelles et 27 millions de dollars pour la banque de données génétiques à elle seule. Voilà des dépenses dans le domaine de l'application de la loi qui vont aider la GRC et les gens dont le député parlait.

●(1845)

[Français]

**Le président suppléant (M. Marcel Proulx):** La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre demeure donc ajournée jusqu'à demain, à 10 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 45.)

---





# TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 17 février 2005

<b>AFFAIRES COURANTES</b>		M. Masse .....	3624
<b>Rapport sur la gouvernance des sociétés d'État</b>		M. Bigras .....	3624
M. Alcock .....	3607	M. Bagnell .....	3626
<b>Certificat de nomination</b>		M. Watson .....	3627
M. LeBlanc .....	3607	M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley) .....	3627
<b>Les comités de la Chambre</b>		M. Blaikie .....	3628
<b>Citoyenneté et immigration</b>		M. Wilfert .....	3629
M. Telegdi .....	3607	M. Tilson .....	3629
<b>Pétitions</b>		M. Masse .....	3630
<b>Le mariage</b>		M. Goodyear .....	3631
M. Johnston .....	3607	M. Bagnell .....	3632
Mme Skelton .....	3607	Mme Longfield .....	3632
<b>Le diabète</b>		M. Watson .....	3633
Mme Skelton .....	3607	M. Angus .....	3633
<b>Le mariage</b>		M. Goodyear .....	3634
M. Szabo .....	3607	M. Wilfert .....	3634
<b>Questions au Feuilleton</b>		M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley) .....	3635
M. LeBlanc .....	3608	M. Watson .....	3636
<b>Les travaux de la Chambre</b>		M. Comartin .....	3636
M. Godin .....	3608	Mme Oda .....	3637
Motion .....	3608	M. Bagnell .....	3637
Adoption de la motion .....	3608	Mme Wasylcia-Leis .....	3638
<b>Recours au Règlement</b>		M. Watson .....	3639
<b>Étude du projet de loi C-23</b>		M. Bagnell .....	3639
M. Godin .....	3608	<b>DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS</b>	
M. Guimond .....	3609	<b>La pornographie juvénile</b>	
M. LeBlanc .....	3609	M. Ritz .....	3640
M. Forseth .....	3609	<b>Les garderies</b>	
M. Crête .....	3610	Mme Neville .....	3640
M. Szabo .....	3610	<b>L'observatoire du Mont-Mégantic</b>	
<b>INITIATIVES MINISTÉRIELLES</b>		M. Boulianne .....	3640
<b>Les crédits</b>		<b>Rafik Hariri</b>	
<b>Motion de l'opposition—L'environnement</b>		Mme Folco .....	3640
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley) .....	3610	<b>L'agriculture</b>	
Motion .....	3610	M. Scheer .....	3641
M. Forseth .....	3613	<b>Les pompiers</b>	
M. Bigras .....	3614	M. D'Amours .....	3641
M. Bagnell .....	3614	<b>Yvon Labelle</b>	
M. Efford (Avalon) .....	3615	M. Lessard .....	3641
M. Bigras .....	3616	<b>Rafiq Hariri</b>	
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley) .....	3617	M. Patry .....	3641
M. Julian .....	3617	<b>Le sport</b>	
M. Rajotte .....	3617	M. Schellenberger .....	3641
M. Dion .....	3617	<b>Les maladies du cœur</b>	
M. Rajotte .....	3619	M. Savage .....	3642
Mme Davies .....	3619	<b>L'aide aux victimes du tsunami</b>	
M. Bigras .....	3619	M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) .....	3642
M. Carrie .....	3620	<b>Les affaires autochtones</b>	
M. Bigras .....	3621	M. Martin (Winnipeg-Centre) .....	3642
M. Bagnell .....	3622		
M. Rajotte .....	3622		
M. Wilfert .....	3623		

<b>Les Forces canadiennes</b>	
Mme Hinton .....	3642
<b>Le Tournoi international de hockey pee-wee de Québec</b>	
M. Simard (Beauport—Limoilou) .....	3642
<b>La santé</b>	
Mme Skelton .....	3643
<b>Les garderies</b>	
Mme Boivin .....	3643
<b>Le Centre universitaire PME du Centre-du-Québec</b>	
Mme Picard .....	3643

## QUESTIONS ORALES

<b>Les affaires étrangères</b>	
M. Harper .....	3643
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3643
M. Harper .....	3643
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3643
M. Harper .....	3644
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3644
M. Day .....	3644
M. Pettigrew .....	3644
M. Day .....	3644
M. Pettigrew .....	3644
M. Duceppe .....	3644
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3644
M. Duceppe .....	3644
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3644
M. Duceppe .....	3645
M. Pettigrew .....	3645
M. Duceppe .....	3645
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3645
M. Blaikie .....	3645
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3645
M. Blaikie .....	3645
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3645
M. Kenney .....	3645
M. Pettigrew .....	3645
M. Kenney .....	3645
M. Martin (LaSalle—Émard) .....	3646
<b>Les finances</b>	
M. Solberg .....	3646
M. McKay .....	3646
M. Solberg .....	3646
M. McKay .....	3646
<b>Les affaires étrangères</b>	
Mme Lalonde .....	3646
M. Pettigrew .....	3646
Mme Lalonde .....	3646
M. Valeri .....	3646
<b>L'environnement</b>	
M. Bigras .....	3647
M. Dion .....	3647
M. Bigras .....	3647
M. Dion .....	3647
M. Mills .....	3647
M. Dion .....	3647
M. Mills .....	3647
M. Dion .....	3647

<b>Les garderies</b>	
Mme Ambrose .....	3647
M. Dryden .....	3647
Mme Ambrose .....	3648
M. Dryden .....	3648
<b>Le mariage</b>	
M. Holland .....	3648
M. Cotler .....	3648
<b>Les transports</b>	
M. Masse .....	3648
M. Lapierre (Outremont) .....	3648
M. Masse .....	3648
M. Lapierre (Outremont) .....	3648
<b>Les garderies</b>	
Mme Skelton .....	3649
M. Dryden .....	3649
Mme Skelton .....	3649
M. Dryden .....	3649
<b>Le rapport de la vérificatrice générale</b>	
M. Merrifield .....	3649
M. Alcock .....	3649
<b>La santé</b>	
M. Tweed .....	3649
M. Dosanjh .....	3649
<b>La radiodiffusion</b>	
M. Kotto .....	3649
Mme Bulte .....	3649
M. Kotto .....	3649
Mme Bulte .....	3649
<b>La sécurité de l'information</b>	
M. Tilson .....	3650
M. Alcock .....	3650
<b>Les nominations gouvernementales</b>	
M. Fletcher .....	3650
M. Dion .....	3650
<b>La santé</b>	
M. Silva .....	3650
Mme Bennett .....	3650
<b>La fiscalité</b>	
M. Lunn .....	3650
M. McCallum (Markham—Unionville) .....	3650
<b>Les affaires autochtones</b>	
M. Harrison .....	3650
M. Scott .....	3651
<b>L'aéroport de Mirabel</b>	
M. Laframboise .....	3651
M. Lastewka .....	3651
<b>La santé</b>	
M. Khan .....	3651
M. Dosanjh .....	3651
<b>Recours au Règlement</b>	
<b>La période des questions</b>	
M. Kenney .....	3651
M. Valeri .....	3651

<b>Les travaux de la Chambre</b>	
M. Hill .....	3652
M. Valeri .....	3652

**Privilège**

**Le commerce international et les affaires étrangères**

M. Hill .....	3652
Mme Davies .....	3653
M. Valeri .....	3654
M. Kenney .....	3654

**INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

**Les crédits**

**Motion de l'opposition—L'environnement**

M. Watson .....	3654
M. Wilfert .....	3656
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley) .....	3657
M. Mills .....	3657
M. Comartin .....	3658
M. Adams .....	3659
M. Stoffer .....	3659
M. Wilfert .....	3660
Mme Desjarlais .....	3661
M. Martin (Winnipeg-Centre) .....	3661
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca) .....	3662
M. Tonks .....	3663
Mme Desjarlais .....	3664
M. Bagnell .....	3665
M. Masse .....	3666
M. Wilfert .....	3667
M. Julian .....	3667

**AFFAIRES COURANTES**

**Les comités de la chambre**

**Citoyenneté et immigration**

Mme Redman .....	3668
------------------	------

Motion .....	3668
Adoption de la motion .....	3668

**INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

**Les crédits**

**Motion de l'opposition—L'environnement**

M. Boudria .....	3668
M. Wilfert .....	3669
Report du vote sur la motion .....	3669

**INITIATIVES PARLEMENTAIRES**

**La Loi sur les langues officielles**

M. Boudria .....	3669
Projet de loi S-3. Deuxième lecture .....	3669
M. Kotto .....	3671
M. Godin .....	3671
M. Bergeron .....	3671
M. Sauvageau .....	3672
M. Lauzon .....	3673
M. Godin .....	3675
M. Simard (Saint Boniface) .....	3676

**MOTION D'AJOURNEMENT**

**Les ressources humaines**

M. Warawa .....	3677
M. Adams .....	3678

**L'immigration**

Mme Faille .....	3679
Mme Fry .....	3679

**La Gendarmerie royale du Canada**

M. Trost .....	3680
M. Adams .....	3681

**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions et Services de dépôt  
TPSGC, Ottawa (Ontario) K1A 0S5  
Internet: <http://publications.gc.ca>  
1-800-635-7943 ou appel local (613) 941-5995

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Publishing and Depository Services  
PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5  
Internet: <http://publications.gc.ca>  
1-800-635-7943 or Local 613-941-5995

**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 et Services de dépôt, TPSGC, Ottawa (Ontario) K1A 0S5**

**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 Publishing and Depository Services, PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5**

**The English version of this publication may be obtained from Publishing and Depository Services  
PWGSC, Ottawa, ON K1A 0S5**