



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 142



NUMÉRO 032



2^e SESSION



39^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 6 décembre 2007



Présidence de l'honorable Peter Milliken

TABLE DES MATIÈRES

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 6 décembre 2007

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

● (1005)

[Traduction]

RECOURS AU RÈGLEMENT

LE COMPORTEMENT ALLÉGUÉ DU DÉPUTÉ DE PORT MOODY—
WESTWOOD—PORT COQUITLAM

L'hon. Karen Redman (Kitchener-Centre, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Hier, la députée de London—Fanshawe a invoqué le Règlement concernant un comportement qu'aurait eu le député de Port Moody—Westwood—Port Coquitlam. Je suis moi aussi intervenue au sujet de ce rappel au Règlement et je tiens à m'excuser si les commentaires que j'ai faits ont préoccupé ou gêné de façon indue le député de Port Moody—Westwood—Port Coquitlam.

L'hon. Jay Hill (secrétaire d'État et whip en chef du gouvernement, PCC): Monsieur le Président, je tiens à remercier la whip en chef de l'opposition des excuses qu'elle vient de présenter.

Je signalerai toutefois, au sujet de ce recours au Règlement, que trop souvent des députés tirent trop rapidement des conclusions et, ce faisant, ils peuvent faire beaucoup de tort à d'autres députés et blesser inutilement des gens.

Évidemment, il nous tarde de recevoir les excuses que la députée de London—Fanshawe présentera elle aussi. Toutefois, nous avons assisté à la Chambre à un des pires incidents du genre. Quand des gens sont injustement accusés, l'incident devient un cirque médiatique et une histoire d'intérêt national.

Au nom de mon collègue qui n'est pas à la Chambre en ce moment — je sais que je ne suis pas censé dire cela, mais je crois que c'est évident —, j'accepte les excuses de la députée.

Cependant, je tiens à rappeler que les whips sont responsables du moral et de la discipline au sein de leur caucus respectif. Je crois qu'il nous incombe de réfléchir à cela et de ne pas sauter aux conclusions.

Le Président: Je remercie les deux whips de leurs remarques. La députée de Vancouver-Est veut intervenir au sujet du même rappel au Règlement.

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais simplement préciser, à la suite des interventions de la whip de l'opposition et du whip du gouvernement, que la députée de London—Fanshawe présentera dès que possible des excuses à la Chambre. Je tiens donc à confirmer que c'est bien ce qui se produira.

Le Président: Je remercie les députés de leur attention. Comme je l'ai indiqué hier, j'estime que ce recours au Règlement était tout à fait inadmissible et qu'il n'était pas indiqué d'en saisir la Chambre.

* * *

LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

Le Président: J'ai l'honneur de déposer le rapport d'une délégation parlementaire canadienne concernant sa visite officielle en Allemagne, du 8 au 14 octobre 2007.

AFFAIRES COURANTES

● (1010)

[Traduction]

LOI SUR L'ACCORD DÉFINITIF CONCERNANT LA PREMIÈRE NATION DE TSAWWASSEN

L'hon. Chuck Strahl (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC) demande à présenter le projet de loi C-34, Loi portant mise en vigueur de l'accord définitif concernant la Première Nation de Tsawwassen et modifiant certaines lois en conséquence

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

Le Président: Le ministre veut-il invoquer le Règlement?

L'hon. Chuck Strahl: Monsieur le Président, après toutes ces années, je tiens à dire que c'est un honneur que de présenter, dans les deux langues officielles, ce projet de loi historique sur l'accord définitif concernant la Première Nation de Tsawwassen.

* * *

[Français]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Gary Goodyear (Cambridge, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter le cinquième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre.

Affaires courantes

[Traduction]

Conformément au paragraphe 91.1(2) du Règlement, le rapport dresse la liste des affaires qui ont été ajoutées à l'ordre de priorité reconstitué le vendredi 23 novembre 2007 sous la rubrique des initiatives parlementaires et qui ne devraient pas être désignées non votables.

Le Président: Conformément au paragraphe 91.1(2) du Règlement, le rapport est adopté d'office.

CITOYENNETÉ ET IMMIGRATION

M. Norman Doyle (St. John's-Est, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le deuxième rapport du Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration, intitulé *Récupérer sa citoyenneté: Un rapport sur la perte de la citoyenneté canadienne*.

Je suis très heureux qu'après des semaines d'audience, notre comité soit en mesure de présenter aujourd'hui un rapport unanime sur cette très importante question. Je remercie les membres du comité de leur participation, de même que le vice-président, le député de Kitchener—Waterloo.

PÊCHES ET OCÉANS

M. Fabian Manning (Avalon, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le premier rapport du Comité permanent des pêches et des océans concernant le projet de loi C-32, Loi concernant le développement durable des pêches dans les eaux côtières et les eaux intérieures du Canada. Le comité demande que le gouvernement examine l'opportunité de renvoyer le projet de loi au comité avant la deuxième lecture.

* * *

[Français]

LE RÉGIME DE PENSIONS DU CANADA

Mme Raymonde Folco (Laval—Les Îles, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-491, Loi modifiant le Régime de pensions du Canada (invalidité épisodique).

Monsieur le Président, je suis très heureuse d'avoir aujourd'hui l'occasion de prendre la parole en Chambre, afin de déposer un projet de loi visant à protéger les personnes souffrant d'une invalidité épisodique. Je voudrais remercier le député de Pierrefonds—Dollard de son appui quant à ce projet de loi, qui vise à permettre à ces personnes de bénéficier des prestations offertes dans le cadre des programmes du Régime de pensions du Canada. Par invalidité épisodique, on entend une invalidité liée, par exemple, à une maladie mentale, au diabète, au cancer, à la sclérose en plaques, au VIH-sida ou à la drépanocytose.

Le projet de loi que je présente vise à supprimer les obstacles systémiques qui empêchent les personnes souffrant d'invalidité épisodique de pouvoir s'intégrer à la population active, à la collectivité et à la société, et ce, au plein sens du terme.

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

* * *

● (1015)

PÉTITIONS

L'INDUSTRIE MINIÈRE

Mme France Bonsant (Compton—Stanstead, BQ): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de déposer en cette Chambre une pétition de ma collègue de Vaudreuil—Soulanges, qui fait un travail exceptionnel.

Cette pétition concerne l'industrie minière qui est en croissance partout dans le monde. Les gens qui ont signé cette pétition sont inquiets du fait que les droits de la personne, les obligations et les droits imposés par lesdites compagnies minières canadiennes ne sont pas respectés à l'étranger.

Je dépose donc en Chambre, ce matin, cette pétition qui contient plusieurs noms.

* * *

[Traduction]

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, on a répondu à la question n° 27 plus tôt par voie d'ordre de dépôt de document. En réponse à la question n° 27, j'ai de la documentation supplémentaire à fournir à la Chambre. Si la question pouvait être transformée en ordre de dépôt de document, le document serait déposé immédiatement.

Le Président: Plaît-il à la Chambre que la réponse supplémentaire à la question n° 27 soit transformée en ordre de dépôt de document?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Question n° 27 — **M. Wayne Marston:**

En ce qui concerne les fonds fédéraux affectés aux secours d'urgence en cas de catastrophe au cours des dix dernières années: a) de combien d'argent dispose-t-on annuellement, toutes sources fédérales confondues, pour de telles éventualités; b) quels ministères, sociétés d'État ou organismes bénéficiaires de subventions fédérales gèrent ces fonds et combien ont-ils reçu annuellement; c) à l'occasion de quelles catastrophes a-t-on versé des fonds de secours à des collectivités locales et à des propriétaires dans les régions sinistrées et (i) combien a-t-on accordé à chaque collectivité dans chaque cas, (ii) à combien s'est élevé le versement moyen aux particuliers ou aux propriétaires dans chaque cas; d) suivant quels critères décide-t-on qu'il s'agit d'une catastrophe et, une fois la décision prise, suivant quels critères fixe-t-on les niveaux d'aide financière; e) l'infestation actuelle du dendroctone du pin en Colombie-Britannique et en Alberta constitue-t-elle une catastrophe digne de secours d'urgence et (i) si non, pourquoi, (ii) si oui, à quelle date a-t-elle été désignée comme catastrophe et pourquoi; f) à combien estime-t-on les dommages matériels causés aux commerces et aux propriétaires privés par le dendroctone du pin (i) en Colombie-Britannique, (ii) en Alberta; g) combien de demandes d'aide financière d'urgence le ministre de la Sécurité publique a-t-il reçues de collectivités touchées par le dendroctone du pin dans le cadre du Fonds d'aide financière en cas de catastrophe et (i) quelles collectivités ont présenté une demande et à quelle date et combien chacune a-t-elle demandé, (ii) où en est chaque demande?

(Le document est déposé)

[Traduction]

M. Tom Lukiwski: Monsieur le Président, je demande que les autres questions restent au *Feuilleton*.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

RECOURS AU RÈGLEMENT

ALLÉGATIONS DE CORRUPTION DU NPD DANS ABBOTSFORD

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement.

Lors de la dernière campagne électorale fédérale, le Nouveau Parti démocratique du Canada a rendu publiques des allégations faites par notre candidat dans Abbotsford, en Colombie-Britannique, M. Jeffrey Hansen-Carlson, selon lesquelles il avait été la cible d'une tentative de corruption pendant la campagne électorale.

Nous avons également pris des dispositions pour que M. Hansen-Carlson répète ces allégations aux médias de tout le Canada le 13 janvier 2006. Ces allégations visaient spécifiquement le candidat du Parti libéral du Canada, M. David Oliver et le directeur de sa campagne, M. Gordie Kahlon.

Un communiqué disant que MM. Oliver et Kahlon devraient faire l'objet d'une enquête pour infraction à l'article 481 de la Loi électorale du Canada a été diffusé.

Ces allégations n'auraient jamais dû être rendues publiques pas plus que nous aurions dû inciter Jeffrey Hansen-Carlson à les répéter avant qu'il y ait eu une enquête pour vérifier les faits et les dispositions législatives se rapportant à ces allégations.

Le Nouveau Parti démocratique admet qu'il a commis une grave erreur en rendant ces allégations publiques et en faisant croire à un jeune candidat sans expérience qu'il était justifié de faire ces allégations et de les répéter à quelque 40 reprises dans des médias, partout au Canada. Aucun fait n'est jamais venu corroborer une allégation de corruption ou de tentative de corruption.

À la suite de nos allégations et de nos actions, l'ancien premier ministre du Canada a démis David Oliver de ses fonctions de candidat libéral dans la circonscription d'Abbotsford.

Le NPD souhaite s'excuser publiquement auprès de MM. Oliver et Kahlon, de leurs familles, de leurs partisans et, surtout, des électeurs d'Abbotsford, qui ont voté en fonction du fait que la moralité et la conduite d'un des candidats avaient été remises en question sans raison par notre équipe de campagne.

Le NPD a fait une autre grave erreur de jugement. Le 23 janvier 2006, le conseiller principal du commissaire aux élections fédérales nous a écrit en réponse à une lettre envoyée à Élections Canada le 13 janvier 2006 par M. Éric Hébert. Nous aurions dû rendre cette lettre publique dès que nous l'avons reçue.

Le résultat est que MM. Oliver et Kahlon ont fait l'objet de soupçons beaucoup trop longtemps. Ne pas rendre cette lettre publique immédiatement a été une erreur de notre part et nous le reconnaissons.

La poursuite s'est conclue par le versement de dommages et intérêts à MM. Oliver et Kahlon par notre parti.

Nous tenions à présenter ces excuses publiquement à la Chambre des communes afin d'inscrire dans le harsard que nous reconnaissons avoir fait de graves erreurs et que nous voulons les corriger.

En tant que chef adjointe, je ne suis pas satisfaite de la façon dont cette affaire a été menée. Le NPD s'est doté d'une procédure pour s'assurer de faire preuve de diligence raisonnable sur toutes les questions de fait et de droit.

Je suis heureuse de dire que j'ai rencontré MM. Oliver et Kahlon. Cette intervention à la Chambre des communes s'adresse à eux et à leurs familles.

Travaux des subsides

Je souhaite à MM. Oliver et Kahlon la meilleure des chances dans leur vie privée et publique et je tiens à assurer à la Chambre, aux Canadiens et aux électeurs d'Abbotsford que le Nouveau Parti démocratique du Canada ne répètera pas ces erreurs.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LES TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LA TAXE FÉDÉRALE D'ACCISE SUR L'ESSENCE

M. Paul Zed (Saint John, Lib.) propose:

Que, conformément à l'esprit du Nouveau pacte pour les villes et les collectivités présenté par les libéraux, la Chambre se dise d'avis qu'il est dans le meilleur intérêt des Canadiens que le gouvernement prenne des mesures pour rendre permanent le partage de la taxe fédérale d'accise sur l'essence avec toutes les municipalités du Canada, dans le but de financer l'amélioration de l'infrastructure communautaire locale.

Le Président: Comme c'est aujourd'hui le dernier jour désigné de la période des crédits se terminant le 10 décembre 2007, la Chambre suivra la procédure habituelle pour examiner le projet de loi de crédits et en terminer l'étude.

Compte tenu des pratiques récentes, les députés sont-ils d'accord pour que l'on distribue maintenant le projet de loi?

Des voix: D'accord.

● (1020)

M. Paul Zed: Aujourd'hui, notre motion est la suivante:

Que, conformément à l'esprit du Nouveau pacte pour les villes et les collectivités présenté par les libéraux, la Chambre se dise d'avis qu'il est dans le meilleur intérêt des Canadiens que le gouvernement prenne des mesures pour rendre permanent le partage de la taxe fédérale d'accise sur l'essence avec toutes les municipalités du Canada, dans le but de financer l'amélioration de l'infrastructure communautaire locale.

Les villes sont le moteur qui fait avancer notre économie. La croissance continue et la stabilité économique de nos villes sont essentielles si on veut offrir des possibilités à tous les Canadiens. Compte tenu du fait que nos dix plus grandes villes comptent pour 50 p. 100 de la population et du PIB, il faut répondre à leurs besoins. Si nous voulons assurer la viabilité future de notre économie, il est primordial de le faire.

Il est également vrai que le développement des villes canadiennes déterminera en grande partie notre réussite dans une économie mondialisée. Comme l'ancien premier ministre libéral, le député de LaSalle—Émard, l'a souligné: « Dans un monde où les talents, les capitaux et les idées sont mobiles, on se trouve dans la situation où Toronto et Montréal sont en concurrence avec Shanghai et Bangalore, Ottawa avec Helsinki et Vancouver avec San Francisco ».

D'un autre côté, on ne peut faire abstraction du fait que c'est dans les villes que la plupart des Canadiens vivent, travaillent et se divertissent. C'est là que se trouvent nos foyers et nos quartiers. Notre niveau de vie est fonction des possibilités récréatives, culturelles et éducatives qui existent dans les villes.

Travaux des subsides

Ce niveau de vie dépend d'une infrastructure solide, viable et durable qui nous permet de profiter de ces possibilités. Généralement, cette responsabilité est confiée aux administrations municipales. C'est pourquoi elles doivent bénéficier d'un soutien approprié pour s'en acquitter.

Je suis très fier d'être membre d'un parti qui, pendant plus d'une décennie, a collaboré avec les dirigeants municipaux afin de tenter d'améliorer la qualité de vie dans les villes canadiennes. Dès le tout premier budget présenté par le gouvernement Chrétien en 1994, les gouvernements libéraux ont effectué des investissements graduels dans l'infrastructure partout au pays. Le Programme infrastructure Canada, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale et d'autres programmes libéraux ont permis des investissements de 12 milliards de dollars dans les municipalités canadiennes.

Même lorsque le député de LaSalle—Émard tentait de venir à bout de l'énorme déficit que les Canadiens avaient hérité de l'ancien gouvernement conservateur de Brian Mulroney, il s'est assuré, avec l'aide du reste du Cabinet libéral, que les villes canadiennes ne manquent de rien et que des investissements importants soient faits dans le secteur des infrastructures pendant les années 1990.

Cependant, l'investissement dans les projets d'infrastructure était seulement la première étape d'un cadre financier et stratégique à long terme dont les municipalités canadiennes avaient vraiment besoin. Les municipalités en ont besoin encore plus de nos jours. En effet, les villes canadiennes tentent de répondre aux besoins stratégiques du XXI^e siècle à l'aide d'un modèle conçu au XIX^e siècle.

Contrairement à la vaste majorité des municipalités dans l'ensemble des États-Unis et de l'Europe occidentale, la majeure partie des recettes des villes et des collectivités au Canada provient de l'impôt foncier. Malgré le fait que les villes doivent fournir des services sociaux, des conseils en matière d'immigration, des logements, des moyens de transport en commun, des routes, des services de police et beaucoup d'autres choses, il n'y a pas eu de changement dans le modèle de financement des villes au Canada depuis plus de 150 ans.

• (1025)

On ne peut pas s'attendre à ce que les municipalités financent les programmes sociaux, les services d'immigration et bien d'autres éléments du filet social du Canada à même les impôts fonciers. Les impôts fonciers ne sont pas faits pour financer ce genre de services.

Il est tout à fait possible qu'une veuve qui possède une maison au cœur de Fort McMurray, en Alberta, ait vu la valeur de sa maison quintupler ou décupler, mais elle a toujours un revenu fixe. Devrait-on vraiment exiger qu'elle paie dix fois plus d'impôts fonciers qu'elle le faisait il y a dix ans, même si son revenu n'a pas changé? Je ne suis pas du tout de cet avis.

Si la portée des responsabilités des villes canadiennes est plus grande aujourd'hui, c'est d'abord et avant tout à cause des mesures qu'ont adoptées les gouvernements dans les années 1990 pour s'attaquer au problème du déficit qui gonflait. Ils se sont ainsi déchargés d'un large éventail de responsabilités sur des ordres de gouvernement inférieurs sans toutefois leur donner les ressources appropriées pour gérer le fardeau.

Les villes, qui ne pouvaient passer des responsabilités à d'autres, ont donc eu à s'occuper de tous les problèmes dont elles avaient hérité. Légalement, les villes n'ont pas le droit d'accuser des déficits de fonctionnement, même si certaines peuvent financer des projets d'immobilisations au moyen d'un financement déficitaire. La ville d'Edmonton, par exemple, a eu un budget de fonctionnement

équilibré pendant un certain temps, mais en 2005 sa dette à long terme a augmenté, passant de 417 millions à 470 millions de dollars à cause de dépenses d'immobilisations. À eux seuls, les paiements d'intérêts s'élèvent à plus de 20 millions de dollars par an.

Par conséquent, même si, du point de vue du fonctionnement, les municipalités semblent avoir réussi à gérer la situation sans devoir faire face à des difficultés financières, leurs niveaux d'endettement augmentent partout au Canada.

D'un bout à l'autre du pays, les unes après les autres, les villes et les collectivités ont dû choisir entre faire des investissements à long terme dans l'infrastructure et satisfaire l'exigence quotidienne d'équilibrer les budgets de fonctionnement. La plupart des villes n'arrivent même pas à satisfaire les exigences courantes de leurs nouvelles responsabilités. Elles cherchent désespérément de l'argent neuf.

Pour tenter de corriger ce déséquilibre fondamental, le gouvernement libéral a travaillé d'arrache-pied avec ses partenaires municipaux et provinciaux afin d'entamer le processus qui consiste à bâtir la capacité fiscale à long terme des municipalités et des collectivités du Canada.

Dans le budget 2004, le gouvernement Chrétien a annoncé que le gouvernement fédéral rembourserait intégralement aux municipalités toute la TPS qu'elles avaient à payer. À elle seule, cette simple mesure leur procure plus de 700 millions de dollars par an.

En 2005, le gouvernement libéral a fait un pas de plus en annonçant son nouveau pacte pour les villes, qui prévoyait le partage avec les municipalités des recettes fédérales provenant de la taxe d'accise sur l'essence. C'est au cours de l'exercice 2008-2009 que le programme arrive complètement à maturité et, je suis fier de le dire, qu'il donne aux municipalités 2 milliards de dollars par année.

Mais le programme prendra fin un jour. La loi prévoit qu'on cessera de remettre de l'argent aux municipalités à ce titre en 2014. La motion que nous débattons aujourd'hui invite le gouvernement fédéral à rendre permanent le partage de la taxe sur l'essence avec les municipalités.

Pourquoi est-ce si important? La réponse est très simple: permettre une bonne planification municipale. Pour que les villes soient en mesure de planifier comme il faut leurs investissements dans l'infrastructure et puissent en remplacer les principaux éléments en temps voulu et d'une manière méthodique, elles doivent être sûres de leurs sources de revenus.

• (1030)

Cela est particulièrement indispensable pour les municipalités, car la plupart d'entre elles ne sont pas autorisées à recourir au financement déficitaire pour réaliser de grands projets d'immobilisation. Ainsi, à moins qu'elles ne puissent être pleinement assurées de compter sur des sources de revenu à long terme, elles ne peuvent tout simplement pas gérer leur infrastructure locale. Si le transfert de la taxe sur l'essence devenait un élément permanent des budgets du gouvernement fédéral, cela contribuerait en partie à offrir aux municipalités canadiennes le financement à long terme qu'il leur faut pour répondre à leurs besoins concernant la collectivité et l'infrastructure.

Certains députés de la Chambre se demandent peut-être pourquoi l'infrastructure municipale est si importante. Ils peuvent se demander pourquoi nous devrions nous en soucier. En fait, je présume que le ministre des Finances se demande pourquoi il devrait colmater les nids-de-poule.

Travaux des subsides

Le 20 novembre dernier, la Fédération canadienne des municipalités a publié un rapport extrêmement important, qui montrait que, dans l'ensemble, les municipalités canadiennes sont aux prises avec un déficit d'infrastructure de 123 milliards de dollars. Le communiqué de la FCM dit: « Les fondations physiques des villes et des collectivités du Canada sont "près de l'effondrement". »

On ajoute:

« L'économie et la qualité de vie du Canada et la santé et la sécurité des Canadiens dépendent de l'infrastructure que nos municipalités construisent et possèdent, mais nous n'avons pas les ressources pour la maintenir. Si nous n'agissons pas bientôt, au plan national, pour nous attaquer à ce déficit, nous verrons plus de défaillances catastrophiques de nos routes, de nos ponts, de notre approvisionnement en eau et de toute notre infrastructure vitale. Il est impensable de continuer ainsi. »

« Le chiffre de 123 milliards de dollars, comparativement aux estimations antérieures, montre clairement que le déficit de l'infrastructure municipale augmente plus rapidement qu'on le pensait. En majeure partie, l'infrastructure municipale a été construite entre les années 1950 et 1970, et son remplacement s'impose. À mesure que les actifs atteignent la fin de leur durée utile, les coûts de réparation et de remplacement montent en flèche. Dans tout le Canada, l'infrastructure municipale a atteint le point de rupture. »

À mon avis, aucune des affirmations de la FCM ne devrait étonner les députés. Prenons l'infrastructure récréative, par exemple. Nous avons tous dans notre circonscription une patinoire commémorative ou une piscine du centenaire. Pensons à ces installations, dont bon nombre tombent en décrépitude et ont besoin d'être réparées, voire carrément remplacées.

Les programmes libéraux d'infrastructure ont commencé à répondre à ces besoins, comme c'est le cas à Sault Ste. Marie, où les Jardins commémoratifs de Sault ont été remplacés par une nouvelle aréna, ou à Grand Bay, au Nouveau-Brunswick, où un partenariat entre la province et la municipalité a permis de construire de nouvelles installations récréatives.

Permettez-moi de donner un autre exemple aux députés. Montréal est l'une des plus grandes villes du Canada et sa population compte des millions de personnes. C'est également une ville où la valeur des biens immobiliers est très élevée. Cela peut porter à croire que la ville est en mesure d'entreprendre des projets importants, pourtant, même à Montréal, la FCM a constaté que les systèmes d'aqueduc et d'égout présentent de sérieux problèmes. Selon le rapport de la FCM, 33 p. 100 des canalisations d'égout ont atteint la fin de leur durée de vie utile en 2002, mais aucun plan d'ensemble n'est prévu pour assurer l'entretien du réseau d'alimentation en eau de Montréal.

• (1035)

Le gouvernement devrait-il rester les bras croisés alors que le réseau d'aqueduc et d'égout de l'une des plus grandes villes au Canada continue de se détériorer? À l'heure actuelle, Montréal est une des villes où le réseau d'alimentation en eau et le réseau d'égout sont assez bons. Toutefois, dans un grand nombre de collectivités canadiennes, les eaux d'égout brutes sont déversées dans les lacs et les rivières.

L'équipe de Saint John a exercé de fortes pressions pendant longtemps pour que tous les ordres de gouvernement acceptent de traiter le nettoyage du havre comme une priorité. Nous entreprenons maintenant la tâche plus importante de renouveler et de remplacer les systèmes d'alimentation en eau à un coût de plus de 150 millions de dollars. Je signale que ce n'est qu'une des douzaines de projets d'infrastructure prévus à Saint John, Nouveau-Brunswick, ma collectivité. Les localités jumelles de Rothesay et de Quispamsis sont typiques des centaines de collectivités au Canada qui ont besoin de nouvelles routes, d'usines de traitement des eaux et d'installations récréatives nouvelles pour servir leur population grandissante.

Il ne fait aucun doute que des mesures urgentes s'imposent dès maintenant. Il suffit de jeter un coup d'oeil sur l'attitude du Parti conservateur à l'égard des villes avant qu'il n'arrive au pouvoir.

En juin 2003, le premier ministre a déclaré son opposition au Nouveau pacte pour les villes. C'est vrai. Il s'est opposé au transfert des recettes de la taxe sur l'essence aux municipalités. Il a dit qu'il ne souscrivait pas à l'idée que le gouvernement fédéral doive conclure une nouvelle entente avec les municipalités. Ce n'est pas tout ce qu'il a dit.

En 2004, quand il était candidat à la direction du Parti conservateur, le premier ministre a dit qu'un gouvernement dirigé par Stephen Harper n'essaierait pas de créer des programmes spécialisés...

Le vice-président: À l'ordre, s'il-vous-plaît. Le député sait qu'il n'est pas censé faire indirectement ce qu'il ne peut faire directement. Je suis persuadé qu'il peut s'en sortir autrement.

M. Paul Zed: Merci, monsieur le Président.

Le premier ministre a poursuivi en disant que le gouvernement fédéral ne chercherait pas à créer des programmes spécialisés ni à s'ingérer dans de nouveaux domaines comme la politique municipale ou l'éducation. Si ce point de vue tiré du programme du Parti conservateur de 2004 n'était pas assez clair, il y avait aussi ceci:

En fait, le gouvernement fédéral ne se concentre pas assez sur ses principales responsabilités. Il consacre trop de temps à des dossiers qui sont davantage du ressort des provinces et des municipalités. L'infrastructure en est un excellent exemple.

Je suppose que nous ne devrions pas être surpris que le premier ministre refuse carrément de discuter de dossiers municipaux avec le premier ministre McGuinty de l'Ontario.

La réaction du ministre des Finances devant les préoccupations des villes est encore pire. Au sujet du rapport de la FCM, le ministre a répondu aux municipalités qu'elles devraient cesser de se plaindre, car le gouvernement fédéral ne s'occupe pas de nids de poule. C'est une brillante réponse de la part de cet ancien ministre des Finances de l'Ontario, qui est en grande partie responsable des difficultés financières actuelles des villes de cette province.

Je ne pourrais être plus éloquent à ce chapitre que Carol Goar, du *Toronto Star*, qui a écrit ceci au sujet du ministre des Finances:

Il y a une dizaine d'années, il était un ministre influent au sein de ce gouvernement ontarien qui a imposé un plan de restructuration massif aux villes de la province. Il a en effet forcé les municipalités à prendre en charge la moitié du coût de l'aide sociale, des prestations d'invalidité et d'une foule de services sociaux. Il s'est déchargé sur les administrations locales de la responsabilité du parc vieillissant de logements sociaux en versant une subvention ponctuelle pour leur réparation. En outre, il a sabré le financement des garderies et du transport en commun [...]

Non seulement [le ministre des Finances] refuse-t-il d'accepter la responsabilité du gâchis qu'il a contribué à créer, mais encore il insulte les victimes. Il se comporte comme un fier-à-bras plein aux as tout en espérant que les électeurs le remercient de sa rectitude financière.

La réalité, c'est que les municipalités canadiennes tirent le diable par la queue. Quand j'entends le ministre des Transports parler de subventions de 33 milliards de dollars aux municipalités canadiennes en disant que rien de la sorte n'avait été fait dans le passé, j'ai automatiquement le réflexe d'examiner ses chiffres.

Travaux des subsides

Premièrement, les 33 milliards de dollars en question incluent 5,8 milliards de dollars au titre du financement du rabais de TPS aux municipalités, une initiative libérale. Il reste donc 27,2 milliards de dollars, qui comprennent également 11,8 milliards de dollars au titre du Nouveau pacte pour les villes. Il s'agit encore là d'un programme libéral, mais le premier ministre a plusieurs fois répété qu'il ne verserait pas cet argent et il s'est opposé au versement de cette subvention aux municipalités. Il va de soi que le ministre des Transports ne voudrait pas faire croire qu'il a versé cet argent aux villes. Le montant original inclut également le financement de la porte d'entrée du Pacifique.

Finalement, l'engagement du gouvernement se réduit à moins de 7 milliards de dollars sur 7 ans. En définitive, il ne reste presque rien du programme d'une valeur de 33 milliards de dollars dont se vante le ministre avec tant de fierté.

Ce serait déjà quelque chose de rendre permanent le transfert de la taxe sur l'essence aux municipalités. Ce serait la preuve, même si le gouvernement refuse de s'engager sérieusement envers nos villes, même si le gouvernement n'a montré que du mépris pour ces questions que les maires du Canada soulèvent régulièrement, que le Parti libéral du Canada comprend les problèmes concrets auxquels doivent faire face les municipalités du Canada et qu'il collaborera avec les provinces, nos partenaires municipaux et nos collectivités pour régler ce dossier de la plus haute importance.

• (1040)

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Monsieur le Président, j'ai bien aimé le discours de mon collègue d'en face. J'ai été conseiller municipal de Burlington, dans la région de Halton, pendant 13 ans. Les problèmes d'infrastructure n'ont rien de nouveau pour les municipalités. Celles-ci se débattent avec ce genre de problème depuis des années.

Chez nous, à Burlington, je siégeais au conseil lorsqu'il a fallu majorer l'assiette fiscale municipale de 1 p. 100 rien que pour les infrastructures. Nous ne comprenons que trop bien les besoins en matière d'infrastructure.

Le déficit dans ce domaine ne date pas d'hier. Cela fait plus que 22 mois qu'il existe. Les municipalités en font part au fédéral depuis nombre d'années. Notre gouvernement a mis au point un programme d'aide de 33 milliards de dollars qui va enfin permettre aux municipalités de parer à certains besoins. Notre gouvernement pose des gestes concrets; il ne se contente pas de parler de ce qu'il va faire.

Les municipalités sont des créatures des provinces. Une province pourrait en fait, par voie législative, faire disparaître complètement les municipalités. Nous avons des difficultés avec des provinces comme l'Ontario quand il s'agit de conclure l'entente régissant l'acheminement de ces 33 milliards de dollars vers les provinces.

Que fait le Parti libéral pour s'assurer que les gouvernements libéraux provinciaux concluent, comme nous le souhaitons, des ententes avec nous pour que les municipalités puissent recevoir l'argent destiné aux infrastructures?

M. Paul Zed: Monsieur le Président, les députés du Parti conservateur charrient un petit peu lorsqu'ils parlent de 33 millions de dollars. Le député, qui est un ancien conseiller municipal, n'ignore certes pas que les différents programmes d'infrastructure du gouvernement libéral précédent ont tous été recyclés et remballés dans un programme appelé « Chantiers Canada » alors que, dans les faits, il ne reste plus grand chose dans ce fonds pour les chantiers.

Je vais poser une question pour la forme au député. Peut-être voudra-t-il retourner ensuite consulter son caucus et son chef pour

leur demander s'ils se sont bel et bien engagés à financer les villes et les localités.

Il est clair pour moi, une fois les chiffres disséqués, que le budget de 2005 du député de Wascana prévoyait l'affectation de 11,5 milliards de dollars aux villes et aux localités. Dans le budget de 2007 du gouvernement actuel, ce montant a été amputé de 7,5 milliards de dollars.

Comment le député peut-il expliquer une réduction de 7,5 milliards de dollars dans les fonds alloués aux villes et aux localités du pays? Les électeurs de Burlington voudront sûrement lui poser la question si jamais il se représente devant l'électorat.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, je voudrais simplement rafraîchir la mémoire à mon collègue de Saint John, qui siège avec moi au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Il ne faut pas oublier que j'ai eu la chance d'être maire d'une municipalité du Québec de 1982 à 2000 et que j'ai été président de l'Union des municipalités de 1997 à 2000. Mon collègue présente des trous de mémoire. Il nous dit que le Parti libéral a commencé à investir dans les infrastructures en 1994, et que celui-ci devait atteindre un déficit zéro. Or, là se situe justement le problème: l'atteinte du déficit zéro. Dans les années 1990, les libéraux ont voulu éliminer le déficit qu'avaient laissé les conservateurs. Donc, qu'ont-ils fait? Ils ont sabré dans les transferts aux provinces, tant en santé qu'en éducation. Mon collègue doit faire rejaillir cela à sa mémoire.

Quel a été l'impact de ces compressions? Pour essayer de maintenir les services en santé et en éducation, les provinces canadiennes, notamment le Québec et l'Ontario, se sont montrées plus dures envers les villes et les commissions scolaires. Telle est la réalité. Évidemment, aujourd'hui, on assiste à un déficit. En effet, qu'ont fait les villes? On leur a attribué tout plein de nouvelles responsabilités en matière d'infrastructure, par exemple pour les routes, les ponts et les viaducs, mais elles ne recevaient pas l'argent pour les assumer.

Le Québec vient de reprendre les 4 000 ponts, structures et oeuvres d'art qu'il avait rétrocédés aux villes en 1992, puisque celles-ci n'ont pas investi 5 ¢ pour l'entretien de ces structures. En somme, le problème d'infrastructure a pris naissance dès la minute où le gouvernement fédéral a décidé de sabrer dans les transferts aux provinces.

Mon collègue trouve-t-il qu'il est suffisant, aujourd'hui, de prolonger le programme de la taxe d'assise sur l'essence, alors que les villes ont besoin de 123 milliards de dollars pour régler les problèmes d'infrastructure? Encore une fois, il faut rappeler que les villes n'ont pu les mettre à jour parce que, depuis le début des années 1990, elles paient pour qu'Ottawa atteigne le déficit zéro.

• (1045)

[Traduction]

M. Paul Zed: Monsieur le Président, je suis parfaitement au courant de l'engagement du député en matière d'infrastructure municipale et de l'intérêt qu'il porte à ce dossier. Il s'est fait le champion de la collaboration entre le gouvernement national, les provinces et les administrations municipales.

Travaux des subsides

Dans la plateforme électorale de 1993 du Parti libéral, les investissements du Canada en matière d'infrastructure, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, bref, tous ces programmes ont été établis en dépit d'un immense déficit dont nous avons hérité du gouvernement conservateur précédent. Nous avons tout un défi à relever, cela ne fait aucun doute. Je rappelle au député que le Québec a été la première province du Canada à reconnaître la valeur du programme d'infrastructure du gouvernement libéral de M. Chrétien et la première à l'avaliser.

J'admets qu'il est difficile de parvenir à un juste équilibre dans la répartition, entre les différents projets, des fonds dont dispose le Parlement du Canada, il est toutefois indéniable que l'infrastructure traverse une crise. Je conviens avec le député que la taxe sur l'essence et la réduction de la TPS font partie d'un ensemble plus vaste. Je l'encourage à continuer à s'opposer à la politique néo-conservatrice du gouvernement conservateur qui consiste à s'intéresser aux municipalités sans avoir rien à leur offrir. Le gouvernement conservateur n'a pas d'argent pour les maires, ni pour les conseillers et les localités. Le ministre des Finances leur a dit de cesser de se plaindre et de se mettre au travail. Le ministre des Ressources humaines et du Développement social a déclaré qu'on devrait sabrer les programmes d'infrastructure. Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a prétendu que le montant prévu par le gouvernement conservateur était très élevé alors qu'on sait, après avoir vérifié les chiffres et l'engagement pris par le gouvernement précédent, qu'il avait bel et bien prévu un investissement de 11,5 milliards de dollars pour l'infrastructure, un montant que le gouvernement actuel a réduit de 7,5 milliards.

M. Paul Dewar (Ottawa-Centre, NPD): Monsieur le Président, je tiens à remercier mon collègue du Parti libéral de ses commentaires et de l'analyse qu'il a faite de certains chiffres. C'est très utile pour le débat.

J'aimerais lui poser une question sur les ressources disponibles pour nos villes et pour l'infrastructure de notre pays. Il a parlé du rapport de la FCM. C'est très utile. D'autres rapports sont arrivés aux mêmes conclusions pour ce qui est du déficit en matière d'infrastructure au pays. J'aimerais qu'il me dise où nous en sommes actuellement en ce qui a trait à la mise à jour financière du gouvernement. Je reconnais qu'il est important de partager certaines choses comme la taxe sur l'essence par exemple, mais j'ai récemment partagé une tribune sur la Colline avec des politiciens locaux qui se préoccupent de l'état de nos finances et de la possibilité que l'on accorde l'équivalent d'un cent de la TPS.

Ma question porte sur la réduction de l'impôt des sociétés. Un train de mesures fiscales ont été proposées récemment au Parlement et je suis très inquiet de voir que son parti n'a pas annoncé ses couleurs à cet égard. Je considère que, lorsqu'un parti ne se prononce pas et ne vote pas contre un train de mesures présentées par le gouvernement, cela correspond à une acceptation, à une concession et peut-être même à une approbation.

Selon l'analyse financière du gouvernement, quel devrait être le niveau approprié d'impôt sur les sociétés au pays? Je crois que nous avons besoin de précisions à cet égard. J'aimerais à tout le moins connaître l'opinion du député et celle de son parti à cet égard.

• (1050)

M. Paul Zed: Monsieur le Président, je crois que le député appuie l'orientation du Parti libéral à l'égard de l'investissement dans les villes et les collectivités au pays. Il est très important que tous les députés reconnaissent qu'il n'y a pas seulement un déficit de

123 milliards de dollars au chapitre de l'infrastructure au pays, mais également un écart de plus en plus grand au niveau de la pauvreté. Le chef de notre parti et chef de l'opposition a défini très clairement l'engagement de notre parti à l'égard de l'amélioration des conditions de vie des Canadiens qui vivent sous le seuil de la pauvreté. Il...

Le vice-président: À l'ordre. Je suis désolé, mais la période des questions et observations est terminée. Reprise du débat. Le secrétaire parlementaire du ministre des Finances a la parole.

M. Ted Menzies (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, au cours du débat d'aujourd'hui, les députés du Parti libéral diront bien des choses aux Canadiens sur l'état de l'infrastructure du Canada. Nous avons déjà entendu des affirmations qui n'ont guère de fondements. Il est vrai qu'il faut remettre l'infrastructure en état, mais les libéraux n'ont jamais tenté d'y faire quoi que ce soit, et l'état de l'infrastructure en témoigne de façon éclatante.

Les Canadiens entendront les libéraux prétendre les uns après les autres que les villes du Canada sont aux prises avec un énorme déficit sur le plan de l'infrastructure et que seules des initiatives fantomatiques et mythiques du Parti libéral peuvent le résorber. Mais il n'est guère probable que nous entendrions une évaluation honnête des faits. L'infrastructure publique du Canada s'est dégradée à ce point avec l'âge que des travaux de modernisation et de remplacement s'imposent. Et si nous n'intervenons pas, il est probable que le Canada perdra du terrain dans l'économie mondiale.

Les libéraux préféreront blâmer de façon simpliste notre gouvernement, qui est au pouvoir depuis un peu moins de deux ans. Nous sommes tous conscients de ce qu'il y a de fallacieux dans cette position. Ils ne diront pas un mot du long règne libéral de 13 ans, pendant lequel les besoins des villes canadiennes sur le plan de l'infrastructure ont été largement négligés. Ces 13 ans de gouvernement libéral ne sont pas étrangers au déficit critique et redoutable dont le gouvernement conservateur a hérité.

Encore une fois, c'est là une attitude plutôt simpliste et décevante, d'autant plus que le gouvernement conservateur a déjà commencé à prendre des mesures rapides et décisives. Il est en train de construire l'infrastructure de calibre mondial dont les Canadiens ont besoin et qu'ils méritent.

Comme l'a fait justement remarquer la mairesse de Brampton, en Ontario, Susan Fennell, en seulement deux ans, les conservateurs ont fait plus que le gouvernement fédéral libéral pour les municipalités. C'est toute une condamnation. On peut dire qu'il est lamentable que les libéraux aient fait de cette question un enjeu politique avec autant de sectarisme.

La reconstruction de l'infrastructure du Canada est un enjeu vital. L'infrastructure, sa fiabilité et son efficacité sont des questions qui touchent tous les Canadiens au quotidien. Après tout, nous empruntons tous les routes pour aller au travail, pour conduire les enfants à l'école, à leurs parties de hockey, à leurs classes de ballet. Nous avons tous besoin d'une eau potable salubre et de systèmes de gestion des déchets pour protéger notre santé et celle de nos familles.

L'infrastructure, c'est bien plus que cela. Elle soutient la productivité, elle appuie le commerce et alimente la croissance économique pour que nous bâtissions des collectivités solides et compétitives. Sans aucun doute, la force de l'infrastructure fait la force d'un pays. Le gouvernement actuel, comme nul autre avant lui, est conscient de l'importance de l'infrastructure dans son sens économique large, pour construire une économie de calibre mondial, capable de relever les défis du XXI^e siècle et de triompher.

Travaux des subsides

La vieille approche du gouvernement libéral consistait à préconiser des plans isolés, sans intégrer l'infrastructure à une vision économique d'ensemble cohérente, alors que notre plan économique à long terme, Avantage Canada, assure cette intégration. Je voudrais expliquer plus longuement ce plan pour la plus grande édification de la Chambre.

Avantage Canada repose sur l'idée que les Canadiens doivent avoir les outils nécessaires pour livrer concurrence dans l'économie mondiale et l'emporter, s'ils espèrent réaliser leurs rêves. Cette idée simple et fondamentale semble avoir échappé à l'ancien gouvernement libéral. Au lieu d'élaborer une vision économique cohérente qui permettrait aux Canadiens de profiter davantage d'une économie mondiale prospère, les libéraux se sont endormis aux commandes. Ils ont réagi à des priorités économiques critiques, comme celle de l'infrastructure, de façon fragmentaire, sans vision d'ensemble, sans orientation et, par-dessus tout, sans résultats.

Le gouvernement conservateur comprend que les Canadiens méritent mieux et, plus important encore, il agit en conséquence.

● (1055)

Avec Avantage Canada, notre gouvernement donne aux Canadiens ce qu'il leur faut pour réussir. Nous le faisons grâce à un avantage fiscal qui réduira les impôts de tous les Canadiens et qui établira le taux d'imposition le plus faible du G7 pour tous les nouveaux investissements des entreprises. Nous le faisons grâce à un avantage fiscal qui éliminera en totalité la dette nette du gouvernement du Canada en moins d'une génération. Nous allons ainsi créer une base solide sur laquelle nous pourrions construire une prospérité durable. Nous le faisons aussi grâce à un avantage entrepreneurial qui fera diminuer la réglementation superflue et les tracasseries administratives et qui réduira les impôts pour favoriser les investissements des entreprises. Nous le faisons également grâce à un avantage sur le plan du savoir qui vise à créer la main-d'œuvre la plus scolarisée, la plus compétente et la plus souple au monde.

En dernier lieu, et c'est l'aspect le plus pertinent aux fins de la discussion d'aujourd'hui, nous le faisons grâce à un avantage infrastructurel qui créera une infrastructure moderne de classe mondiale pour assurer la circulation fluide des personnes, des biens et des services sur nos routes et nos ponts, à travers nos portes d'entrée et dans nos réseaux de transport en commun. Et ce ne sont pas là que de belles paroles. Il ne s'agit pas d'un plan qui restera lettre morte dans quelque officine du gouvernement à Ottawa. Nous le mettons en oeuvre.

Le budget de 2007 a amorcé l'exécution de l'engagement que nous avons pris dans Avantage Canada de mettre en oeuvre un plan intégré en matière d'infrastructure. Dans le cadre du plan à long terme visant l'infrastructure, présenté dans le budget de 2007, le gouvernement conservateur actuel a prévu un montant exceptionnel de 33 milliards de dollars d'aide destinée à l'infrastructure provinciale, territoriale et municipale au cours des sept prochaines années.

Ce nouveau financement fournit aux municipalités la certitude qui leur est nécessaire pour planifier à long terme les projets d'infrastructure qui améliorent nos collectivités et en font des endroits plus sains pour le travail, la vie en général et les loisirs. Mais, dans le budget de 2007, nous avons fait plus que cela pour avantager les municipalités et les collectivités qui sont en première ligne des efforts du Canada en matière d'infrastructure.

Les projets municipaux de transport en commun, d'infrastructure d'adduction d'eau et d'égouts et de routes locales seront également admissibles au financement dans le cadre du budget de 8,8 milliards

de dollars prévus dans le Fonds Chantiers Canada. Et ce n'est pas tout. Les municipalités s'intéressant à des partenariats public-privé innovateurs, ce qu'on appelle les PPP, seront admissibles dans le cadre du fonds national des partenariats public-privé de 1,26 million. Il s'agit là d'un instrument important permettant de garantir que les Canadiens en auront pour leur argent lorsqu'ils investiront dans l'infrastructure.

Les municipalités bénéficieront également du financement prévu au budget de 2007, qui assure un montant additionnel de 25 millions de dollars par année, réparti également entre les provinces et les territoires. Cet investissement de 2,275 milliards de dollars sur sept ans aidera toutes les provinces et tous les territoires à participer à l'édification d'un réseau infrastructurel moderne au Canada et il sera accessible aux administrations de plus petite taille dont l'infrastructure est restreinte et dont la population est faible.

Assurément, notre plan à long terme de 33 milliards de dollars visant l'infrastructure entraînera de très importants avantages pour les municipalités du Canada. Nous ne sommes pas les seuls à l'affirmer. Des gouvernements provinciaux le disent également. Voici par exemple, ce qu'a déclaré le vice-premier ministre de la Nouvelle-Écosse:

La Nouvelle-Écosse et d'autres provinces et territoires ont fait du lobbying auprès du gouvernement du Canada pour obtenir un financement d'infrastructure à long terme, stable et prévisible pendant de nombreuses années. Jusqu'à ce qu'on voie ce nouveau budget fédéral, ces demandes étaient tombées dans l'oreille d'un sourd. Cependant, les nouveaux programmes à frais partagés annoncés dans le budget fédéral de cette année vont beaucoup aider la Nouvelle-Écosse à atteindre son plein potentiel comme porte d'entrée du transport international et faciliter les améliorations aux routes dont nous avons grandement besoin.

Le premier ministre néo-démocrate du Manitoba a déclaré: « Le financement d'infrastructure est également très bénéfique pour le Manitoba. Vous savez, je pense que c'est une annonce très positive. »

De grands journaux canadiens comme le *Globe and Mail* ont récemment parlé du solide bilan d'Ottawa pour ce qui est de répondre aux besoins liés à l'infrastructure. On a pu lire ceci, en particulier: « Ottawa apporte une contribution considérable, et ce, même si les municipalités ne relèvent pas de la compétence du gouvernement fédéral. »

À l'occasion, les députés libéraux sont contraints de reconnaître la réalité et de s'éloigner des notes mal pensées qu'on leur fournit, des libéraux comme le député de Charlottetown, qui a salué les dépenses du budget de 2007 pour l'infrastructure. Il a déclaré ceci: « Il y a 25 millions de dollars pour l'infrastructure. C'est une bonne nouvelle. Cet argent pourra être investi dans des domaines prioritaires pour le fédéral comme le transport. »

● (1100)

N'oublions pas que notre important plan à long terme de 33 milliards de dollars n'est pas uniquement tourné vers l'intérieur. Il se fonde également sur la compréhension du fait que notre capacité d'entrer en contact et de commercer avec le reste du monde détermine ultimement notre qualité de vie.

Le Canada est bien placé, géographiquement et compte tenu de ses ressources humaines et naturelles, pour saisir les incroyables occasions économiques que présentent les économies asiatiques dynamiques et en expansion rapide. Toutefois, le gouvernement sait que l'infrastructure est un facteur clé pour exploiter ce potentiel.

Par exemple, nos ports côtiers à l'Est et à l'Ouest et notre réseau ferroviaire transcontinental sont des liens importants, mais sans doute sous-exploités, entre l'Asie et le cœur de l'Amérique du Nord. Cette infrastructure nous aiderait grandement à prendre une plus grande part aux activités économiques entre ces régions tout en reliant mieux les entreprises de partout au Canada aux marchés de l'Asie et d'ailleurs.

C'est pour cette raison que nous avons agi et investi une somme énorme, près de 600 millions de dollars, dans l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Cette initiative canadienne regroupe une série de mesures stratégiques et d'investissements axés sur le commerce avec l'Asie-Pacifique et établit le meilleur réseau de transport pour desservir les chaînes d'approvisionnement mondiales entre l'Amérique du Nord et l'Asie.

Ces mesures seront très profitables pour les Canadiens. Le trafic conteneurs dans les principaux ports commerciaux de la Colombie-Britannique augmentera sensiblement d'ici 2020. Cela fera passer de 9 à 14 p. 100 la part du Canada du trafic conteneurs sur la côte Ouest. Le budget de 2007 a haussé l'investissement fédéral total dans l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique; il atteint maintenant 1 milliard de dollars.

Je m'en voudrais de poursuivre la discussion sur l'importance de nos liaisons internationales sans parler de notre artère commerciale la plus importante, le corridor Windsor-Detroit, qui nous donne accès à la plus grande économie du monde. Vingt-huit pour cent des échanges entre le Canada et les États-Unis transitent par cette artère. Cela dit, les lenteurs au passage frontalier de Windsor-Detroit peuvent avoir et ont effectivement un impact important sur notre économie, particulièrement sur le secteur automobile à haute valeur ajoutée.

Tout le monde sait que pour répondre aux besoins à long terme du Canada à cet égard, la création d'un nouveau passage frontalier s'impose. C'est pour cela que le budget de 2007 confirme l'engagement du gouvernement à construire, en collaboration avec nos partenaires, un nouveau passage frontalier entre Windsor et Detroit, grâce aux mesures suivantes: envisager d'établir des partenariats avec le secteur privé pour la conception, la construction, le financement et le fonctionnement du nouveau pont; couvrir 50 p. 100 des dépenses en immobilisations admissibles associées à la construction d'une voie d'accès reliant le passage frontalier à l'autoroute 401; fournir 10 millions de dollars sur trois ans à Transports Canada pour appuyer ses travaux visant la mise en œuvre de cet important projet.

Ces investissements ciblés seront faits là où ils sont le plus nécessaires et où ils entraîneront les retombées économiques maximales. Il n'y a rien d'étonnant à ce que même le ministre des Finances de l'Ontario, Dwight Duncan, un libéral, en parle comme étant « une bonne nouvelle [...] un grand pas en avant et le type de mesures que nous attendions ».

Je conclurai mes observations sur la motion à l'étude aujourd'hui par un dernier point.

Un financement de base tel que le transfert d'une partie des recettes provenant de la taxe sur l'essence est important et nécessaire, certes, en fait c'est pour cela que nous avons augmenté ce type de financement, mais il faut parfois investir nos ressources là où elles sont le plus nécessaires et entraînent les plus grandes retombées économiques pour le plus grand nombre de Canadiens. C'est pour cela que nous avons un plan de financement cohérent et complet, par rapport au plan unidimensionnel préconisé par les libéraux.

Travaux des subsides

C'est d'ailleurs évident dans le cas des initiatives de portes d'entrée dont j'ai parlé plus tôt, tout comme dans le cas des investissements qui feront avancer les choses dans les collectivités aux prises avec des défis régionaux particuliers, défis que ne permettrait pas de relever un financement provenant uniquement du transfert d'une partie des recettes fiscales sur l'essence.

• (1105)

Par exemple, nous avons mis de côté des fonds pouvant atteindre 962 millions de dollars pour l'initiation ÇA ROULE, afin d'aider à financer cinq projets de transport en commun dans la région du Grand Toronto, notamment des services de transport rapide par autobus à Mississauga, à Brampton et dans la région de York, le prolongement de la ligne de métro Spadina et une étude sur le transport en commun dans la région de Durham. Tous ces projets contribueront à réduire la congestion des artères et à améliorer la qualité de l'air dans la région du Grand Toronto.

Une conseillère de Vaughan était absolument emballée des diverses composantes de l'initiation ÇA ROULE, notamment du prolongement de la ligne de métro Spadina. Pour reprendre ses propres paroles, elle était heureuse que le gouvernement fédéral reconnaisse enfin que la saturation du réseau routier est un problème et que nous avons besoin d'argent pour financer le transport en commun, ajoutant que c'est là la dernière pièce du casse-tête.

Un autre exemple récent est l'engagement qu'a pris le gouvernement fédéral de verser 170,5 millions de dollars pour aider le Manitoba à financer l'expansion du canal de dérivation de la rivière Rouge, ce qui améliorera considérablement le niveau de protection contre les inondations pour les habitants de Winnipeg.

Enfin, un dernier exemple est la somme de 26,6 millions de dollars que nous nous sommes engagés à verser expressément pour aider à achever le nettoyage du havre de Saint John. Intéressant, n'est-ce pas? Nous nous occupons enfin du nettoyage de ce havre, ce que n'a pas fait le député qui a proposé cette motion. Ce projet apportera des avantages environnementaux à long terme pour la circonscription de Saint John. Il permettra d'éliminer les rejets d'eaux usées et d'améliorer la qualité de l'eau dans le havre et dans les cours d'eau avoisinants.

Même le parrain de la motion à l'étude aujourd'hui était content de cet investissement en raison de la flexibilité qu'il offre pour répondre à des besoins communautaires uniques. Il a d'ailleurs dit ceci à ce sujet:

Le nettoyage du port n'a rien à voir avec la politique partisane, mais il a tout à voir avec la santé, un environnement sain et une qualité de vie équilibrée [...] Je suis heureux de voir qu'on a enfin répondu aux préoccupations de la collectivité.

Pour cette seule raison, il serait difficile de ne pas reconnaître que notre plan d'infrastructure est supérieur au plan unidimensionnel préconisé par les libéraux, si on peut appeler cela un plan.

Nous préconisons une vision qui reconnaît que les collectivités d'un bout à l'autre du pays sont confrontées à des défis régionaux différents. Notre énorme investissement de 33 milliards de dollars représente un plan d'infrastructure complet, cohérent et multidimensionnel, lequel constitue un élément clé du plan économique à long terme complet et cohérent du gouvernement. Ce plan donnera aux Canadiens une vie meilleure dans leurs collectivités, ce que le simple financement de base proposé par les libéraux n'aurait jamais pu leur donner.

*Travaux des subsides**[Français]*

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'ai bien écouté le discours du secrétaire parlementaire du ministre des Finances. Je veux bien qu'il nous parle d'Avantage Canada et de son objectif de réduire la dette, mais j'espère qu'il est conscient que cette dette a été créée par les conservateurs, soit par son parti. Parce que les conservateurs ont créé cette dette, le Parti libéral, pour atteindre le déficit zéro, a sabré dans les transferts aux provinces en matière de santé et d'éducation. Voilà la réalité.

Qu'ont fait les provinces, notamment le Québec et l'Ontario? Elles ont elles-mêmes sabré leurs investissements dans les villes et les commissions scolaires.

J'espère qu'il est conscient de cette situation: pendant qu'il paie sa dette, les villes s'endettent. Les représentants de la Fédération canadienne des municipalités nous a dit que, sur le plan des infrastructures, le déficit est de 123 milliards de dollars. J'espère qu'il est conscient que, pendant qu'il paiera sa dette, les villes s'endetteront si elles veulent venir à bout des infrastructures, et que certaines d'entre elles ne seront pas capables de réaliser cela.

Tout cela, parce que le gouvernement conservateur a endetté le Canada et qu'aujourd'hui, il essaie de payer cette dette. Cela me pose beaucoup de difficulté.

Comme le remboursement de la taxe sur l'essence est l'une des mesures qu'il suggère, sera-t-il favorable, aujourd'hui, à ce que le Parti libéral nous propose?

• (1110)

[Traduction]

M. Ted Menzies: Monsieur le Président, je remercie mon collègue pour ses propos. Au sujet de la dette, il m'a fait penser à quelques points que je conserve dans mon appareil BlackBerry. Permettez-moi de vous en donner quelques-uns.

En 1963, au début du règne libéral, le pays avait une dette de 15,7 milliards de dollars. En 1984, le gouvernement Trudeau laissait une dette de 195 milliards de dollars au gouvernement progressiste-conservateur qui venait de prendre le pouvoir. Je n'en reviens pas qu'on ait pu nous transmettre une pareille dette.

Parlons maintenant du déficit légué par le gouvernement progressiste-conservateur à la fin de son mandat. Il n'était plus que de 12 milliards de dollars. Voilà des chiffres formidables. Le gouvernement progressiste-conservateur de l'époque a réussi à redresser la situation héritée de ses prédécesseurs, qui n'avaient aucune excuse pour nous léguer un pareil déficit relativement aux infrastructures.

Le député qui a présenté la motion d'aujourd'hui a parlé des nombreuses réalisations que les libéraux prévoyaient, mais qu'ils n'ont jamais pu concrétiser. S'ils y étaient arrivés, ils ne seraient pas en train de se demander aujourd'hui pourquoi nous n'avons pas corrigé en 22 mois ce dont ils ne se sont même pas occupés en 13 ans.

Nous savons tous que les infrastructures se détériorent au fil du temps. Nous voyons cette usure se produire dans nos maisons et dans nos immeubles à bureaux. Si nous n'investissons pas dans les travaux nécessaires, de façon structurée, avec un plan à long terme, nous allons nous retrouver avec le genre de déficit relatif aux infrastructures que nous avons aujourd'hui. Si nous nous retrouvons avec ce déficit, c'est à cause du manque de planification de la part du gouvernement libéral pendant 13 ans.

En réponse à la question du député précédent, le député lui a rafraîchi la mémoire. Je trouve en effet que les libéraux sont plutôt culottés de venir nous demander de corriger en 22 mois les erreurs commises pendant 13 ans. Nous avons un plan et nous lui joignons les investissements nécessaires.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de participer à ce débat, et je suis fier que l'on discute du Fonds de la taxe sur l'essence. Il y a des points importants relativement à ce fonds. Il est intéressant de constater que, aujourd'hui, les libéraux souhaitent que ce fonds devienne permanent. Pourtant, ce sont eux qui, lorsqu'ils ont voulu créer ce fonds, ont adopté une approche mesurée, sur une période de cinq ans, au lieu d'une perspective à long terme.

Il importe de savoir que nous avons bonifié cette initiative, en portant le montant non pas à 2 ¢, 2,5 ¢ ou 3 ¢ le litre, mais bien à 5 ¢ le litre, et ce pour une période supplémentaire de quatre ans. C'est là une différence importante, et cette initiative constitue un bon outil de planification à long terme pour les municipalités. Les maires de ma circonscription m'en ont d'ailleurs beaucoup parlé.

La dette de plus de 100 milliards de dollars liée aux infrastructures est trop élevée pour que le Fonds de la taxe sur l'essence puisse l'absorber. Ce fonds est destiné, entre autres, aux routes et aux ponts, et peut-être aussi aux déchets solides ou à d'autres dossiers qui nous interpellent. Nos grands ports doivent devenir compétitifs, mais cela suppose des investissements énormes. Nous avons besoin d'un nouveau lien entre Windsor et Detroit. Le montant de 100 milliards de dollars englobe des travaux dont les coûts ne peuvent tout simplement pas être assumés uniquement avec le Fonds de la taxe sur l'essence.

La mesure proposée aujourd'hui par les libéraux est-elle suffisante pour nous procurer cette somme de 100 milliards de dollars, ou devons-nous créer une série de mécanismes de financement, afin de répondre aux besoins importants en matière d'infrastructures et, à cette fin, faire appel aux investisseurs privés, de façon à rendre notre pays beaucoup plus compétitif?

• (1115)

M. Ted Menzies: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son travail dans le dossier du passage frontalier de Windsor-Detroit. Il a eu la gentillesse de m'y amener pour me montrer, ainsi qu'à de nombreux collègues, les faiblesses de ce passage. J'ai commencé à prendre conscience, en parlant à ses électeurs, de la gravité du déficit infrastructurel que nous avions. Si c'est le maillon faible de nos échanges commerciaux avec notre plus important voisin, il faut absolument que nous le renforçons dans le cadre de notre plan.

En réponse à la question de mon collègue à propos du plan, il faut que nous maintenions l'engagement, pris dans le budget de 2006, d'offrir aux municipalités un financement tiré de la taxe sur l'essence; cependant, à lui seul, ce financement n'est pas suffisant.

Le passage frontalier de Windsor-Detroit est un bon exemple. Les corridors de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique et de la porte d'entrée de l'Atlantique sont tous des éléments essentiels de l'infrastructure qui assurent, dans l'intérêt des exportateurs, la circulation harmonieuse des biens afin que nous puissions maintenir la force de l'économie sur laquelle compte le gouvernement conservateur.

Travaux des subsides

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, les approches budgétaires adoptées par les gouvernements libéraux et conservateurs au cours des 20 dernières années sont marquées au coin de l'irresponsabilité. S'ils géraient les finances d'un ménage, ils seraient en train d'acheter des Ferrari au lieu de s'occuper de la maison, de réparer le toit ou de subvenir aux besoins alimentaires et vestimentaires de la famille. Voilà ce que font les conservateurs.

Tout comme les libéraux, les conservateurs accordent des allègements fiscaux de milliards de dollars aux sociétés alors que notre infrastructure essentielle tombe en ruines. Il n'est pas exagéré de dire que 60 p. 100 de notre infrastructure municipale a plus de 40 ans. Nos autoroutes et notre infrastructure de transport, construites dans les années 1960, auraient dû être renouvelées il y a longtemps.

Pourquoi les conservateurs suivent-ils l'exemple du gouvernement libéral déchu en faisant des cadeaux aux sociétés tout en délaissant les besoins essentiels? Pourquoi sont-ils si irresponsables? Pourquoi ne comprennent-ils pas que, en matière de finances, ils doivent s'occuper des besoins essentiels avant de donner des pelletées d'argent à leurs amis dans le monde des affaires?

M. Ted Menzies: Monsieur le Président, je suppose qu'il y avait là une question.

Je rejette la prémisse selon laquelle on pourrait nous comparer au Parti libéral de quelque façon que ce soit, si ce n'est que nous formons un parti politique fédéral qui participe réellement au débat d'aujourd'hui.

Je ne vois pas en quoi il est crédible de demander pourquoi le nouveau gouvernement conservateur ne finance pas l'infrastructure. Le député sait très bien que notre engagement de 33 milliards de dollars dans l'infrastructure est le plus important qui ait été pris dans l'histoire du Canada. Comme le ministre des Finances l'a laissé entendre, nous pourrions peut-être porter ce montant à 100 millions de dollars grâce à des partenariats public-privé.

• (1120)

M. Peter Julian: 100 millions de dollars?

M. Ted Menzies: Je sais que le député qui me chahute ne comprend pas vraiment ce concept, mais nous avons la possibilité de faire une meilleure utilisation des fonds publics pour mettre en place l'infrastructure dont le pays a besoin et que le gouvernement est prêt à fournir.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole au sujet de cette motion du Parti libéral. Cette motion a essentiellement pour but de prolonger de façon permanente ce qu'on a appelé le remboursement de la taxe sur l'essence pour les villes.

Finalement, on sait tous que ce n'est qu'un cas de figure, c'est-à-dire que c'est une image. La taxe sur l'essence ne s'en va donc pas directement aux villes. C'est un certain montant d'argent de la taxe sur l'essence. C'est l'essentiel de ce qu'avaient déposé les libéraux dans le cadre de leur lutte au déficit au plan des infrastructures. Cette lutte est devenue très importante ici en ce Parlement, parce que c'est finalement d'ici qu'a émané le problème vécu par toutes les villes du Canada, entre autres du Québec, en regard à ce déficit en matière d'infrastructures.

Pourquoi cela a-t-il émané d'ici? Le secrétaire parlementaire du ministre des Finances avait bien commencé tout à l'heure lorsqu'il nous expliquait l'état du déficit de plus de 120 milliards de dollars

que nous a légué Trudeau et les libéraux, et par la suite les conservateurs. Le secrétaire parlementaire a fini par nous dire que la dette avait été réduite à 12 milliards de dollars. À mon avis, il y eu une erreur sur son BlackBerry lorsqu'il a noté ce chiffre, parce que la dernière année où les conservateurs ont été au pouvoir, 12 milliards de dollars se sont ajoutés à la dette.

Aujourd'hui, je peux comprendre que les conservateurs se sentent mal à l'aise face à cette dette qu'ils ont en grande partie léguée. En effet, la plus grosse part de la dette actuelle a été causée par les conservateurs. Ils voudraient bien éliminer la dette avec les surplus qu'ils font, des surplus que le Bloc québécois a évalués à 69 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années.

Or, le problème par rapport à cette terrible façon de gérer des conservateurs, c'est qu'entre-temps, il y a eu tout un effet domino. Sous le gouvernement Chrétien, avec le député de Lasalle—Émard comme ministre des Finances, les libéraux ont décidé de couper dans les transferts aux provinces afin d'atteindre le déficit zéro, parce que pour éliminer la dette, il faut commencer par arrêter de dépenser. C'est la réalité et personne ne peut le nier. Ils ont coupé dans les transferts en santé et en éducation.

Ce fut un terrible résultat pour toutes les provinces. Notre collègue libéral donnait plus tôt l'exemple de l'Ontario. La même chose a été faite au Québec. Pour essayer de maintenir les mêmes services en santé et en éducation, on a décidé de faire participer les autres paliers de gouvernement, même s'ils ne sont pas reconnus comme tels. En effet, les municipalités et les commissions scolaires peuvent taxer, mais ce ne sont pas des gouvernements reconnus, et ce, même au Québec. Ces paliers ont donc subi des pressions afin d'augmenter leur participation.

Ceux qui connaissent un peu l'histoire politique des années 1990 au Québec se rappelleront que la première réforme s'est appelée la réforme Ryan, sous un gouvernement libéral. On avait décidé de transférer aux villes la responsabilité pour la majorité des oeuvres d'art et des routes qui n'étaient pas des routes dites « nationales ». À travers le Québec, les villes se sont retrouvées avec 4 000 ponts, viaducs, oeuvres d'art, ponceaux et autres infrastructures routières, sans toutefois recevoir de l'argent pour les entretenir.

C'était simple: le gouvernement n'avait pas d'argent, donc les villes devaient être capables de les entretenir. Or, le résultat est qu'il n'y a pas eu d'entretien. C'est tellement vrai que le gouvernement du Québec a décidé, il y a deux mois, de reprendre la responsabilité des 4 000 viaducs et oeuvres d'art en disant que les villes n'ont pas été capables de s'en occuper. Ainsi, le Québec devra payer lui-même la réfection de ces infrastructures.

Si les villes n'étaient pas capables d'entretenir les infrastructures dont elles ont reçues la responsabilité de la part du gouvernement du Québec, c'était la même chose pour leurs propres infrastructures, parce que le transfert fait aux villes n'incluait pas seulement les routes, mais également les services.

Travaux des subsides

De plus en plus, les villes ont dû s'occuper d'autres choses que des services. Théoriquement, la taxe foncière est censée être réservée pour les services aux immeubles. C'est probablement la taxe la plus régressive imposée par les villes aux citoyens et aux citoyennes qui nous écoutent. C'est une taxe foncière; ce n'est pas un service à la population. Elle ne devrait pas servir à aider pour une foule de programmes mis en place dans les villes ou transférés directement aux villes. On a augmenté le fardeau pour les services à la population rendus par les villes. Cela s'est probablement fait dans toutes les provinces canadiennes, en tout cas, cela s'est fait au Québec. Tout cela, parce que le gouvernement fédéral a décidé d'atteindre le déficit zéro. Depuis ce temps, il commence à faire des surplus.

• (1125)

Les libéraux ont bien expliqué qu'ils avaient essayé de mettre en place des programmes d'aide, probablement parce qu'ils se sentaient gênés. Aujourd'hui, après 13 ans de règne libéral, les conservateurs sont encore plus gênés parce que ce sont eux-mêmes qui avaient légué la plus grosse partie de la dette et des problèmes en vue de réduire ou d'atteindre le déficit zéro. Ils essaient de créer des programmes, sauf que le malaise est réel et très important.

Aujourd'hui même, la déclaration du ministre des Finances en est un exemple, tout comme celle du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le mois dernier, la Fédération canadienne des municipalités a rendu publique son étude établissant que, présentement, le déficit des infrastructures était de 123 milliards de dollars.

L'argent dont les villes auraient besoin en 2007 pour pouvoir remettre à niveau leurs infrastructures est de 123 milliards de dollars. On ne parle pas de reconstruire, mais juste d'entretenir pour remettre le tout à un niveau sain et sûr pour tous les citoyens et citoyennes.

Le gouvernement conservateur propose d'injecter 33 milliards de dollars étalés sur sept ans. Cette somme ne s'applique pas cette année. Souvent, on lance le chiffre, en l'occurrence 33 milliards de dollars, pour que, encore une fois, la population se laisse bernier un peu. Elle pourrait ainsi penser que c'est bien, que le gouvernement injecte 33 milliards de dollars pour combler le déficit de 123 milliards de dollars. Non, cette somme n'est pas injectée en une année; elle est répartie sur sept ans. De plus, ce n'est pas la totalité des 33 milliards de dollars qui va aux infrastructures municipales. Il ne faut pas non plus bernier la population.

Sauf erreur, il s'agit de 33 milliards de dollars qui, oui, sont injectés dans les infrastructures. Toutefois, ce qui va aux villes, c'est moins que 33 milliards de dollars. Notamment, pour le Fonds Chantiers Canada, il est question de 8,8 milliards de dollars. Il y a des négociations avec les provinces. Et on pourra ajouter, dans les projets, soit des aéroports soit beaucoup d'autres infrastructures qui ont grandement besoin de fonds, mais qui ne sont pas directement affectés aux besoins des villes.

C'est important de comprendre cela. Le Bloc québécois défend traditionnellement cette position: il faut régler ce déficit d'infrastructures. Il faut que le gouvernement fédéral soit conscient que, si aujourd'hui les villes ont un déficit de 123 milliards de dollars sur le plan des infrastructures, c'est parce qu'il a sabré dans les transferts aux provinces, et qu'elles se sont déchargées sur les villes qui n'étaient plus capables de venir à bout de l'entretien de leurs infrastructures. C'est cela, la réalité.

Comment cela s'explique-t-il? C'est important de pouvoir se faire un portrait exact. Cette somme de 123 milliards de dollars provient d'une étude scientifique, la seule étude scientifique qu'ait déposée la Fédération canadienne des municipalités. C'est pourquoi tout le

monde sursaute. On ne s'attendait pas à cette analyse, car c'est difficile à faire quand il y a plus de 4 000 villes et villages dans tout le Canada. Donc, cette analyse a été faite. C'était la première fois qu'on prenait le temps de demander à chacune des villes de remplir un formulaire afin d'expliquer quels étaient leurs besoins. Ensuite, des spécialistes, des analystes et des ingénieurs ont analysé toute la situation et en sont arrivés au montant de 123 milliards de dollars.

Cela veut dire quoi? Cela veut dire 31 milliards de dollars en eau, aqueducs et eaux usées; 21,7 milliards de dollars en transport; 22,8 milliards de dollars en transport en commun. Les gens connaissent les problèmes liés au transport en commun. Au Québec, il y a des problèmes dans le métro de Montréal. On devra investir des sommes très importantes. Des lignes de métro s'arrêtent parce que la structure même se brise à certains endroits. Certaines fissures apparaissent et des morceaux de ciment se décrochent. C'est cela, la réalité. Il y a également 40,2 milliards de dollars en infrastructures culturelle et sociale et 7,7 milliards de dollars en gestion des déchets.

Finalement, tout cela fait suite à la façon dont le gouvernement fédéral a décidé, lui, de se donner une bonne santé financière en exerçant une pression les provinces.

Tous les partis en cette Chambre doivent reconnaître une certaine réalité: les villes relèvent des provinces. Donc, toute tentative pour essayer de régler directement avec les villes est contraire à la Constitution canadienne, que la plupart des partis en cette Chambre se sont donnée. Or toute négociation ou entente qui pourrait avoir lieu directement entre les villes et le gouvernement fédéral, c'est contraire à la façon de procéder.

Le Bloc québécois a toujours dit et maintient encore qu'il faut pouvoir régler le déficit de 123 milliards de dollars. Et pour ce faire, des transferts directs du gouvernement du Canada au gouvernement de chacune des provinces seront nécessaires. Un seul transfert serait nécessaire pour que les provinces — le Québec, l'Ontario ou les autres provinces — puissent mettre en place les programmes d'infrastructures. En effet, souvent — c'est ce qui est intéressant —, quand la province embarque, elle injecte sa part d'investissements. Ainsi, les 123 milliards de dollars pourraient probablement être divisés en trois parts: la part du fédéral, la part de chacune des provinces et la part des villes, pour pouvoir éliminer ce déficit sur le plan des infrastructures.

• (1130)

Peu importe le parti, que ce soit le Parti libéral qui décide de créer un, deux ou trois programmes d'infrastructure ou encore les conservateurs qui en ajoutent, en définitive, en raison de la Constitution canadienne, ce parti n'a pas le choix de négocier avec chacune des provinces.

Il est question du Fonds Chantiers Canada, le dernier programme à avoir été annoncé dans le budget de 2007. Or, pas un sou de ce fonds n'a encore abouti au Québec, parce que l'entente avec la province de Québec n'a pas encore été signée. En fait, pour se gagner des faveurs politiques, on a essayé de plaire à tout le monde. On a donc créé un cadre à l'intérieur duquel on présente des offres à chacune des villes, alors que, en réalité, selon la Constitution, les villes doivent négocier avec chacune des provinces.

On s'empêtré alors dans des discussions et des négociations. Le gouvernement fédéral essaie d'avoir le droit de s'ingérer — surtout les conservateurs; c'était moins flagrant du temps des libéraux parce qu'ils avaient très bien compris la Constitution canadienne. Les conservateurs, probablement parce qu'ils veulent à tout prix devenir majoritaires, essaient par tous les moyens d'orienter les politiques et d'imposer leurs conditions aux provinces. Pour cette raison, le Québec n'est toujours pas parvenu à une entente à propos du Fonds Chantiers Canada. Cette entente de 8,8 milliards de dollars n'est pas signée.

On a beau nous dire, aujourd'hui, que le budget d'infrastructure est de 33 milliards de dollars. Effectivement, il est vrai que l'utilisation de la taxe d'accise sur l'essence est déjà établie. Les conservateurs n'y peuvent rien, puisque c'est un programme entrepris par les libéraux. Les sommes sont connues, les villes le savent: jusqu'en 2012, elles obtiendront leur part de cette taxe.

C'est ce que je reproche aux libéraux aujourd'hui: on veut prolonger ce programme déjà connu, c'est-à-dire éliminer son échéance de 2012 pour en faire un programme éternel. Dans le fond, ce n'est pas ce dont les villes ont besoin. Il faut véritablement régler le déficit de 123 milliards de dollars en infrastructure, et cela ne peut se réaliser que par une négociation simple et unique avec chacune des provinces. Qui plus est, il faut arrêter d'agir comme les conservateurs qui essaient de créer de nouveaux programmes et, surtout, de se donner le pouvoir de faire les choix à la place des villes et des provinces, alors que les villes relèvent directement des provinces.

Pour le Bloc québécois, c'est simple: si l'on en avait décidé ainsi, le Québec serait aujourd'hui un pays et nous aurions réglé la situation depuis longtemps, en négociant directement avec nos villes. Toutefois, la Constitution canadienne demeure. Je suis toujours épaté quand les partis fédéralistes ne la respectent pas, et ce, toutes les fois que l'on discute d'infrastructure. Pourquoi agissent-ils ainsi? C'est pour des raisons purement électoralistes. Encore une fois, avec le Fonds Chantiers Canada, on cherche à créer divers fonds qu'on distribuera aux villes, à même le bureau du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités ou celui du ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, en leur donnant l'impression que c'est un cadeau.

Si l'on était conscient des problèmes qu'on a créés quand on a voulu atteindre le déficit zéro au détriment des provinces qui, elles, ont rétabli l'équilibre en santé et en éducation au détriment des villes, on réglerait la question des 123 milliards de dollars. Il y aurait enfin de l'argent pour tout le monde. Il y aurait un seul programme et toutes les villes pourraient être assurées, à la fin des négociations, qu'elles réussiraient à régler leur déficit en matière d'infrastructure. Ainsi, les villes n'auraient pas à se battre pour savoir laquelle sera la première ou la deuxième. Il s'agit d'annoncer le programme, de préciser par exemple qu'il s'échelonne sur cinq ans et d'allouer ce temps à chaque ville pour manoeuvrer et ainsi arriver à régler son problème d'infrastructure d'ici à la fin de cette période. Les villes pourraient alors organiser leurs règlements d'emprunts et faire leurs négociations en conséquence. En effet, lorsqu'il y a une participation de la ville, l'argent nécessaire n'est pas toujours disponible; il faut donc des règlements d'emprunts et en convaincre la population. Bref, s'il y avait un programme unique, ce serait beaucoup plus simple.

Malheureusement, encore une fois ici, à Ottawa, pour des raisons purement partisans, on ne respecte pas la Constitution, on décide de passer par-dessus Québec et on essaie de négocier directement avec les villes. Finalement, il en résulte qu'au Québec, aucune entente n'est signée quant au Fonds Chantiers Canada. Seules deux

provinces — la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse, si je ne fais pas erreur — ont signé des ententes jusqu'à maintenant, alors que ces fonds avaient été annoncés dès le budget de 2007.

Encore une fois, c'est facile à comprendre. Le Bloc québécois prône le règlement du déficit en matière d'infrastructure des villes. Nous voulons que se règle une fois pour toutes ce déficit de 123 milliards de dollars des villes du Québec et du reste du Canada. Nous souhaitons que cela s'effectue par l'intermédiaire d'un programme qui constituera un transfert direct à chacune des provinces de montants d'argent qui seront appliqués au règlement des problèmes d'infrastructure. Par la suite, chacune des provinces pourra négocier avec ses villes quant à savoir à quel moment chacune d'elles pourra en bénéficier.

• (1135)

Ce serait une façon de faire très simple, réaliste et respectueuse du fait que les villes ont dû payer la grande part du règlement du déficit du gouvernement fédéral. Ce sont surtout les libéraux et les conservateurs qui ont finalement participé à alourdir ce déficit. Ils oublient donc ouvertement l'histoire. Peut-être que certains — parce qu'ils sont de nouveaux députés —, ne s'en souviennent pas. Néanmoins, si les villes connaissent aujourd'hui un déficit sur le plan des infrastructures, c'est parce que, dans les années 1990, le gouvernement libéral a dû éponger le déficit qui avait été creusé de façon éhontée par les conservateurs et par le gouvernement Trudeau.

Le collègue conservateur nous l'a bien mentionné plus tôt, et il avait raison. Donc, pour essayer de régler le déficit annuel, pour essayer de régler le paiement de l'épicerie, on a dû sabrer dans les transferts aux différentes provinces en matière de santé et d'éducation. C'était simple de le faire. Ce n'est pas le fédéral qui offre ces services en santé ou en éducation. On sabre dans les transferts aux provinces, et que celles-ci s'arrangent. Il n'y a pas de miracle pour être en mesure de garder le même niveau de santé et d'éducation.

On sait que même Jean Chrétien avait cette fâcheuse habitude de dire que malgré le fait qu'il coupait dans les transferts, c'était lui qui établissait les normes nationales. Imaginez comment s'est fait ce charmant beau Canada! Ce n'était même pas lui qui rendait le service, mais il établissait la norme nationale pour se faire réélire. Et il y avait des citoyens qui tombaient dans le panneau en disant qu'il défendait effectivement leurs intérêts!

Cependant, la réalité était tout autre: il avait sabré dans les transferts aux provinces, et celles-ci avaient dû à leur tour sabrer dans les services ou essayer de trouver de l'argent ailleurs. Qu'ont-elles fait dans la majorité des cas? Elles ont transféré des responsabilités aux villes qui, elles, n'avaient pas d'argent, de sorte que ces villes ont essayé de réparer l'intérieur de la maison, mais pas la fondation ni la structure. Toutes les infrastructures des villes en ont subi les contrecoups.

Personnellement, je suis de très fier de l'étude qu'a faite la Fédération canadienne des municipalités. Je l'ai analysée. C'est la première vraie étude sérieuse. Le déficit de 123 milliards de dollars en infrastructures municipales est exact. C'est la première fois qu'un chercheur se penche vraiment sur ce sujet. On a confié les mandats requis pour que les 4 000 municipalités aient la chance de faire valoir leurs propres problèmes de déficit en matière d'infrastructures.

Travaux des subsides

On doit donc s'attaquer à cela dès aujourd'hui. Il ne faut pas faire comme les libéraux et dire indéfiniment qu'on va régler cela par le prolongement du remboursement de la taxe sur l'essence. De toute façon, quel gouvernement osera supprimer le transfert de la taxe sur l'essence dans cinq ans? Il est déjà garanti jusqu'en 2012. Je ne vois pas comment le gouvernement pourrait abolir le transfert de la taxe sur l'essence aux villes. Il en paierait cher le prix politique.

Aujourd'hui, on n'en est pas à se demander si l'on rend éternel ce remboursement de cette taxe sur l'essence. Il y a un déficit beaucoup plus grave. Le remboursement de la taxe sur l'essence représente 11,5 milliards de dollars échelonnés sur cinq ans. Et les besoins pour cette année, si l'on voulait régler le déficit en matière d'infrastructures de toutes les villes, sont de 123 milliards de dollars. On aura donc compris que ces 11,5 milliards de dollars échelonnés sur cinq ans font — il est vrai — partie d'une solution. Toutefois, aujourd'hui, nous n'en sommes pas à essayer de faire comme les libéraux en montrant que cette solution est la seule et unique, que c'est nous qui l'avons inventée et que c'est de cela que les villes ont besoin.

Celles-ci ont besoin de plus que cela. C'est à cela que le gouvernement conservateur doit s'attarder. Aussi, le Bloc québécois essaie d'exercer des pressions là où il faut, de façon à ce que tous les partis fédéralistes en cette Chambre comprennent bien qu'il y a une Constitution dans ce pays, le Canada, qui fait que les villes relèvent des provinces. Ces partis fédéralistes doivent comprendre que si l'on veut négocier, il faut avoir une entente directe; si l'on veut s'attaquer aux 123 milliards de dollars, il faut négocier. Assurons-nous que chacun des paliers de gouvernement y participera, et que le gouvernement fédéral fera un transfert à Québec. Ainsi la province, de concert avec ses villes, répartira annuellement les sommes affectées aux infrastructures.

On souhaiterait que tout cela soit échelonné sur cinq ans, de façon à ce que chacune des villes puisse véritablement, d'ici là, régler son problème de déficit en matière d'infrastructures. Ce serait excellent. Mais, encore une fois, les conservateurs manqueront de courage parce qu'ils essaieront sans doute de corriger une erreur par une autre. Ils essaieront de rembourser la dette accumulée du Canada en oubliant que, pendant ce temps, les villes, elles, s'endetteront en matière d'infrastructures. Je ne veux pas dire qu'elles emprunteront nécessairement, parce que certaines d'entre elles n'ont même pas la capacité financière de ce faire; elles continueront à laisser les infrastructures se détériorer.

Un jour, les citoyens en paieront le prix. Encore une fois, j'espère que ce ne seront pas les citoyens des municipalités, alors que le problème vient d'ici, d'Ottawa.

• (1140)

[Traduction]

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, j'ai apprécié le discours de mon très distingué collègue, qui est membre du même comité que moi. Il défend passionnément ses électeurs, et c'est une qualité que j'admire.

Évidemment, il reconnaît que l'infrastructure relève de la compétence des provinces et des municipalités. Je suis sûr que mon collègue ne voudrait pas que nous empiétions sur le champ de compétence des provinces en tentant de contrôler ce secteur de dépenses. J'étais heureux d'entendre un député du Bloc s'en remettre lui aussi à la Constitution.

Je suis sûr que le député comprend que nous sommes très reconnaissants envers le premier ministre et le ministre d'avoir lancé

cette initiative. Ils ont écouté les intéressés ainsi que la Fédération canadienne des municipalités et ont mis au point le plus important plan d'infrastructure au Canada depuis la Seconde Guerre mondiale.

Je veux préciser au député qu'au moins 50 p. 100 de ces 33 milliards de dollars, soit environ 17 milliards, seront remis directement aux villes. D'autres grands projets seront intégrés au projet de 8,8 milliards de dollars que constitue le Fonds Chantiers Canada, et ainsi de suite.

J'aimerais connaître la réaction du député à quelques citations que j'ai ici. Je veux aussi signaler au député que, à l'époque de mon arrivée à la Chambre, le député de Port Moody—Westwood—Port Coquitlam était le tout premier dans l'histoire à poser des questions à la Chambre au sujet des municipalités.

À mon avis, si je me fie à ce que j'ai vu à l'époque en tant que député d'arrière-ban, le député avait embarrassé les libéraux au point où ils ont commencé à tendre l'oreille aux municipalités. Les libéraux ont alors présenté un plan qui n'a jamais été réalisé.

Voici les citations sur lesquelles je voudrais la réaction du député. La première nous vient du ministre des Affaires intergouvernementales de l'époque, qui est actuellement chef de l'opposition. Il avait dit aux maires de tout le Canada:

[...] vous savez très bien que la Constitution établit clairement que les affaires municipales relèvent de la compétence provinciale et que les provinces sont déterminées à faire en sorte que cela demeure ainsi.

Je veux aussi citer le député libéral de Pickering—Scarborough—Est, qui a dit:

C'est difficile d'affirmer que Toronto a d'énormes besoins, alors qu'elle s'en tire tellement bien sur le plan économique. C'est un argument difficile à faire passer dans les régions plus précaires du pays.

Nous avons vu ce que font les libéraux. Ils en parlent, mais ils ne passent jamais à l'action. J'aimerais entendre la réaction de mon collègue du Bloc sur ces deux citations.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, d'abord, je remercie le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de sa question.

D'entrée de jeu, j'aurais souhaité que ce soit lui qui prononce le discours de son parti. Que ce soit le secrétaire parlementaire du ministre des Finances qui le fasse est le signe que le dossier des infrastructures est parti du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et qu'il est rendu au Comité permanent des finances. Cela m'inquiète beaucoup parce que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est beaucoup plus près des problèmes des villes que ne peut l'être, entre autres, le Comité permanent des finances ou le ministre des Finances.

J'espère qu'il pourra faire ce petit débat au sein de son parti afin de savoir pourquoi ce n'était pas lui qui, aujourd'hui, prononçait le discours, ce que j'aurais apprécié. J'aime bien ses questions, mais j'aurais souhaité qu'il fasse le discours. Lorsque cela vient des responsables des finances, cela signifie que c'est déjà réglé et que pas plus d'argent ne sera accordé aux villes.

Travaux des subsides

Cela m'amène à répondre à l'autre partie de sa question par rapport à la Constitution. Je veux bien qu'il mentionne que j'ai souligné en cette Chambre la Constitution canadienne. J'aurais cependant beaucoup préféré avoir une constitution québécoise et ne pas être en ce Parlement pour parler de ces questions, mais d'en parler plutôt dans le Parlement du Québec et de régler les problèmes directement avec les villes.

Toutefois, je suis obligé de respecter la constitution du pays. Dans cette constitution, les municipalités relèvent des provinces. Le chef de l'opposition avait raison de le dire. Le problème, toutefois, est que le déficit par rapport aux infrastructures a été créé par le gouvernement fédéral. J'espère qu'il l'a compris dans mon discours. Quand le fédéral a décidé, pour atteindre son déficit zéro, de sabrer dans les transferts aux provinces, ce sont les villes qui ont écopé. En Ontario et au Québec, c'est la même chose.

Il est donc normal qu'un programme soit transféré aux provinces afin que chacune d'elle règle le déficit quant aux infrastructures avec ses municipalités-membres. C'est ce que l'on demande, et on espère que le Parti conservateur le comprendra. Leur tendance, comme celle des libéraux, est d'essayer de négocier directement avec les villes, sans passer par les provinces.

• (1145)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, je voudrais poser certaines questions à mon collègue.

Comme d'habitude, et comme les libéraux le faisaient avant eux, les conservateurs proclament qu'ils assureront des financements de plusieurs milliards de dollars. Notamment, ils parlent d'investir 33 milliards de dollars dans l'infrastructure. Cependant, à en juger par l'ensemble des promesses des conservateurs, lesquelles sont toujours annoncées avec des feux d'artifice et largement accentuées, par exemple lorsqu'ils annoncent l'investissement de milliards de dollars en Colombie-Britannique, on sait très bien par la suite, quand on connaît les détails de ces investissements, que très peu d'argent se rend à destination. C'est exactement comme les libéraux le faisaient. Ils font de la manipulation politique, plutôt que de combler de façon adéquate le déficit d'infrastructure qui existe présentement au Canada et qui se chiffre, comme le député l'a dit, à 123 milliards de dollars.

L'écart demeure alors énorme entre les promesses de 33 milliards de dollars sur dix ans des conservateurs et ce dont le Canada a véritablement besoin. J'aimerais que le député commente cet écart entre ce que les conservateurs sont en train de promettre et ce dont les municipalités du pays ont réellement besoin présentement.

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. Je m'ennuie de lui. Il siégeait au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Peut-être allons-nous l'y revoir bientôt; je sais qu'il a eu une promotion et que c'est tout à son honneur.

Évidemment, quand on décortique les 33 milliards de dollars sur sept ans — il faut bien comprendre que c'est sur sept ans —, on s'aperçoit que la taxe sur l'essence représente 11,5 milliards de dollars; la TPS, 5 milliards de dollars; le Fonds Chantiers Canada, 8,8 milliards de dollars. Le reste se constitue de programmes d'infrastructure frontalière et autres qui ne touchent pas directement les villes. Pour ce qui est du Fonds Chantiers Canada, les 8,8 milliards de dollars pourraient être appliqués, je leur concède cela. Toutefois, les projets qui pourraient être financés par ce fonds touchent les aéroports et plein d'autres choses qui ne relèvent pas nécessairement des villes.

Par conséquent, admettons que le montant qui pourrait s'appliquer aux villes soit de 25,3 milliards. Or, ce montant s'échelonne sur sept ans. Si l'on divise ce montant par sept, en arrondissant, on obtient 3,5 milliards de dollars par année. Par contre, cette année seulement, les besoins des villes en matière d'infrastructure seraient de 123 milliards de dollars, si l'on voulait réussir à tout régler dans une année, ce qui est impossible.

Ainsi, en décortiquant les chiffres, on s'aperçoit que les 33 milliards de dollars deviennent 25,3 milliards de dollars sur sept ans pour les villes, soit 3,5 milliards de dollars par année. On est bien loin du compte, bien loin du montant que les villes s'attendent ou pourraient s'attendre à recevoir pour régler leur déficit en matière d'infrastructure.

[Traduction]

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NPD): Monsieur le Président, j'aurais peut-être dû poser cette question au gouvernement.

Quoi qu'il en soit, au cours de la campagne électorale de 2006, les conservateurs ont officiellement déclaré qu'ils voulaient consacrer à l'infrastructure la totalité des 5 ¢ de la taxe sur l'essence et qu'ils avaient l'intention de le faire tout de suite. Nous avons vu les chiffres de la mise à jour. Le gouvernement dit maintenant que ce ne sera pas avant 2009-2010, alors que le rapport de la Fédération canadienne des municipalités parle d'un déficit de 123 milliards de dollars. Je trouve curieux que le gouvernement soit prêt à traiter en priorité l'impôt des sociétés, mais ne soit pas disposé à accorder la même priorité à nos villes. Le député ne trouve-t-il pas cela curieux, lui aussi?

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. Il a tout à fait raison.

Tout d'abord, la réaction du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, lorsqu'il a pris connaissance du montant du déficit de 123 milliards de dollars, a été de dire que ce n'était pas sérieux. Souvenons-nous de cela. Pourtant, c'est la première vraie analyse approfondie qu'a faite la Fédération canadienne des municipalités. On a envoyé à chacune des villes un questionnaire leur demandant quels étaient leurs besoins en infrastructures. C'est donc la première fois qu'on a fait une analyse municipalité par municipalité. La première réaction du ministre était de dire que ce n'était pas sérieux, alors que cela n'a jamais été aussi sérieux.

Le problème est que le gouvernement avait mal calculé les choses parce qu'il ne connaît pas les villes. Telle est la dure réalité. Peut-être aussi parce que cela ne relève pas du fédéral. Il aurait peut-être dû parler aux provinces pour être capable de voir la situation avant de créer des programmes que lui-même essaie de défendre pour se gagner du capital politique. La dure réalité, c'est qu'il y a un montant très important que le gouvernement n'a pas suffisamment prévu.

Actuellement, il y a un problème. On lui dit de s'asseoir rapidement et de créer un programme en vertu duquel il devra négocier avec chacune des provinces un montant unique pour que chacune d'elles puisse régler le problème d'infrastructures dans chacune de ses municipalités. Le montant de 123 milliards de dollars nous dit qu'il faut s'attarder à cela aujourd'hui. On n'en est plus à calculer la taxe sur l'essence. Ces montants représentent 3,5 milliards de dollars. Je l'ai mentionné plus tôt. Cela représente 25,3 milliards de dollars sur sept ans. C'est complètement disproportionné par rapport aux besoins des villes. Quand on parle d'infrastructures, on parle de la sécurité des citoyens.

Travaux des subsides

Je le répète depuis le tout début. L'histoire veut que si les villes ont aujourd'hui un problème en infrastructures et sont pratiquement obligées de mettre en danger la vie de leurs citoyens, c'est à cause du fait que le fédéral, dans les années 1990, pour essayer d'atteindre son déficit zéro, a sabré dans les transferts aux provinces qui, elles, ont dû sabrer dans les transferts aux villes.

• (1150)

[Traduction]

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Burnaby—New Westminster.

Je suis très heureuse de participer aujourd'hui au débat sur cette motion. Je crois que la question des infrastructures municipales revêt une importance capitale. Lorsque j'en discute avec les membres de la chambre de commerce, avec le maire ou avec les gens d'affaires de ma ville, ils conviennent tous que la première préoccupation, c'est notre infrastructure qui tombe partout en décrépitude et surtout à Toronto.

Nous avons vu une multitude de rapports et d'études donnant le détail du déficit énorme et croissant de notre infrastructure, partout dans le pays. Le Conference Board, la Chambre de commerce, comme je l'ai dit, le Conseil canadien des ingénieurs, la Fédération canadienne des municipalités et les maires des grandes villes, bref tout le monde dans le pays convient que nous avons un déficit faramineux au chapitre de l'infrastructure. C'est un grand problème pour les entreprises. C'est un danger pour notre environnement. Cette situation occasionne des problèmes personnels considérables, causant de l'embarras, allongeant les temps de déplacement, créant des perturbations et imposant des coûts lorsque les canalisations d'eau se brisent parce qu'elles sont trop vieilles et auraient dû être remplacées. Nous avons d'énormes problèmes.

Tout le monde convient qu'il est nécessaire d'affronter la situation. Pourtant, on a l'impression que le gouvernement précédent était paralysé et que le gouvernement actuel a des difficultés à faire face au problème qui se pose. Je voudrais donc non seulement que des mesures soient prises, mais aussi que nous discutons de la façon d'aborder la situation.

Je tiens à répéter ce qu'a dit la Fédération canadienne des municipalités. Le déficit de notre infrastructure atteint maintenant 123 milliards de dollars. Le rapport de la Fédération mentionne des « sous-déficits » touchant d'importantes catégories d'infrastructures. Les systèmes de traitement de l'eau et des eaux usées accusent un déficit de 31 milliards de dollars. Les transports ont un déficit de 21,7 milliards, les transports en commun, 22,8 milliards, la gestion des déchets solides, 7,7 milliards, l'infrastructure communautaire, récréative, culturelle et sociale, 40,2 milliards.

Nous savons que ce déficit ne fera que croître d'une façon exponentielle et que tous les gouvernements et tous les partis doivent travailler ensemble pour s'y attaquer et commencer à régler ce problème qui constitue un défi permanent pour notre qualité de vie.

Toutefois, il serait tout simplement ridicule de s'attendre à ce que les municipalités s'attellent seules à cette tâche en majorant leurs impôts fonciers. Cette solution n'est simplement pas envisageable. Il est impossible aux municipalités d'agir ainsi.

Arrêtons-nous à la taxe sur l'essence, à laquelle la motion fait référence. La taxe fédérale sur l'essence s'établit à 10 ¢ le litre. Elle rapporte plus de 4 milliards de dollars par année. Même la moitié de cette taxe, soit 2 milliards de dollars, constituerait un investissement substantiel dans nos municipalités. C'est certainement ce que nous

proposons, à savoir que les recettes tirées de cette taxe aillent en permanence aux municipalités pour qu'elles remettent leur infrastructure en état.

Le gouvernement précédent avait fait des promesses qui auraient pu aboutir à donner aux municipalités jusqu'à 5 ¢ le litre au cours des années à venir, ce qui représenterait 2 milliards de dollars, mais, évidemment, cela n'a jamais été complètement mis en oeuvre. Par contre, nous avons vu des réductions d'impôt massives accordées aux entreprises, les plus importantes jamais vues. Il y a eu une escalade certaine à ce chapitre. Le gouvernement actuel a poursuivi dans la même voie avec son budget de 2007 et avec son mini-budget qui est venu accélérer ces réductions d'impôt.

À mon sens, ce qu'il faut accélérer, c'est le financement de l'infrastructure. Nous avons vu nos collectivités stagner. J'entends constamment des plaintes au sujet des impôts que les gens doivent payer et de la détérioration de leurs villes. Il y a urgence et il faut s'en occuper.

• (1155)

Le Fonds Chantiers Canada, qui a été annoncé l'an dernier, est un programme plein de défauts. Tout ce qu'il fait, c'est présenter sous un nouveau nom des fonds fédéraux déjà engagés et destinés à permettre à certains de profiter de la crise de l'infrastructure municipale et, au bout du compte, à mener à la privatisation de services municipaux.

Les municipalités ont besoin de soutien pour remettre en état leur infrastructure vieillissante, mais elles sont menacées de ne pas obtenir de fonds si elles n'acceptent pas des partenariats public-privé.

Par conséquent, nous voyons davantage d'argent mis dans le Fonds Chantiers Canada, qui exige un examen de PPP pour tout projet recevant plus de 50 millions de dollars du gouvernement fédéral. De tels examens peuvent être biaisés pour donner l'impression que le secteur public est inefficace. D'ailleurs, le directeur de Partnerships BC, qui s'occupe des privatisations, a lui-même déclaré que:

[...] les comparateurs du secteur public ne vous serviront pas à grand chose de toute façon, puisque je peux rendre le comparateur du secteur public aussi mauvais que je le veux pour rehausser l'image du secteur privé.

Je crois que les privatisations ne permettent souvent que de fausses économies. Nous l'avons constaté au moment de l'amélioration du métro de Londres, où le partenariat public-privé a échoué. Il y a eu un dépassement de coûts de 2 milliards de livres sterling, soit plus de 4 milliards de dollars.

Bien que les partisans de la privatisation soutiennent que les PPP atténuent les risques pour le gouvernement, ce sont clairement le gouvernement et le secteur public qui demeurent responsables de tout dépassement des coûts. C'est donc le secteur public qui porte le fardeau du risque, mais à un coût beaucoup plus élevé que s'il avait mené lui-même les travaux.

Je tiens à parler un peu plus des transports en commun, puisqu'il est question de la taxe sur l'essence et que je crois que l'infrastructure des transports en commun est essentielle pour nos collectivités. Comme je l'ai dit plus tôt, c'est clairement important pour notre environnement et pour nos entreprises. C'est aussi important pour la qualité de vie des gens qui vivent dans les grands centres et qui doivent pouvoir se rendre rapidement chez eux, au travail et partout ailleurs.

Pendant l'heure de pointe, un seul autobus de la Toronto Transit Commission peut remplacer 45 véhicules privés. Ce n'est pas rien. En ajoutant une rame de métro de six wagons, on remplace 900 véhicules. C'est un avantage exceptionnel qui permet de désengorger nos rues, de protéger la qualité de notre air et de simplifier la vie de la collectivité.

Notre système de transports en commun devrait être le meilleur au monde. Notre pays est très vaste. Nous sommes des experts en transports. Nous en avons besoin pour que nos collectivités soient connectées, mais nous laissons nos systèmes de transports en commun accuser un retard de plus en plus grand.

Je crois que nous devrions investir dans toute l'infrastructure, mais les transports en commun sont particulièrement importants pour moi. Quand le NPD a obtenu qu'une partie d'un montant de 5 milliards de dollars, prévu dans le budget du gouvernement précédent pour réduire l'impôt des sociétés, soit investie dans les transports en commun, cela a permis non seulement d'ajouter des autobus hybrides à faible consommation dans les rues de Toronto mais aussi de donner du travail aux travailleurs de l'usine de Mississauga chargée de construire ces véhicules.

C'était un gros contrat pour une usine canadienne. En plus d'être bon pour l'environnement, ce plan a permis à des travailleurs de garder leur emploi, et l'entreprise et eux ont payé de l'impôt, ce qui est bon pour l'économie. Tout le monde y a trouvé son compte. Cet investissement dans l'infrastructure s'est fait correctement; nous n'avons pas privatisé notre infrastructure, nous avons plutôt investi les deniers publics pour le bien de tous les Canadiens. C'est ce que nous devons faire.

Bien que j'appuie la motion, j'aimerais proposer qu'elle soit modifiée par adjonction de ce qui suit: « en s'assurant d'affecter une partie du montant aux transports en commun. »

• (1200)

Le vice-président: L'amendement est recevable. Toutefois, j'ai le devoir d'informer les députés qu'un amendement à une motion de l'opposition ne peut être proposé qu'avec le consentement du motionnaire. Par conséquent, je demande au député de Saint John s'il consent à cet amendement.

M. Paul Zed: Non, monsieur le Président, je n'y consens pas.

Le vice-président: Il n'y a pas consentement. Par conséquent, l'amendement ne peut être proposé pour le moment.

Questions et observations. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a la parole.

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, j'apprécie d'avoir la possibilité de poser quelques questions. Je me demande si la députée a eu l'occasion de jeter un coup d'oeil au budget de 2006 dans lequel le gouvernement s'est engagé à verser 1,3 milliard de dollars pour financer les immobilisations pour les transports en commun.

Il va sans dire que je me demande également si la députée a pris connaissance de la structure proposée concernant certains des nouveaux investissements et les fonds de 17,6 milliards de dollars qui seront versés sur sept ans directement aux municipalités. Le Fonds Chantiers Canada bénéficiera aux municipalités et à l'ensemble des Canadiens parce qu'il prévoit 8,8 milliards de dollars pour de grands projets municipaux, notamment au chapitre des transports et des égouts.

Je serais également curieux de savoir si la députée a constaté que le gouvernement versera 25 millions de dollars par année aux

Travaux des subsides

provinces et aux territoires, ce qui représente un investissement d'un peu plus de 2,2 milliards de dollars, et, bien sûr, si elle est au courant de certains des investissements que le gouvernement a faits au cours des deux dernières années, notamment 26,6 millions de dollars pour l'assainissement du havre de Saint John, projet très important pour les Canadiens, et les travaux de l'autoroute 30 près de Montréal, une autre initiative très importante pour les Montréalais et les Québécois.

De plus, la députée connaît-elle l'existence de l'initiative FLOW qui comprend cinq projets de transport en commun dans la région du Grand Toronto et au titre de laquelle nous nous sommes déjà engagés à verser 962 millions de dollars? La députée a-t-elle entendu parler de la situation au Manitoba et du financement de 170,5 millions de dollars que nous avons consenti pour le canal de dérivation de la rivière Rouge, encore un projet très important?

La députée est-elle au courant de l'une ou l'autre de ces initiatives, notamment l'amélioration au coût de plus de 1 milliard de dollars de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique? Sait-elle ce que le gouvernement a fait et ce qu'il fait actuellement?

Mme Peggy Nash: Monsieur le Président, tout ce que je sais, c'est que les ressources qui avaient été prévues pour le prolongement d'une ligne de métro importante à Toronto sont en quelque sorte gelées en raison de l'idéologie du gouvernement. Les conservateurs exigent des études préalables obligatoires sur un éventuel partenariat public-privé avant d'investir cet argent dans le développement de nos transports en commun.

Il y a peu de temps, nous avons pu constater l'échec d'un partenariat public-privé mis sur pied pour la rénovation de sections importantes du système de métro de la ville de Londres, en Angleterre. Les coûts ont été dépassés de plus de 4 milliards de dollars canadiens par un consortium privé. Ce sont maintenant les contribuables britanniques qui doivent payer pour ce dépassement de coûts.

On dit que ces partenariats public-privé mettent en fait le secteur public à l'abri de tous les risques. La réalité est tout autre. En fait, ces partenariats permettent de privatiser l'infrastructure et les services publics, tout en se déchargeant sur les contribuables de la responsabilité des dépassements de coûts.

Par exemple, des ressources ont peut-être été prévues pour les transports en commun à Toronto, mais l'argent promis n'est pas versé. En fait, les dépenses sont déterminées par l'idéologie. L'administration de la ville de Toronto est la sixième administration publique en importance au pays et nous devrions lui laisser le loisir de décider de la meilleure façon de gérer les transports en commun, car elle est la plus compétente à ce chapitre.

• (1205)

Mme Denise Savoie (Victoria, NPD): Monsieur le Président, la députée a mentionné l'une des barrières idéologiques imposées par le gouvernement conservateur au développement du transport en commun.

Dans ma ville, Victoria, en Colombie-Britannique, le nombre d'utilisateurs des transports en commun a grimpé à 21 millions. En fait la demande est telle que les chauffeurs d'autobus doivent régulièrement passer tout droit, même si des passagers attendent sur le trottoir.

Travaux des subsides

Au cours de la dernière décennie, il est clair que le désinvestissement du gouvernement libéral précédent a engendré ces problèmes d'infrastructure. Les membres de la Fédération canadienne des municipalités et les maires à qui j'ai parlé il y a quelques semaines sont préoccupés par la volonté du gouvernement conservateur de mettre un terme au programme d'infrastructure.

La députée voudrait-elle nous dire ce qu'elle pense de cette possibilité bien réelle? Les conservateurs ont prolongé ce programme pour un certain nombre d'années, mais sans donner de garantie quand à sa pérennité. C'est ce qui nous inquiète tous.

Mme Peggy Nash: Monsieur le Président, la députée de Victoria a absolument raison. Je crains qu'il s'agisse moins d'un engagement à renouveler l'infrastructure que d'un engagement à enrichir certaines sections du secteur privé. Il y a beaucoup de possibilités, comme je l'ai dit, en ce qui concerne l'achat de wagons de métro et d'autobus pour la ville de Toronto. Il existe de nombreuses façons de faire des affaires qui ne reviennent pas à privatiser nos services.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, il s'agit d'un important débat pour les Canadiens. Il est regrettable que les néo-démocrates semblent être les plus nombreux à la Chambre en ce moment, mais cela montre que nous sommes très préoccupés par cette question.

Nous avons un déficit de 125 milliards de dollars sur le plan de l'infrastructure qui croît maintenant à un rythme de 23 milliards de dollars par année. On prévoit qu'il aura atteint 400 milliards de dollars en 2020. C'est important, car lorsqu'on parle de ce déficit sur le plan de l'infrastructure, on parle en fait de la qualité de vie dans les villes et les villages de tout le pays.

On parle des options qui sont offertes en matière de transport, à savoir si les gens peuvent prendre l'aérotrain, le métro ou l'autobus pour se rendre au travail. C'est ce qui détermine si les gens ont accès à de l'eau potable et s'ils devront passer plus de temps dans les hôpitaux à cause de maladies liées à l'eau en raison du mauvais entretien des systèmes d'aqueduc.

On parle du traitement des eaux usées. Que ce soit à Victoria, en Colombie-Britannique, ou n'importe où ailleurs au Canada, il en va de notre capacité à gérer écologiquement les déchets produits par notre société. Lorsqu'on parle des installations sociales et récréatives, on parle en fait de la qualité de vie dans nos villes.

Nous savons qu'il y a eu effritement de la qualité de vie de pratiquement toutes les familles canadiennes au cours des 20 dernières années. De fait, pour les deux tiers d'entre elles, depuis la signature de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis, le revenu réel a baissé. Ainsi, deux tiers des familles canadiennes, même si elles travaillent de plus en plus d'heures, obtiennent une rémunération toujours moindre..

Donc, essentiellement, la qualité de vie des personnes diminue alors qu'elles travaillent plus longtemps et qu'il leur reste en poche de moins en moins d'argent. C'est la raison pour laquelle le fardeau d'endettement de la plupart des familles canadiennes a doublé au cours de la même période.

Pourtant, parallèlement à cela, nous constatons la détérioration des infrastructures publiques, ce qui revêt une grande importance. Concrètement, le déficit des infrastructures publiques a également une incidence sur la sécurité des personnes qui se rendent au travail en automobile, même si cela ne veut pas nécessairement dire que nous allons assister à des effondrements de viaducs comme celui qui a eu lieu récemment au Minnesota en raison du mauvais entretien d'une infrastructure de transport.

Ainsi, lorsqu'il est question d'infrastructures, qu'il s'agisse de transport, de transports en commun, de traitement de l'eau ou des déchets ou d'infrastructure récréative, culturelle ou sociale, il est question de qualité de vie. Compte tenu du fait que le déficit en matière d'infrastructure devrait monter à 400 milliards de dollars au cours des 12 prochaines années, nous devons nous demander ce qui s'est passé.

Les compressions ont débuté sous l'ancien gouvernement libéral. Jusqu'aux années 1980, nous avions l'habitude de maintenir une croissance annuelle de 5 p. 100 des investissements en infrastructures. Sous le gouvernement libéral, ce fut la débandade. Puis, les conservateurs ont pris le pouvoir. Qu'ont-ils donc fait? Comme ils le disent eux-mêmes, ils vont investir 33 milliards de dollars en sept ans. C'est bien ce qu'ils ont dit. Le secrétaire parlementaire l'a dit très clairement: 33 milliards de dollars sur sept ans.

Qu'est-ce que cela veut dire? Par simple calcul, on constate que c'est moins de 5 milliards de dollars par année, alors que le déficit infrastructurel est supérieur à 22 milliards de dollars par année. Par conséquent, nous nous enfonçons de plus en plus et cela a une incidence sur la qualité de vie et la sécurité des familles canadiennes d'un océan à l'autre.

Ainsi, chaque année, le déficit infrastructurel accumulé augmente de 18 milliards de dollars parce que le gouvernement ne le prend pas au sérieux. Et c'est le cas même si on suppose que le gouvernement investira l'argent qu'il dit vouloir investir au cours des sept prochaines années.

Le gouvernement a annoncé en grande pompe une aide de 200 millions de dollars environ aux activités de lutte contre l'infestation de dendroctones du pin en Colombie-Britannique, mais, une fois les médias partis, on a pu voir ce qui se cachait dans les détails de cet engagement. En effet, 24 millions de dollars seulement, soit quelque 12 p. 100 de la somme annoncée, ont réellement été investis dans ces activités.

C'est dire que, comme des libéraux avant eux, les conservateurs font des promesses comme cet investissement de 33 milliards de dollars sur sept ans. Même si le gouvernement conservateur honorait sa promesse, ce dont nous doutons beaucoup, il jouit de très peu de crédibilité en matière financière. On a vu comment il traite les questions fiscales; j'y reviendrai dans un moment. Même si cet argent était investi, il reste qu'on fait face à un déficit de près de 20 milliards de dollars par année pour les 12 prochaines années. Ce déficit ne fera qu'empirer, et les répercussions sur les familles canadiennes n'en seront que plus grandes.

● (1210)

Intéressons-nous maintenant à la prudence financière du gouvernement conservateur. Celui-ci distribue à la pelletée 17 milliards de dollars aux grandes et riches entreprises. C'est ainsi que l'industrie pétrolière, l'une des plus riches industries en Amérique du Nord, recevra 1 milliard de dollars par année. Le gouvernement donne volontiers tout cet argent aux entreprises canadiennes les plus riches et les plus rentables, mais sous-finance les villes canadiennes.

Comment expliquer cela? C'est comme si les Canadiens envoyaient le premier ministre acheter du pain, des oeufs et du lait à l'épicerie et que le premier ministre achetait des tas de bonbons à la place. Il n'a pas acheté le pain, les oeufs et le lait pour ses frères et soeurs. Il rentre à la maison avec 25¢ en poche, ce qu'il considère un excédent dont il peut faire don aux entreprises.

Les conservateurs n'investissent pas dans les choses dont les villes et les familles canadiennes ont besoin, mais il donne des milliards de dollars aux entreprises qui n'en ont pas besoin parce qu'elles font des profits record. Au bout du compte, la salubrité de l'eau qu'on boit est remise en question, et la sécurité des transports est menacée, car nous savons que nos réseaux routiers construits pendant les années 1950 et 1960 ont maintenant atteint la fin de leur vie utile et que des réparations de grande envergure s'imposent.

Cela signifie que nos réseaux de transport en commun, comme l'aérotrain en Colombie-Britannique, continuent de fonctionner en-deçà de leur capacité, même si le besoin est extrêmement grand, surtout dans la région au sud du Fraser, dans la vallée du Bas-Fraser. Cela signifie aussi que, en l'absence de traitement des eaux usées, notre environnement continue de se détériorer. Pour ce qui est des enfants, leur qualité de vie est quasi-inexistante, à en juger par les installations récréatives et culturelles en place.

Voilà comment les conservateurs gèrent les finances. Ils achètent des bonbons ou des Ferrari et dépensent de l'argent au jeu plutôt que de s'occuper de la maison, de réparer le toit, de veiller à ce que les enfants soient chaussés et à ce qu'il y ait du pain, des oeufs et du lait sur la table et dans le réfrigérateur. C'est ce qui est si déplorable.

Voyons maintenant quel effet cela a dans ma circonscription. Dans Burnaby—New Westminster, les besoins sont criants. Le maire, Derek Corrigan, et l'association des citoyens de Burnaby ont accompli un travail extraordinaire avec de maigres ressources. Pendant des années, ils ont tenté de convaincre le gouvernement libéral - et, maintenant, le gouvernement conservateur - de financer des projets de revitalisation du lac Burnaby et d'obtenir un financement pour l'aérotrain, mais pas dans le cadre d'un PPP, trop coûteux, car les coûts de financement sont plus élevés quand on passe par le secteur privé. Comme nous le savons, les PPP visent des profits, ce qui signifie des coûts plus élevés. N'importe quel comptable vous le dira.

Plutôt que d'assurer l'avenir de l'aérotrain et des transports en commun, de sorte que les habitants de Burnaby, New Westminster, au sud du Fraser et ailleurs dans la vallée aient un véritable choix de moyens de transport, ils les sous-financent en y consacrant des sommes dérisoires.

Nous constatons un sous-financement chronique des services policiers, de la GRC. Cela a commencé sous les libéraux et se poursuit sous les conservateurs. C'est un point sur lequel le conseil municipal de Burnaby et le maire Derek Corrigan se sont exprimés très clairement. Il y a sous-financement dans tout un éventail de secteurs.

Ce printemps dernier, nous avons constaté le sous-financement en matière de contrôle des inondations. Le gouvernement fédéral n'a pas réagi afin d'assurer le financement nécessaire. Il est plutôt du genre à acheter des bonbons quand c'est du pain, des oeufs et du lait qu'il faut mettre sur la table. Des villes comme Burnaby et New Westminster en subissent les conséquences.

À New Westminster, le maire Wayne Wright et le conseil de ville demandent aussi des fonds pour une variété de projets d'infrastructures. Il est question depuis un certain temps d'un musée et d'un centre des arts dans cette ville. Il y existe aussi un besoin pressant d'infrastructures sportives et récréatives. Or, au lieu d'investir dans ces infrastructures si nécessaires, dans ce pain, ce lait et ces oeufs pour les villes canadiennes, le gouvernement fédéral choisit plutôt, une fois de plus, de verser son argent aux entreprises.

C'est tout simplement inacceptable. Que ce soit sous le gouvernement conservateur actuel ou le gouvernement libéral

Travaux des subsides

précédent, les principales artères de nos villes sont continuellement négligées, tandis que ces deux vieux partis politiques ne cessent de donner plein d'argent aux grandes entreprises.

•(1215)

Il faut répondre aux besoins fondamentaux des villes canadiennes. Elles ont besoin de financement pour assurer l'entretien des usines de traitement des eaux usées et des stations de traitement d'eau et faire en sorte que l'eau soit propre et potable. Elles ont besoin de financement pour mettre à niveau leur infrastructure de transports afin de la rendre sûre. Elles ont besoin de beaucoup plus d'argent pour le transport en commun parce que c'est écologique. Ce financement est important pour assurer la prospérité des villes canadiennes.

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, mon ami a fait partie du comité des transports et il est mu par la passion de ce qu'il entreprend. Je lui fais mes compliments pour ses talents d'orateur, mais j'aimerais qu'il présente correctement les faits. Il serait utile que nous fournissions de l'information exacte aux gens qui écoutent le débat d'aujourd'hui et à ceux qui liront cette information.

Je m'intéresse beaucoup, moi aussi, au dendroctone du pin. Je représente principalement le Nord-Est de l'Alberta, mais on retrouve maintenant le dendroctone du pin dans ma circonscription. Selon de nombreux experts, les mesures que nous prenons fonctionnent. Ils disent que l'infestation est probablement en train de se résorber, ce qui est de bon augure pour le Canada et pour l'industrie forestière.

Je suis d'accord avec le député pour dire que les libéraux ont beaucoup parlé des infrastructures, mais n'ont rien fait. J'ose espérer qu'il n'est pas en train de dire que nous violons la Constitution du pays parce que ce n'est pas un domaine de compétence fédérale.

Nous envisageons des discussions dans l'espoir d'aider les provinces et les municipalités, dont nous constatons les besoins criants. Le gouvernement, le premier ministre et le ministre ont écouté les municipalités et la FCM. Ils savent qu'il y a un déficit. Nous le voyions même lorsque nous étions dans l'opposition. Les libéraux ont eu l'occasion d'agir, mais ils n'ont rien fait.

La région du Grand Toronto aura reçu plus de 829 millions de dollars entre 2005 et 2010. Les municipalités de cette région ont déjà reçu un paiement forfaitaire de plus de 112 millions de dollars issu du Fonds pour le transport en commun. J'ai parlé auparavant des mesures relatives au transport en commun prises par le gouvernement, car nous comprenons l'importance d'assainir l'air et l'environnement. Nous avons prévu 83 millions de dollars pour Mississauga et le développement du réseau de GO Transit dans la ville. Voilà d'excellentes nouvelles pour le Canada.

Ce sont seulement quelques exemples de ce que fait le gouvernement dans l'intérêt des Canadiens, pour leur permettre de respirer de l'air sain et de bénéficier du transport en commun. Voilà de bonnes nouvelles.

Travaux des subsides

● (1220)

M. Peter Julian: Monsieur le Président, je voudrais bien pouvoir laisser les conservateurs s'attribuer tout le mérite des maigres investissements qui ont été approuvés, mais comme le secrétaire parlementaire n'est pas sans le savoir, les investissements faits dans le domaine du logement et dans celui des transports, qui sont insuffisants d'ailleurs, sont plutôt dus au budget présenté par le NPD en 2005. Pendant combien de temps encore les conservateurs feront-ils campagne sur les modifications que le NPD a fait apporter au budget?

Dans notre budget, nous avons fait disparaître les réductions d'impôt que les libéraux avaient consenties aux entreprises et les cadeaux fiscaux offerts à droite et à gauche et nous avons affirmé que cet argent devrait revenir aux villes du Canada. Les conservateurs se sont basés sur les chiffres présentés dans ce budget et ont mené leur campagne comme s'ils avaient pris des mesures concrètes depuis ce temps. Ce sont les modifications que le NPD a fait apporter au budget qui ont permis de faire cela et les conservateurs devraient rendre à César ce qui appartient à César.

Toutefois, les montants prévus sont insuffisants. Nous avons toujours dit que le budget présenté par le NPD en 2005 n'était qu'un premier pas. Selon la FCM, le déficit accumulé des systèmes de transport public est actuellement de 23 milliards de dollars, et il continuera d'augmenter chaque année. Le secrétaire parlementaire a parlé d'un peu moins de 1 milliard de dollars, alors que le déficit réel est de 23 milliards de dollars.

Les Canadiens ne sont pas dupes. Ils savent compter. Ils savent que les mesures prises par le gouvernement sont tout à fait insuffisantes.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le Président, la Toronto Transit Commission a présenté un magnifique projet qui vise à accroître le nombre de voies de tramway dans la ville de Toronto. Selon les prévisions actuelles, la population de Toronto devrait augmenter d'un million d'habitants au cours des 10 prochaines années, ce qui signifie qu'un grand nombre de gens viendront s'installer dans la ville de Toronto. La construction de condominiums est en plein essor. C'est une ville très dynamique. La ville de Toronto a besoin d'argent. Que compte faire le NPD à cet égard?

M. Peter Julian: Monsieur le Président, la députée de Trinity—Spadina a toujours ardemment défendu la grande région de Toronto, tout comme les députés de Toronto—Danforth et de Parkdale—High Park d'ailleurs.

Comme la députée n'est pas sans le savoir, le NPD est le seul parti à avoir présenté un plan global en prévision de la croissance démographique prévue pour la grande région de Toronto. La ville de Toronto n'a pas été traitée équitablement par le gouvernement libéral précédent, et la situation est la même sous le gouvernement conservateur actuel. Il faut que les choses changent fondamentalement.

L'hon. Dan McTeague (Pickering—Scarborough-Est, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends part au débat d'aujourd'hui. Je suis très en faveur de l'initiative de mon collègue de Saint John, dont la motion se lit comme suit:

[Français]

Que, conformément à l'esprit du Nouveau pacte pour les villes et les collectivités présenté par les libéraux, la Chambre se dise d'avis qu'il est dans le meilleur intérêt des Canadiens que le gouvernement prenne des mesures pour rendre permanent le partage de la taxe fédérale d'accise sur l'essence avec toutes les municipalités du Canada, dans le but de financer l'amélioration de l'infrastructure communautaire locale.

[Traduction]

Je suis ravi de parler de la motion. Ainsi que bon nombre de mes collègues de ce côté-ci de la Chambre, j'ai travaillé à ce dossier. Nous nous souvenons très bien que, au moment où certains d'entre nous ont été élus il y a près de 15 ans, la question du soutien offert aux municipalités était négligée depuis longtemps pour toutes sortes de raisons, et c'était très évident pour la plupart des Canadiens. En 1992-1993, le pays nageait dans la récession, après huit années de gouvernement conservateur. Les déficits n'avaient cessé de gonfler.

Le chef de notre parti à l'époque et le ministre des Finances d'alors, qui devint plus tard le nouveau chef des libéraux, ont très clairement indiqué qu'investir dans les gens et dans les villes et collaborer avec celles-ci constituait l'une des meilleures façons d'améliorer et de renforcer le Canada. Je représentais de nombreuses localités à l'époque: Pickering, Ajax et Uxbridge. Je représentais même Whitby, aujourd'hui le fief du ministre des Finances.

Je vois que le ministre des Transports est avec nous aujourd'hui pour participer au débat. Il en aura l'occasion dans un instant.

Il me semble que nous avons engendré un énorme capital de sympathie au pays en reconnaissant la nécessité de s'occuper du logement abordable et des transports en commun et de restaurer nos installations de traitement des eaux et des égouts. Il n'est pas uniquement question de biens. Nous voulons maintenir un certain niveau de vie. Tous les gouvernements ont la responsabilité, en dépit de possibles contestations constitutionnelles, de veiller à ce que les Canadiens d'un océan à l'autre aient au moins accès aux ressources nécessaires pour bâtir des collectivités plus fortes et plus sûres, le genre de collectivités qui font du Canada un pays plus fort.

J'ai joué un rôle dès le début. En 1998, je présidais un comité composé de députés libéraux. Nous avions envisagé l'idée d'utiliser les taxes sur l'essence provenant des coffres municipaux et fédéraux pour aider les municipalités. Les députés se souviendront qu'en août 2001, j'ai écrit au ministre des Transports de l'époque pour lui demander de bien considérer l'idée d'utiliser une partie de la taxe sur l'essence — soit la TPS appliquée sur d'autres taxes — et de verser ce montant aux municipalités, afin qu'elles bâtissent ou qu'elles restaurent leur infrastructure de transport.

En 2000, dans la région de Durham, qui fait maintenant partie de ma circonscription à Toronto, les besoins au chapitre du transport en commun se chiffraient à plus de 300 millions de dollars. Aujourd'hui, en 2007, on sait que les besoins à ce chapitre ne sont certainement pas satisfaits.

Le gouvernement conservateur, qui est en place depuis mars 2006, avait dit qu'il injecterait 800 millions de dollars à Toronto. En réalité, il a investi une somme dérisoire dans l'Est de Toronto. Toutes les circonscriptions qui se trouvent à l'est des rues Bayview ou Yonge, tout le long jusqu'à Oshawa, ont reçu un montant de 2,5 millions de dollars pour le transport en commun. La région compte plus de deux millions de Canadiens et elle a reçu 2,5 millions de dollars pour le transport en commun. Il ne faut pas se demander pourquoi les routes sont bloquées. Il ne faut pas s'étonner du cynisme que soulève le fait que tout l'argent promis soit allé dans un seul panier.

J'ai entendu le secrétaire parlementaire citer des montants qui ont été remis à la ville de Mississauga, et c'est formidable. Mais je sais aussi la position qu'a adoptée la mairesse de Mississauga, Hazel McCallion, qui était extrêmement contrariée, tout comme d'autres membres de la Fédération canadienne des municipalités, de voir le gouvernement utiliser des faux-semblants en matière de financement.

Travaux des subsides

L'argent venait en partie d'anciens programmes, que nous avions établis en vertu du nouveau pacte, et en partie de la taxe sur l'essence. Voilà comment le gouvernement en est arrivé au prétendu montant de 33 milliards de dollars. Les villes ne peuvent même pas avoir accès à une bonne partie de ces 33 milliards de dollars. Le député de la Colombie-Britannique, qui a pris la parole avant moi, a parlé du projet PPP. D'autres ont parlé des postes frontaliers. Ce ne sont pas des dossiers dans lesquels les villes pourront trouver un moyen de satisfaire leurs besoins.

Comme il l'a fait dans le passé, notre parti veille à ce qu'il y ait un lien important entre les villes et le gouvernement fédéral. Malgré l'approche du gouvernement conservateur selon laquelle les villes ne comptent pas nécessairement de sorte qu'il cherche davantage à travailler pour conclure des arrangements avec les provinces, nous sommes d'avis que le respect de tous les ordres de gouvernement envers les municipalités est primordial.

Plus important encore, il y a des réalités au Canada auxquelles il faut faire face aujourd'hui. L'arrivée d'un très grand nombre de néo-Canadiens dans nos collectivités, tous les services qu'il faut leur offrir, notamment des logements abordables, pour les aider à s'établir chez nous et les fardeaux que cela impose à un grand nombre de municipalités nous amènent à témoigner plus de compassion, d'intérêt et de respect aux provinces.

• (1225)

Sous le gouvernement libéral, dont j'étais fier de faire partie, nous sentions investis d'une mission envers les villes. Les problèmes des villes étaient soigneusement traités. Je n'irais pas jusqu'à dire que nous avions un secrétariat, mais c'était un dossier qui, au gouvernement, au Cabinet, était vraiment pris au sérieux. Ce n'est plus le cas maintenant.

[Français]

J'espère que le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sait très bien maintenant que cela a été mis sous sa responsabilité, en vertu de son mandat.

[Traduction]

C'est bien, mais cela montre encore une fois que les conservateurs ne prennent pas les municipalités au sérieux. Ils ne veulent pas sérieusement les traiter avec le respect qu'elles méritent clairement.

En 2005, le gouvernement libéral a renouvelé le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique, le Fonds pour l'infrastructure frontalière et le Fonds d'investissement pour les transports en commun. Cet engagement valait 1,65 milliard de dollars par année jusqu'en 2014, soit un total de 11,5 milliards de dollars de 2007 à 2014.

Le budget conservateur, que le député trouve formidable, ne comprend qu'un montant de 4 milliards de dollars en fonds renouvelés pour ces programmes, ce qui représente une réduction de 7,5 milliards de dollars pour les municipalités. Les conservateurs ont également incorporé dans leur stratégie grandiose un montant de 11,8 milliards de dollars en financement provenant de la taxe sur l'essence et 5,8 milliards de dollars en remises de la TPS pour les municipalités dans le montant global de 33 milliards de dollars qu'ils appellent le Fonds Chantiers Canada. Tant les remises que le transfert d'une partie de la taxe sur l'essence étaient des initiatives du gouvernement libéral. Je sais que cela ne plaît pas au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, mais c'est la réalité. Les conservateurs choisissent des initiatives par-ci, en retiennent d'autres par-là et essaient de bricoler quelque chose.

Ce que je trouve le plus contrariant d'un point de vue d'un spectateur objectif, c'est que l'argent ne sera pas accordé de façon prévisible à long terme. C'est exactement la raison pour laquelle nous présentons notre motion aujourd'hui. Nous voudrions que le gouvernement veille à ce que le financement des municipalités soit permanent et prévisible et, notamment, et j'en parlerai avec plus de passion dans un instant, qu'il fasse en sorte que les recettes provenant de la taxe sur l'essence soient consacrées en permanence aux municipalités, et non seulement pendant un an ou deux avant d'être réaffectées ailleurs.

Sans vouloir offenser qui que ce soit, j'affirme qu'un grand nombre de nos municipalités sont moribondes. Seules quatre municipalités du Canada, et les chiffres nous le diront clairement, n'ont pas l'équivalent d'une dette. Toutes les autres sont en train de s'effondrer. Il m'apparaît évident que les Canadiens comprennent aisément les problèmes que posent une infrastructure qui s'effrite et des ponts inutilisables, les préoccupations climatiques au sujet des infrastructures des ponts et des égouts, et la nécessité d'assurer la qualité de notre eau.

L'Ontario a institué une enquête il y a deux ou trois ans pour faire la lumière sur l'affaire de l'eau contaminée des réseaux d'aqueduc de Walkerton. Étant donné que les municipalités assurent la prestation de services publics, le Parlement doit saisir la moindre occasion de faire en sorte qu'elles puissent continuer leur travail, tout en reconnaissant qu'elles ont un fardeau de plus en plus lourd à porter.

Il y a des enjeux que nous aborderons en temps voulu, mais limitons-nous à la taxe sur l'essence pour le moment.

À l'heure actuelle, l'Ontario perçoit 14,7 cents sur chaque litre d'essence. Ce montant ne change pas en fonction du prix de l'essence. C'est un montant fixe. En 1998, nous avons recommandé que l'on réserve ce montant à l'infrastructure routière et au volet transport pour lequel elle a été conçue. Ce n'est pas moi qui vais dire aux provinces ce qu'elles doivent faire, mais il semble évident que cela aurait bénéficié aux consommateurs et permis aux provinces d'assumer une partie des responsabilités dont, il est vrai, elles s'étaient délestées avec le gouvernement fédéral au cours de cette période.

Une autre composante de la taxe sur l'essence est une taxe d'accise de 10 ¢ le litre. Ce montant ne varie pas en fonction du prix de l'essence ou des autres carburants. À cela s'ajoute une taxe de 6 p. 100, qui sera bientôt ramenée à 5 p. 100, sur tout type de carburant non commercial, comme l'essence, acheté par les consommateurs.

Voilà où le bât blesse. En 2000, le chef de l'opposition, qui est aujourd'hui le ministre de la Sécurité publique, s'est appuyé sur le rapport que j'ai écrit en 1998 pour défier le gouvernement libéral de faire en sorte que les consommateurs récupèrent cet argent. En fait, il a pris ce qui lui convenait. Nous disions que la TPS qui s'appliquait à la taxe de 10 ¢ le litre en Ontario et à la taxe d'accise provinciale de 14,7 ¢ le litre devrait être remise aux consommateurs d'une façon ou d'une autre. Puisqu'on n'a pris aucune disposition dans ce sens, il ne restait plus qu'à faire en sorte que les recettes de la TPS soient allouées au transport en commun.

Travaux des subsides

● (1230)

Un certain nombre de mes collègues hocheront la tête, reconnaissant que ce serait un moyen d'assurer le maintien du transport en commun, des routes ou de l'infrastructure, de financer plus efficacement notre réseau routier et nos municipalités. Ce serait là un mécanisme efficace et important pour faire en sorte que les Canadiens jouissent de certaines des plus belles routes du monde, surtout dans ma collectivité.

La route 401, qui traverse ma circonscription, et les circonscriptions d'un bon nombre d'autres députés, je suppose, est vraiment l'épine dorsale de notre économie. Sans cette infrastructure, ce serait difficile d'assurer la vitalité économique et le succès de la région, d'une manière ou d'une autre. Pourtant, le gouvernement ne comprend pas que le pouvoir que conférerait le transfert d'une partie de la taxe sur l'essence aux municipalités est absolument indispensable pour assurer non seulement la viabilité à long terme de nos routes, mais aussi la santé et le bien-être de nos collectivités. Les Canadiens ont confirmé à maintes reprises qu'il fallait d'abord assurer un financement adéquat aux municipalités.

J'ai eu une chance de vérifier ce que le gouvernement a fait pour l'infrastructure des collectivités de ma circonscription, au fil des ans. Des collectivités que je représentais auparavant, Ajax, par exemple, ont pu profiter d'une partie du financement initial pour l'infrastructure, en 1993. À l'époque, le Parti réformiste avait dit que ce serait comme tenter de faire démarrer un 747 avec une pile de montre. Pourtant, le 747 est en plein vol actuellement. C'était toute une pile!

Toutefois, nous comprenons également, et nous reconnaissons, que les gouvernements doivent faire les investissements qui s'imposent et non ceux qui visent à aider le secteur privé. Les gouvernements ont un rôle très important à jouer pour assurer que tous les éléments de la vie des Canadiens, toutes les structures gouvernementales, tous les organismes et organisations, obtiennent le nécessaire. Ce que nous espérons gagner, à la fin de ce débat, c'est la reconnaissance par le gouvernement qu'il s'est trompé au sujet des municipalités.

Nous avons de très bonnes relations avec les municipalités. Nous avons l'appui d'un grand nombre de municipalités dans tout le pays. Oui, des considérations partisans ont parfois pu intervenir mais, dans l'ensemble, il ne faisait aucun doute dans l'esprit de qui que ce soit que, s'ils avaient eu à choisir une grande réalisation du gouvernement en place entre 1993 et 2005, gouvernement dont j'étais très fier de faire partie, ce serait l'entente que nous avons conclue avec les villes, afin d'améliorer leur situation.

Nous avons tous la responsabilité de faire en sorte que le bien-être et les intérêts de nos villes demeurent la priorité. Les villes jouent un rôle important. Même si la Constitution de 1867 prévoit que celles-ci sont subordonnées à l'autorité des gouvernements provinciaux, je pense que très peu de Canadiens nieraient ou ne reconnaîtraient pas spontanément l'importance de leur rôle. Lorsque nous parlons de collectivités comme la mienne, dans la région de Durham ou de York, au nord de Toronto, il faut comprendre que ces collectivités ont grandi et qu'elles jouent maintenant un rôle très important dans la vie des Canadiens.

Nous ne pouvons ignorer le fait que nos municipalités éprouvent actuellement de gros problèmes de financement. Peut-être que des solutions créatives s'en viennent. Notre parti en a proposé quelques-unes. Mes collègues ont fait mention de priorités qui nous tiennent à cœur. Certaines de ces idées illustrent la différence entre notre parti et le gouvernement conservateur. Par exemple, nous affecterions des

fonds aux réseaux de transport public, afin de leur permettre d'améliorer le service et d'acheter du nouveau matériel.

Le plan des conservateurs prévoit plutôt l'octroi d'un crédit d'impôt aux utilisateurs, sans rien accorder aux municipalités pour leur permettre d'étendre ou d'améliorer leur réseau de transport en commun. C'est très grave, puisque les réseaux d'autobus, de trains et de transport rapide ne pourront faire l'objet d'une expansion. Certains autobus datent d'environ 35 ans et on continue de les faire rouler, parce que c'est tout ce que le budget permet de faire.

Le gouvernement fédéral a dit qu'il allait donner de l'argent aux utilisateurs. Quelle bonne idée que celle d'accorder un crédit d'impôt aux usagers qui montent à bord d'autobus qui ne fonctionnent pas. Je ne connais pas d'approche plus absurde que celle de s'occuper des symptômes, au lieu de s'attaquer au problème comme tel. Les passagers ne peuvent pas voyager à bord d'un autobus qui va tomber en panne, qui ne va pas arriver à l'heure ou, pire encore, qui va rester pris, perdre une roue, éprouver des problèmes de moteur ou d'autres ennuis du genre, de sorte qu'ils ne profitent pas de ce crédit.

● (1235)

Lorsqu'il est question de transport en commun dans des villes comme Toronto, entre les collectivités de Durham, dans l'ensemble du pays, et plus particulièrement des transports en commun écologiques, qui nous amènent dans un tout autre domaine, nous ne devons pas seulement tenir compte de la mise en place de meilleurs moyens de transport en commun et de l'amélioration des municipalités, mais également des résultats, comme l'augmentation du nombre des usagers des transports en commun et l'introduction de nouvelles technologies. Oui, celles-ci sont coûteuses, mais elles auront de nombreux effets bénéfiques pour le pays.

Nous avons parlé au secteur manufacturier. Je suis vice-président du Comité de l'industrie. Nous avons parlé de la nécessité de nous assurer que des technologies vertes soient utilisées et que de nouvelles technologies soient mises au point afin de favoriser des meilleures possibilités d'emploi pour les Canadiens.

Il y a des retombées très importantes lorsque le gouvernement fédéral reconnaît ses responsabilités en matière de transport en commun.

En ce qui concerne les programmes généraux d'infrastructure, il est clair que le gouvernement a seulement promis de maintenir les accords actuels, et il n'a pas mentionné d'investissements futurs. Ce que les municipalités canadiennes demandent depuis longtemps et que cette motion aborde très clairement, c'est la promesse de financement et de soutien à long terme.

Les plans et programmes d'une durée d'un ou de deux ans ne sont d'absolument aucune aide. La réalité, c'est que les municipalités doivent mettre en place des programmes de 10 à 20 ans. C'est important. C'est nécessaire pour elles d'avoir ce type de stabilité et de prévisibilité dans leur financement. Le gouvernement fédéral pourrait faire beaucoup mieux à cet égard au lieu de reprendre des vieux programmes ou d'en combiner quelques-uns et d'affirmer que les provinces peuvent prendre les décisions ou que ce n'est pas une responsabilité fédérale et qu'il ne s'occupera pas de la question ou, encore pire, de tenter de faire croire qu'il promet 33 milliards de dollars aux municipalités alors qu'en fait il leur coupe 7,5 milliards de dollars.

Travaux des subsides

Comme je l'ai dit plus tôt, notre gouvernement avait créé un ministère distinct pour promouvoir les villes au palier fédéral. J'ai pu travailler avec le ministre des Transports qui avait fait quelques observations. Ce n'était pas un ministère à part entière, mais il avait son propre siège à la table du Cabinet, ce qui ne s'était pas vu depuis l'époque du premier ministre Trudeau. Il est clair qu'au moment de l'assermentation des ministres du nouveau gouvernement, le ministère des villes a été intégré au ministère des Transports. C'est malheureux et cela envoie le mauvais message.

Il nous faut reconnaître que les villes croissent. Elles ont besoin d'un coup de pouce de notre part. Elles méritent notre attention, mais elles méritent aussi notre respect. Il n'est pas question ici de ping-pong politique entre partis. En dépit de la Constitution, nous devons reconnaître une fois pour toutes que les villes sont là pour rester. Le rôle des villes et leur importance ne se limitent pas à leur représentativité, elles constituent un système d'alerte précoce sur la situation dans bien des régions du Canada. Peu importe où on habite, le premier gouvernement pour bien des Canadiens, en fait pour tous les Canadiens, c'est leur administration municipale.

Nous ne devons pas négliger de combler leurs besoins. Nous devons les reconnaître, comme l'a fait le gouvernement libéral en leur accordant une remise de TPS, comme nous l'avons fait en leur accordant un tiers des fonds nécessaires pour combler leurs besoins, particulièrement en fait d'eau, de transports en commun et d'infrastructure.

Nous devons continuer d'aider les municipalités, pas simplement par des mesures disparates et à la pièce ou dans le cadre de plusieurs autres priorités. Ce soir, en nous prononçant sur la motion importante et porteuse de succès que mon collègue de Saint John a présentée au Parlement, nous ne pourrions jamais trop insister sur la nécessité de soutenir nos municipalités par des moyens concrets. Les besoins sont réels. La croissance est réelle. Si nous voulons planifier et assurer une croissance régulière, je suggère au Parlement d'adopter la motion. C'est une très bonne motion. Il est grand temps que les Canadiens comprennent que le Parlement appuie résolument nos villes.

• (1240)

M. Mark Warawa (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement les propos de mon collègue d'en face. Il a mis l'accent sur les années entre 1993 et 2005, qui, selon lui, montrent le bilan du gouvernement libéral sous son meilleur jour.

À l'époque, j'étais conseiller municipal et c'était une période difficile. C'étaient les années des compressions sauvages. Les années où le fédéral s'est déchargé d'un tas de responsabilités sur les municipalités. Aujourd'hui, nous voyons les conséquences de ces erreurs, erreurs dues aux compressions à répétition des libéraux qui ont été faites au détriment de nos concitoyens et de l'infrastructure.

Nous avons maintenant un gouvernement qui va permettre la remise en état de l'infrastructure en collaborant avec les provinces et les municipalités dans le cadre de son plan « Chantiers Canada ». Quelques éléments du plan me viennent à l'esprit, notamment le havre Saint John. Dans ma circonscription, Langley, j'ai pu constater de mes propres yeux ce que nous ont coûté les erreurs des libéraux. Elles ont coûté cher au système de santé aussi. Ils l'ont amputé de 25 millions de dollars.

Pendant des années, les libéraux étaient conscients des problèmes au havre Saint John, mais c'est le gouvernement conservateur qui a enfin pris des mesures pour nettoyer le havre. Pourquoi les libéraux n'ont-ils pas agi dans ce dossier? Ils ont fait de beaux discours, mais,

encore une fois, ils n'ont pas agi. C'est là l'héritage qu'ils nous laissent: rien que des paroles creuses. Pourquoi n'ont-ils rien fait?

Dans ma propre circonscription, le réseau d'égout devait être réparé. C'est notre gouvernement qui a finalement débloqué les fonds pour ce faire. J'ai été heureux d'annoncer le premier versement de 3 millions de dollars d'un projet de 9 millions financé à part égale par les trois ordres de gouvernement. Pourquoi les libéraux ont-ils négligé l'infrastructure alors qu'ils savaient qu'elle s'écroulait?

• (1245)

L'hon. Dan McTeague: Monsieur le Président, le député a parlé de la formule du tiers. À moins que le député ne veuille avaler ses propos entièrement, il se doit de reconnaître que si on a accordé le tiers du financement aux municipalités au cours des 15 dernières années, c'est grâce au fait que le gouvernement fédéral estimait que c'était une priorité, sans parler de la dette qui, à l'époque, contribuait beaucoup au fardeau que portaient les municipalités et tous les Canadiens.

Le député aimerait-il rappeler au Parlement la position de la précédente incarnation de son parti à l'époque où la dette et le déficit devenaient incontrôlables? Les municipalités étaient obligées d'emprunter à un taux de 15 p. 100. Nous avons reconnu cela. Nous avons effectué des compressions nécessaires, mais nous avons aussi veillé à ce que les municipalités disposent d'un financement suffisant pour répondre à leurs besoins.

Le résultat? Les Canadiens ont un plus grand pouvoir d'achat. Le niveau de vie est beaucoup plus élevé. Les municipalités ont une bonne infrastructure. Le député n'a aucune idée des dégâts qui auraient été causés si notre gouvernement libéral fédéral n'avait pas réagi avec précision pour redresser ce problème grave à l'époque où le pays était hors de contrôle et considéré comme étant économiquement sinistré par la communauté internationale.

Si, à l'époque, nous avions suivi les conseils du député et de son parti, nous aurions fait faillite. En réalité, ce parti fait des annonces tout en jetant de la poudre aux yeux des gens, sabrant un peu par-ci par-là dans l'excellent travail qu'a fait le Parti libéral lorsqu'il a rétabli l'ordre financier au pays en dépensant prudemment. Nous avons fait le ménage dans les finances du pays.

Le député peut bien nous parler de ce qu'il aurait peut-être fait avec du recul, mais il ne fera pas ce qu'a fait la province de l'Ontario. Qu'a-t-elle fait quand elle a procédé à des compressions? Elle a accordé des allègements d'impôt, ce qui est exactement la même stratégie que celle de mes vis-à-vis. Ces derniers comprennent clairement que leurs priorités sont les allègements d'impôt, et pas les Canadiens ou les villes. Il est temps que le député admette qu'il joue la comédie devant la Chambre des communes aujourd'hui.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le Président, le NPD appuie un merveilleux plan qui prévoit l'aménagement de 120 kilomètres de voies et qui permettrait de desservir 175 millions d'usagers chaque année. Il s'agit du plan Transit City, qui a été proposé par la ville de Toronto le 16 mars dernier. Il y aurait sept circuits de tramway parcourant toute la ville et longeant la rive sur 11 kilomètres. Imaginez, les tramways longeraient la rive, parcourant le couloir de GO Transit en empruntant les rails existants. Il y aurait 14 kilomètres de transport léger et rapide dans les couloirs Sheppard East, Don Mills, Eglinton Crosstown, Scarborough Malvern, Jane, Etobicoke Finch West, jusqu'au collège Humber.

Travaux des subsides

Ce plan prévoit l'aménagement de sept circuits de tramway parcourant toute la ville de Toronto. Il permettrait de transporter des millions d'usagers et réduirait les émissions de gaz à effet de serre. Pour qu'il puisse être réalisé, le fédéral, la province et la ville devront investir ensemble environ 6 milliards de dollars. Au rythme où l'on finance les infrastructures, cela ne sera jamais possible.

À la lecture du site web transitcity.ca, on constate que le gouvernement fédéral brille par son absence. Il n'a rien contribué, rien annoncé et rien investi. Il est vraiment important d'investir dans le transport en commun, d'investir dans ce merveilleux plan.

Le député vient de la région du Grand Toronto. Est-ce qu'il appuierait ce plan? Il dit qu'il faut investir dans le transport en commun. Le plan serait bon pour les usagers, bon pour l'environnement et bon pour l'emploi. Le député l'appuierait-il?

• (1250)

L'hon. Dan McTeague: Monsieur le Président, je l'appuierais certainement et, si vous me le permettez, je cite le troisième paragraphe d'un article de Royson James publié dans l'édition du 29 août 2001 du *Toronto Star*, plus précisément dans la section sur la région du Grand Toronto. M. James affirme qu'on peut faire mieux et que la Toronto Transit Commission a besoin de 300 millions de dollars. Il dit également ceci:

Dans le programme [de la FCM] on trouve une copie d'une lettre adressée au ministre fédéral des Transports David Collette par le député libéral [mon nom] de Pickering—Ajax—Uxbridge. Le député demande au ministre Collette de transférer aux municipalités 1,5 ¢ par litre de la taxe fédérale sur l'essence, pour les aider à répondre aux besoins en matière de transport.

Nous parlons de besoins que le Parti libéral et moi avons reconnus depuis un certain temps déjà.

Les conservateurs négligent tout simplement le transport en commun et ils aimeraient revenir sur ce qui a été fait il y a dix ans. Je représente l'Est de Toronto et comme je l'ai mentionné dans mon intervention, même s'il y a de l'argent disponible pour aider les municipalités à mener à bien ce genre d'initiatives, plus de 2 millions de Canadiens ne bénéficieront absolument pas de l'annonce du gouvernement fédéral en matière de transports et de transport en commun dans la région du Grand Toronto parce que tout l'argent s'en va à la région de North York. Nous sommes exclus. Du point de vue des conservateurs, nous sommes les parents pauvres. Cela nous amène vraiment à nous demander ce que les conservateurs ont contre les grandes villes. Qu'ont-ils contre Toronto?

Si les conservateurs veulent faire une percée à Toronto, je leur suggère de faire ce qui s'impose et de commencer à investir dans l'infrastructure. Voilà une des initiatives utiles que j'appuierais.

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, pour ce qui est des questions, j'en ai une à poser au député libéral de Pickering—Scarborough-Est. Que voulait-il dire lorsqu'il a déclaré: « C'est difficile d'affirmer que Toronto a d'énormes besoins alors qu'elle s'en tire tellement bien sur le plan économique. C'est un argument difficile à faire passer dans les régions plus précaires du pays »?

Je voudrais savoir ce qu'il voulait dire par là, puisque nous n'avons pas écouté ce qu'il avait à dire lorsque nous avons décidé quoi faire de ce côté-ci de la Chambre. Le gouvernement actuel a affecté plus de 2,3 milliards de dollars pour financer des infrastructures dans la région du Grand Toronto. Nous avons également engagé plus de 144 millions de dollars pour financer des infrastructures à Mississauga.

Je voudrais savoir ce qu'il voulait dire lorsqu'il a déclaré que la ville de Toronto n'était pas suffisamment importante pour obtenir du financement.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur le Président, je ne vois pas du tout d'où peut provenir cette citation. Elle provient, j'en suis convaincu, du blogue du Parti conservateur dont s'inspirent parfois les conservateurs pour faire des citations hors contexte. Comme nous le savons, les conservateurs aiment jouer à ce petit jeu.

Voyons voir ce que vise le gouvernement conservateur. Il nous jette de la poudre aux yeux. Les conservateurs sont en train de dire aux Canadiens qu'il s'agit de l'investissement le plus important visant les infrastructures municipales. Il est clair que ce n'est pas le cas. Ils ne peuvent prétendre faire quelque chose alors qu'ils savent très bien qu'ils ne le font pas. Les municipalités souffrent à l'heure actuelle.

Ce député cherche à faire le fin finaud en citant des observations hors contexte. C'est un jeu qui se joue à deux.

M. Brian Jean: Vous l'avez pourtant dit.

L'hon. Dan McTeague: Où est donc le demi-milliard de dollars qui devait aller à ma collectivité, à ma ville, Toronto, et à la région de Durham pour le transport en commun? Je puis dire au député où est allé cet argent.

M. Ed Fast: Où donc est l'argent des commandites?

L'hon. Dan McTeague: Monsieur le Président, il y a du chahut chez les conservateurs de toutes allégeances parce qu'ils s'imaginent que tout cela a rapport aux commandites.

J'invite le député à s'occuper de gouverner le pays au lieu de flouer les villes, de flouer les Canadiens et de laisser nos villes dans une situation qui ne leur permet pas de s'occuper de leurs affaires. Le Parti conservateur devrait avoir honte.

Il faut que la population comprenne, une fois pour toutes, que le Parti conservateur n'aide pas les villes. Il n'aide pas non plus les habitants des villes. Il ne se soucie nullement des Canadiens et de leurs besoins. Il faut bien comprendre quelle est la position des conservateurs au sujet des villes.

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, après cette sortie de mon collègue, j'ai l'occasion de tirer les choses au clair et de donner des précisions sur ce que nous avons fait et ce que nous faisons.

[Français]

J'avoue être quelque peu surpris par la motion de mon honorable collègue de Saint John, qui voudrait nous faire prendre l'action du gouvernement précédent comme guide pour le renouvellement de nos infrastructures.

Il est vrai que le gouvernement précédent a instauré la taxe sur l'essence. C'est une initiative dont nous avons reconnu le bien-fondé. D'ailleurs, notre gouvernement l'a prolongée de quatre ans, ce que l'honorable a oublié de mentionner.

De ce fait, on fournit une aide supplémentaire de 8 milliards de dollars aux municipalités afin qu'elles puissent, entre autres, améliorer leurs systèmes d'aqueduc et d'égout, leurs transports en commun et, bien sûr, leurs routes locales. Toutefois, pendant 13 longues années, le gouvernement libéral a fait la sourde oreille aux préoccupations des municipalités et a sabré massivement —, je le répète, et a sabré massivement — dans les transferts aux provinces, ce qui a eu des répercussions sérieuses dans toutes les municipalités du pays.

Travaux des subsides

Dès le début de notre mandat, en 2006, notre gouvernement a reconnu l'urgence d'agir et d'investir dans l'infrastructure. Cette urgence découle directement de l'inaction et, surtout, de la négligence du gouvernement libéral précédent. Je pense sincèrement qu'au lieu de se proposer comme un modèle de solution alors qu'il est, en réalité, la cause du problème, le parti d'en face devrait prendre note de ce que nous avons et de ce que nous sommes en train de faire. Nous avons agi rapidement pour hâter la mise en place d'un programme d'infrastructure de classe mondiale au pays.

Le 6 novembre dernier, alors que j'étais en compagnie du premier ministre, j'ai eu l'honneur de lancer le nouveau plan d'infrastructure de 33 milliards de dollars appelé Chantiers Canada, le plan d'infrastructure le plus important des temps modernes au pays. Il prévoit une aide financière définie pendant sept ans. C'est la plus longue période d'engagement jamais appliquée par un gouvernement depuis les 50 dernières années.

Je rappelle aux députés d'en face que nous avons consulté les provinces et les territoires. Nous avons aussi rencontré les municipalités par l'entremise de la Fédération canadienne des municipalités, en 2006, afin de mettre fin au déficit que le gouvernement précédent nous a légué si tristement en matière d'infrastructure. Lors de ces consultations, nous avons compris que les villes, en particulier, souhaitaient un financement stable, à long terme, flexible et prévisible. C'est exactement ce que nous avons livré.

Le plan Chantiers Canada comprend une aide de base de 17,6 milliards de dollars, soit plus de la moitié du plan pour les municipalités jusqu'en 2014, dont un remboursement complet de la TPS et 11,8 milliards de dollars dans le cadre du Fonds de la taxe sur l'essence.

Je comprends que le député n'ait pas dit un mot sur la TPS. C'est très risqué, pour un député libéral, de tenter d'expliquer la position de son parti sur cette taxe. Durant la carrière du député de Saint John, il a été obligé — dans l'opposition — de défendre l'abolition de la TPS, puis — une fois au gouvernement — sa consécration. On se le rappellera tous, en cette Chambre.

Une aide financière de base a été allouée, soit 25 millions de dollars par année pour les provinces et les territoires, répartie sur une période de sept ans. C'est donc accorder 175 millions de dollars à chaque administration pour les besoins de base pour l'infrastructure, comme la sécurité des ponts. Et 8,8 milliards de dollars sont versés dans le nouveau Fonds Chantiers Canada et seront appliqués à des projets stratégiques dans les grands centres urbains et à des projets au sein des petites collectivités.

● (1255)

Une attention particulière sera d'ailleurs portée aux collectivités de moins de 100 000 habitants. Une somme de 2,1 milliards de dollars devra être versée dans le nouveau fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers dans le but d'améliorer le commerce frontalier et transfrontalier avec les États-Unis. Un montant de 1,25 milliard de dollars sera investi pour constituer un nouveau fonds national pour les partenariats public-privé et 1 milliard de dollars sera alloué à l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

Ces investissements constituent une contribution historique qui répond aux besoins d'infrastructures des municipalités, des provinces et des territoires. C'est une aide financière consacrée à des éléments qui importent pour les Canadiens et les Canadiennes. Je parle de l'eau propre, d'un transport en commun plus efficace, des routes et des ponts surs, et, bien sûr, de l'énergie verte.

Aucun autre gouvernement fédéral de l'histoire du pays n'a jamais consenti un si grand investissement sur une période si longue pour moderniser l'infrastructure. Toutefois, aucun ordre de gouvernement ne peut à lui seul aborder pleinement les difficultés relatives à l'infrastructure auxquelles notre pays fait face. Tous les paliers de gouvernement, fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux, doivent travailler en partenariat pour relever ces défis. C'est pourquoi ce gouvernement a pris le soin de consulter les provinces, les territoires et le secteur municipal en élaborant ce plan.

Cela découle aussi de notre volonté d'instaurer un fédéralisme d'ouverture selon l'esprit qui a donné naissance à la Confédération canadienne. Donc, le gouvernement du Canada fait sa part. Nous avons mis 33 milliards de dollars sur la table. Il faut maintenant que les provinces, les territoires et les municipalités passent à l'action. Après tout, au bout du compte, ce sont elles qui gèrent l'infrastructure et qui doivent veiller à la construction ou à sa rénovation, avec notre appui financier.

Pour les provinces et les territoires, l'heure est donc à la signature d'ententes-cadres afin qu'ils puissent accéder aux fonds qui sont disponibles à travers le nouveau programme. Pour les municipalités de la plupart des provinces et territoires, il est temps d'inviter leurs gouvernements provinciaux et territoriaux à signer les ententes nécessaires afin qu'elles puissent soumettre des projets et améliorer l'infrastructure publique au pays, comme l'ont fait la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse. Je souligne d'ailleurs que nous menons d'autres initiatives sur ce front et cela fonctionne bien.

Par exemple, le 30 juillet dernier, notre gouvernement a annoncé l'Initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, qui va assurer au centre du pays un système de transport stratégique, un système qui sera intégré et concurrentiel et qui favorisera un mouvement plus efficace du commerce international et des échanges à l'intérieur et à l'extérieur du pays.

● (1300)

[Traduction]

Le gouvernement fédéral du Canada fait sa part. Nous avons mis 33 milliards de dollars sur la table. Le temps est venu pour les provinces, les territoires et les municipalités de notre pays de nous emboîter le pas. Après tout, ce sont eux qui sont chargés de la gestion directe de notre infrastructure et qui s'occupent de la construire et de la rénover, avec notre soutien financier.

Pour les provinces et les territoires, le temps est venu de signer les ententes-cadres dans le contexte du plan Chantiers Canada afin qu'ils puissent commencer à recevoir les fonds disponibles.

Pour les municipalités, le temps est venu d'inviter leurs gouvernements provinciaux ou territoriaux respectifs à signer les ententes nécessaires afin qu'elles puissent commencer à soumettre leurs projets et à améliorer l'infrastructure publique, comme c'est déjà le cas en Colombie-Britannique et en Nouvelle-Écosse.

Je veux souligner aussi d'autres importantes initiatives que nous avons entreprises.

Par exemple, le 30 juillet dernier, notre gouvernement a annoncé l'Initiative de la porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec, qui dotera le centre du pays d'un système de transport stratégique intégré et concurrentiel et qui favorisera l'efficacité du commerce international et des liens entre le centre du Canada et les marchés mondiaux.

Travaux des subsides

De plus, le 14 octobre dernier, nous avons signé un protocole d'entente avec la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador pour le développement de la porte d'entrée de l'Atlantique.

En signant ce protocole, les cinq gouvernements montrent qu'ils partagent la même vision, soit l'établissement d'une porte d'entrée de l'Atlantique dans le cadre d'un réseau de transport stratégique intégré et concurrentiel qui facilitera le commerce international sur la côte Est de l'Amérique du Nord.

Nous examinons aussi les possibilités qu'offrent les régions du Nord comme portes d'entrée.

Le gouvernement continuera de chercher une meilleure collaboration avec les provinces et territoires pour prioriser le financement de l'infrastructure.

L'expertise et les capitaux privés peuvent combler les lacunes et contribuer de façon plus importante à la construction de l'infrastructure dans notre pays. C'est pourquoi nous devons maintenant aborder la question des partenariats public-privé.

Le gouvernement encouragera les partenariats public-privé en versant 1,3 milliard de dollars dans le fonds des PPP, qui fait partie du Fonds Chantiers Canada.

● (1305)

[Français]

Nous étudions également le potentiel de nos régions nordiques comme porte d'entrée éventuelle. L'infrastructure, dans ce contexte, en plus d'être un puissant instrument de développement économique, contribuera aussi à l'affirmation de notre souveraineté dans une région du monde de plus en plus convoitée.

Le gouvernement du Canada poursuivra sa collaboration avec les provinces et les territoires pour faire du financement des infrastructures une priorité. Cependant, nous sommes conscients que les gouvernements ne peuvent pas répondre seuls à tous les besoins en matière d'infrastructure. L'expertise et les capitaux privés peuvent combler nombre d'écarts et contribuer largement à la construction de l'infrastructure.

C'est pourquoi nous allons favoriser les occasions de partenariats public-privé par l'intermédiaire du Fonds pour les partenariats public-privé de 1,3 milliard de dollars dans le cadre de Chantiers Canada. Nous travaillerons aussi — comme nous le faisons présentement, d'ailleurs — à établir un bureau des partenariats public-privé qui en favorisera l'utilisation pour des projets d'infrastructure.

Il me faudra encore beaucoup de temps pour compléter la description des initiatives que nous avons lancées en faveur de nos infrastructures dans le pays. Il est toutefois important, par-dessus tout, de rappeler que notre gouvernement a consenti des investissements massifs, en consultation avec nos partenaires provinciaux, pour créer une économie forte, un environnement sain et des collectivités plus prospères.

[Traduction]

L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, il était intéressant d'entendre le ministre nous parler de cet important engagement, mais j'y reviendrai plus tard.

Depuis que les conservateurs ont pris le pouvoir, j'ai interrogé plusieurs fois le ministre au sujet de l'engagement concernant l'expansion du transport en commun dans la région du Grand Toronto, en particulier la ligne qui devait desservir l'Université York. Toutefois, le ministre continue de me répondre de façon évasive.

Je lui demande donc aujourd'hui ce qu'il en est de l'engagement que les libéraux avaient pris? Vous aviez dit au départ que vous respecteriez cet engagement. Qu'en est-il de cet engagement? Quand y donnera-t-on suite?

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Je rappelle à la députée qu'elle doit adresser ses questions à la présidence.

Le ministre des Transports a la parole.

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur le Président, je crois que la députée soulève la question pour la première fois, mais je pourrais me tromper. Je me ferai un plaisir de répondre à sa question.

Le premier ministre et mon collègue, le ministre des Finances, ont fait une annonce historique plus tôt cette année lorsqu'ils ont affecté environ 960 millions de dollars au projet ÇA ROULE. Cela englobait aussi d'autres éléments. Cet engagement vaut toujours.

Contrairement au gouvernement précédent, l'actuel gouvernement s'engage à verser en moyenne plus de 5 milliards de dollars par année jusqu'en 2014 pour soutenir l'infrastructure municipale et provinciale. Voilà notre contribution. Les libéraux, pendant leur règne de 13 ans, ont accordé environ 1,3 milliard de dollars à ce dossier. Il est donc clair que leur engagement et leur discours concernant l'infrastructure ne sont que de la poudre aux yeux.

Nous faisons le nécessaire dans ces dossiers. Nous avons l'argent. Nous avons les programmes. Nous avons le financement. De plus, des ententes-cadres en matière d'infrastructure ont été conclues avec deux provinces, et nous comptons en conclure de nombreuses autres dans les prochaines semaines.

Nous contribuons à améliorer le Canada et à faire en sorte que notre pays dispose d'une importante infrastructure reconnue à l'échelle mondiale.

● (1310)

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'ai bien aimé entendre le ministre nous dire que, finalement, les libéraux avaient mis de la pression sur les finances des provinces à cause de l'atteinte du déficit zéro et qu'ils étaient en grande partie responsables des problèmes que subissent les villes aujourd'hui. Il a oublié de mentionner que, finalement, le déficit annuel était aussi en grande partie dû aux gouvernements conservateurs successifs. Il a oublié de le dire, mais on oublie toujours un peu l'histoire.

Par rapport aux ententes, on sait que la Fédération canadienne des municipalités a demandé 123 milliards de dollars. Le ministre n'a même pas accepté, dès les premières annonces, ce montant 123 milliards de dollars. Il a fait certains petits commentaires que je ne mentionnerai pas aujourd'hui. C'était toutefois véritablement une étude sérieuse.

Est-il conscient que, par rapport au montant qu'il nous annonce aujourd'hui, soit celui de 11,8 milliards de dollars de la taxe sur l'essence auquel s'ajoute le montant de 5,8 milliards de dollars de la TPS, si on ajoutait les fonds de Chantiers Canada et même les 25 millions de dollars par année pour sept ans, on atteindrait environ 28,75 milliards de dollars sur sept ans? C'est bien loin de suffire aux besoins immédiats qui nécessitent 123 milliards de dollars. J'espère qu'il en est conscient.

Travaux des subsides

J'aimerais lui demander pourquoi l'entente avec le Québec n'est pas encore signée? S'engagera-t-il à ne plus demander au Québec des clauses voulant, par exemple, que la Loi sur les langues officielles remplace la Charte de la langue française ou que la Loi canadienne sur la protection de l'environnement remplace la loi provinciale? Il sait très bien qu'au Québec, on a nos propres lois. Arrêtera-t-il de mettre des conditions et n'est-ce pas pour cette raison qu'il n'a pas encore signé l'entente avec le Québec?

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur le Président, je suis toujours heureux d'accueillir une question de mon collègue, qui s'y connaît en matière de dossier municipal puisqu'il a oeuvré comme conseiller municipal et comme maire. Nous partons donc tous les deux de la même base pour ainsi dire.

J'avoue que lorsque nous avons commencé l'exercice du pouvoir en 2006, j'ai rencontré les gens de la Fédération canadienne des municipalités, et le montant qui était cité représentait un déficit de 60 milliards de dollars. En fonction de ces données, nous nous sommes engagés à bâtir et à faire le design ou l'architecture d'un nouveau programme connu sous le nom de Chantiers Canada. À cette époque, les municipalités nous avaient demandé un financement à long terme, flexible et prévisible. C'est ce que nous avons donné aux municipalités.

Par ailleurs, à l'égard des négociations notamment entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec, on aura compris que cela a pris quelque temps: plus de cinq ans ont été nécessaires. Or cela fait à peine 20 mois que nous sommes au pouvoir. C'est un dossier sur lequel j'ai travaillé avec mon collègue l'honorable ministre des Affaires intergouvernementales canadiennes, M. Benoît Pelletier, que nous connaissons bien puisqu'il est de la région de l'Outaouais.

Évidemment, le fédéralisme d'ouverture a ses bienfaits. Nous avons été capables de régler ce dossier, comme nous avons été capables — et le député le reconnaît fort bien — de régler le dossier du déséquilibre qui, on se le rappellera évidemment, a de fait été soulevé par le Bloc québécois.

Nous avons également compris qu'il fallait agir. Malheureusement, le Bloc québécois était incapable de régler le dossier. Nous l'avons réglé. Quant aux libéraux, on comprendra que, pour eux, il n'y avait pas de déséquilibre fiscal. On a donc réglé le dossier.

Je m'engage évidemment à faire en sorte que les négociations avec le gouvernement du Québec procèdent toujours comme cela doit se faire.

• (1315)

[Traduction]

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le Président, nous savons que l'engorgement des routes a d'énormes répercussions économiques, sociales et environnementales. À Toronto, entre 2004 et 2006, il y avait 27 millions d'usagers de plus, pour un total de 445 millions d'usagers par an. Nous savons que nous avons besoin d'un système de train léger sur rail rapide, fiable et électrique. C'est pourquoi, en mars, la ville de Toronto a présenté une nouvelle initiative formidable, appelée Transit City. Il s'agit d'un réseau de transport urbain léger et rapide d'une longueur de 120 kilomètres qui desservirait un nombre projeté de 175 millions d'usagers par an.

J'aimerais demander au ministre s'il appuierait une telle initiative du fait qu'elle contribuerait à réduire de façon significative les émissions de gaz à effet de serre. Le nouveau programme de financement ÇA ROULE ne fait pas mention de cette initiative.

Ce réseau de transport urbain léger et rapide, qui couvrirait 11 kilomètres du secteur riverain, partirait du site de l'Exposition nationale canadienne et emprunterait le corridor du GO Train pour aller vers l'est, en passant par Queensway/Lakeshore, Sheppard Est, Scarborough/Malvern, Jane, Etobicoke/Finch Ouest, Eglinton Cross-town et Don Mills. C'est un plan formidable. Le ministre va-t-il appuyer cette merveilleuse initiative qui jumellerait le tramway et le transport urbain léger et rapide?

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur le Président, c'est toujours un plaisir de répondre à une question d'un collègue qui a servi au niveau municipal. Il existe une fraternité entre les personnes qui l'ont fait, car, essentiellement, bien des besoins exprimés dans nos collectivités sont comblés par ce niveau de gouvernement.

Je veux indiquer à ma collègue que la prolongation de la taxe sur l'essence, de 2010 à 2014, fournira effectivement 1 milliard de dollars supplémentaires, ou près de 1 milliard, à la municipalité de Toronto, de sorte qu'elle pourra poursuivre ses objectifs, comme le projet dont elle a parlé.

En outre, à notre arrivée au pouvoir, nous avons clairement indiqué que nous ne modifierions pas les paramètres de la taxe sur l'essence. En fait, nous l'avons augmentée; c'est en gros 1 milliard de dollars de plus qui va à la ville de Toronto.

Je peux, en toute légitimité, me lever à la Chambre et déclarer que, grâce aux transferts de la taxe sur l'essence effectués depuis que nous sommes ici, l'agglomération torontoise recevra près de 2 milliards de dollars.

Cela n'empêche pas la ville de Toronto de soumettre des projets dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, au moyen duquel nous cherchons à promouvoir — et la députée a tout à fait raison de parler des problèmes causés par les embouteillages — et nous voulons encourager les transports en commun en zone urbaine.

En qualité d'ancien président de l'Association du transport urbain du Québec, je suis profondément convaincu de l'utilité des transports en communs urbains. Si des projets sont présentés, qu'ils répondent aux conditions du programme et que les provinces sont d'accord, je serai très heureux de financer ce genre de projets.

L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, il est toujours bon de pouvoir débattre de diverses questions dans cette enceinte.

Je vais partager le temps qui m'est accordé avec le député de Thunder Bay—Rainy River.

Voici ce que dit la motion qui nous est présentée aujourd'hui:

Que, conformément à l'esprit du Nouveau pacte pour les villes et les collectivités présenté par les libéraux, la Chambre se dise d'avis qu'il est dans le meilleur intérêt des Canadiens que le gouvernement prenne des mesures pour rendre permanent le partage de la taxe fédérale d'accise sur l'essence avec toutes les municipalités du Canada, dans le but de financer l'amélioration de l'infrastructure communautaire locale.

C'est une motion importante et je suis heureuse que l'opposition l'ait présentée, car nous pouvons ainsi tenir un débat franc et honnête sur une question très importante.

Je suis d'avis que le gouvernement conservateur minoritaire a tourné le dos aux villes et autres collectivités du pays. Il a fait des compressions dans les programmes relatifs aux infrastructures malgré ce qu'il peut bien en dire, et les villes ont perdu du terrain depuis que le gouvernement actuel a pris le pouvoir.

Travaux des subsides

Le gouvernement conservateur a réduit de 7,5 milliards de dollars les sommes consacrées aux programmes d'infrastructures que les libéraux avaient lancés dans le but de combler le déficit croissant relativement aux infrastructures. Les villes vont devoir maintenant se faire concurrence entre elles et concurrencer également les grands projets d'autoroutes pour obtenir de l'argent issu du Fonds Chantiers Canada, une nouveauté du gouvernement.

Si des projets de grande envergure sont approuvés selon le nouveau plan de financement des conservateurs, d'énormes sommes d'argent ne seront plus disponibles pour les petites municipalités du Canada. C'est de la fausse représentation qui est franchement un désastre pour les villes ayant des besoins en matière d'infrastructures.

Pour ajouter l'insulte à l'injure, le gouvernement conservateur prétend que son investissement de 33 milliards de dollars dans les infrastructures est le plus gros programme du genre de l'histoire du Canada. Prenons le temps de dissiper ce mythe cet après-midi.

La somme de 33 milliards de dollars consacrée au programme dont le ministre parle si fièrement comprend une somme de 18,2 milliards de dollars que le gouvernement libéral avait déjà prévue pour des programmes. Lorsque le gouvernement englobe à peu près n'importe quoi, sauf peut-être l'évier de la cuisine, dans son programme, il donne l'impression qu'il vient d'ajouter une somme énorme. Mais, ce n'est que de la poudre aux yeux. En fait, il vient de retirer aux villes et aux collectivités une somme de 7,5 milliards de dollars dont elles avaient absolument besoin.

Les libéraux savent qu'il faut avoir une vision pour bâtir un Canada fort et prospère. Si nous voulons réaliser des progrès, les autorités publiques aux trois échelons doivent planifier ensemble et coopérer.

Le Parti libéral reconnaît l'importance des collectivités urbaines au sein de la société canadienne et il continuera de se porter à la défense des villes par l'entremise de son nouveau caucus des collectivités urbaines. Nous comptons sur une très fort contingent de députés et de sénateurs libéraux qui tiennent à s'assurer que les collectivités urbaines reprennent leur place dans le programme national.

J'apprécie l'honneur qu'on m'a fait la semaine dernière de me nommer co-président de ce caucus. J'entends travailler en très étroite collaboration avec les collectivités pour nous assurer leur appui et pour qu'elles sachent bien que nous les soutenons.

Le gouvernement minoritaire conservateur a fermé la porte aux collectivités urbaines le jour même où il est entré en fonctions, mais les Libéraux vont changer cet état de choses. Il saute aux yeux que la qualité de vie dans les villes canadiennes se détériore.

Le gouvernement fédéral doit collaborer avec les provinces, les villes et les collectivités, petites et grandes, pour améliorer les conditions de vie de leurs habitants et pour jeter les fondations d'une solide économie canadienne. La capacité concurrentielle du Canada au sein de l'économie mondiale dépend de la vigueur de ses villes, une réalité que le gouvernement refuse toujours de voir.

Le nouveau caucus libéral des collectivités urbaines examinera une gamme de problèmes avec lesquels les villes canadiennes sont aux prises, notamment le logement, la pauvreté, les transports, la garde des enfants et l'infrastructure. Il tirera partie de l'excellent dossier de collaboration des libéraux avec les régions urbaines.

En 2005, le gouvernement libéral a renouvelé le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, l'initiative de la porte d'entrée canadienne du Pacifique, le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique et la Fiducie d'investissement pour les transports en

commun. Cet engagement représentait un investissement de 11,5 milliards de dollars de 2007 à 2014, soit 1,65 milliard de dollars par année. Le budget conservateur ne prévoit que 4 milliards des fonds qui avaient été reconduits pour ces mêmes programmes, soit une réduction de 7,5 milliards de dollars.

● (1320)

Et cela, sans compter que les Conservateurs ont inclus 11,8 milliards de dollars du Fonds de la taxe sur l'essence et 5,8 milliards de dollars en remboursement de la TPS aux municipalités dans leur nouveau Fonds Chantiers Canada. Le remboursement de la TPS aux villes et le transfert des recettes de la taxe sur l'essence étaient des initiatives du gouvernement libéral.

Les 33 milliards de dollars comprennent aussi un montant d'argent substantiel non accessible aux villes, dont font partie les fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et le financement des Partenariats public-privé. Même le Fonds Chantiers Canada prévoit le financement du réseau routier national et d'autres projets non municipaux. Que l'on se comprenne bien ! Ce fonds énorme n'est pas réservé qu'aux villes et municipalités.

Les fondations matérielles des villes et des collectivités canadiennes sont sur le point de s'effondrer, selon un rapport sur l'état de l'infrastructure municipale publié le mois dernier par la Fédération canadienne des municipalités. Ce rapport « *Danger Ahead: the Coming Collapse of Canada's Municipal Infrastructure* » explique que l'infrastructure publique au Canada a épuisé 79 pourcent de sa durée utile. Il fixe à 123 milliards de dollars le prix à payer pour éliminer le déficit municipal au titre de l'infrastructure.

Quelle a été la réponse du gouvernement à cet important rapport? Le ministre des Finances a déclaré que les villes devraient cesser de se plaindre et de faire leur travail. Il a manifesté un manque de respect total pour nos leaders municipaux lorsqu'il a dit que le gouvernement ne s'occupe pas des nids-de-poule.

C'est parfaitement honteux. Les dirigeants municipaux sont élus comme nous pour représenter leurs électeurs. Ils ont besoin de notre aide. Ils cherchent des partenaires pour continuer de bâtir le Canada.

Le ministre des Finances du Canada est censé être le ministre responsable de la région du Grand Toronto, qui est coincée avec lui, j'imagine, puisque le Parti conservateur n'a pas réussi à faire élire un seul de ses candidats à Toronto. Il n'est pas parvenu à le faire, et on dirait bien que ce sera la même chose la prochaine fois.

Quand il est question d'investir dans nos villes, le gouvernement ne joint pas le geste à la parole. Je rappelle à la Chambre et à tous ceux qui nous regardent chez eux que l'ancien gouvernement libéral avait mis de côté 800 millions de dollars uniquement pour les transports en commun.

Malheureusement, les transports en commun ne font plus partie du programme du gouvernement conservateur. En juin dernier, le ministre a dit que « cette stratégie nationale de transport public n'a rien à voir avec de nouveaux fonds ». Je lui ai demandé à la Chambre combien d'autobus et de wagons de chemin de fer les villes pouvaient acheter avec ses belles paroles. J'attends toujours une réponse à cette question.

Le crédit d'impôt pour les transports en commun est un autre échec des conservateurs. Cette mesure fiscale sélective visait à réduire les émissions de gaz à effet de serre en accroissant l'utilisation des transports en commun dans les villes. Pourtant, il semble qu'une légère baisse de prix n'a eu aucune influence sur l'achalandage. Ceux qui utilisent les transports en commun continueront de les utiliser parce qu'ils sont pratiques pour eux.

Ceux qui ne les utilisent pas ne se précipiteront pas un matin pour s'acheter une carte d'abonnement mensuelle pour avoir un crédit d'impôt mensuel de 12 \$. Comme les villes sont ma spécialité, je sais que cela ne fera rien pour accroître la clientèle des transports en commun. Le gouvernement aurait mieux fait d'investir ce montant dans l'infrastructure, qui fait partie de notre stratégie nationale en matière de transports en commun.

Les conservateurs peuvent continuer de jeter de la poudre aux yeux en matière de financement des centres urbains. Ils peuvent continuer de reprendre les engagements financiers déjà pris par les libéraux. Les Canadiens ne seront pas dupes.

Le gouvernement doit s'excuser d'avoir abandonné nos villes et doit rouvrir le dialogue et collaborer avec elles pour améliorer la qualité de vie des Canadiens des milieux urbains.

• (1325)

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, ce fut un plaisir d'entendre la députée du Parti libéral, mais je constate que ses calculs sont fondés sur l'arithmétique libérale habituelle.

Comme nous le savons, le gouvernement a annoncé le plus important investissement des 50 dernières années dans l'infrastructure. Je n'ai pas entendu la députée nier ce fait, mais elle a par contre mentionné les quelque 7 milliards de dollars que notre gouvernement aurait retranchés de ce qu'elle considère comme des engagements libéraux. Il est pourtant notoire que les libéraux n'ont jamais respecté ces engagements. Ils ont fait des promesses, mais ne les ont jamais tenues.

L'hon. Dan McTeague: Bien sûr que nous les avons tenues. De quoi voulez-vous parler? Vous ne savez pas ce que vous dites.

M. Ed Fast: Monsieur le Président, le député de Pickering—Scarborough-Est a commencé à faire du chahut, mais voici quand même ce qu'il avait à dire au sujet des investissements dans les municipalités du Canada. Il continue à faire du chahut. Voici donc les propos qu'il a tenus en 1999...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre. Je prie le député de Pickering—Scarborough-Est de laisser le député d'Abbotsford poser sa question.

Je comprends qu'il y a eu du chahut auparavant. J'ai essayé de reprendre le contrôle. Je demanderais donc à tous les députés de laisser leurs collègues poser leurs questions.

L'hon. Dan McTeague: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'aurais aimé que vous fassiez preuve de la même discrétion lorsque le député qui a la parole actuellement a fait exactement la même chose pendant que je parlais. Ce n'est que justice. Si le député est prêt à avoir un débat de fond sur la question, je suis tout à fait prêt, mais il devrait reconnaître auparavant que cet endroit commande le respect et qu'il devrait se conformer au Règlement.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): On ne guérit pas le mal par le mal. J'ai demandé plus tôt au député d'Abbotsford de laisser le député de Pickering—Scarborough-Est poser sa question. Je demanderais de nouveau à tous les députés d'écouter avec respect quand quelqu'un a une question à poser ou une observation à faire.

M. Ed Fast: Alors allons-y pour le débat de fond, monsieur le Président. Parlons du *Winnipeg Free Press* ou parlons plutôt du *Toronto Star*, qui n'est pas l'ami du gouvernement conservateur. En 1999, il a cité une observation faite par le député de Pickering—Scarborough-Est:

Travaux des subsides

Il est difficile de soutenir que Toronto a des grands besoins quand la ville se débrouille si bien sur le plan économique. C'est un argument difficile à soutenir dans les régions les plus faibles du pays.

• (1330)

L'hon. Dan McTeague: De quand date cette observation?

M. Ed Fast: Elle a été faite par le député de Pickering—Scarborough-Est en 1999. Il a soudainement changé de point de vue. À mon avis, lorsque nous parlons d'un investissement de 33 milliards de dollars dans l'infrastructure au Canada, cela démontre clairement un engagement à bâtir notre pays. Je demanderais à la députée qui vient de parler de répondre à cette préoccupation.

L'hon. Dan McTeague: Où est la question?

Des voix: Oh, oh!

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre. À l'ordre. J'ai l'impression que nous aurons une période des questions assez animée si nous avons déjà ces problèmes à 13 h 30. Je voudrais demander à tous les députés de s'asseoir et d'écouter la réponse que la députée de York-Ouest va fournir à la Chambre.

L'hon. Judy Sgro: Monsieur le Président, je ne sais pas pourquoi ces deux députés gaspillent le temps qui m'est alloué en chahutage et en prises de bec, mais nous pouvons tous prendre les choses hors contexte. Je ne pense pas qu'il soit juste de s'en prendre l'un à l'autre plutôt que de se concentrer sur le très sérieux dossier de nos villes et de nos collectivités.

Je suis très fière du travail que nous avons accompli pour nos villes. Je rappelle aux députés qu'il faut remonter à 1993, quand nous avons été élus et que nous avons hérité un déficit de 42 milliards de dollars du gouvernement Mulroney. Nous avons dû nous occuper de tout cela. Nous avons ensuite dû commencer à réinvestir et à amener nos villes à la table. Notre engagement est manifestement très solide et nous avons engagé beaucoup d'argent.

Voici ce qu'ont fait les conservateurs au sujet de cette enveloppe de 33 milliards de dollars: ils ont regroupé sept ou huit autres programmes sous l'appellation « infrastructures » dans le cadre de leur Fonds Chantiers Canada. Cette somme semble énorme, mais beaucoup de nos villes vont devoir entrer en compétition l'une contre l'autre. Cela fait partie du mantra des conservateurs, qui consiste à diviser nos villes et nos communautés afin qu'elles se battent pour l'argent disponible.

Cet argent sera destiné au réseau routier national. Cela représente des sommes énormes. Ce fonds risque d'être à sec en très peu de temps. Les conservateurs peuvent regrouper ensemble un paquet de choses et dire qu'il s'agit du plus important fonds destiné aux infrastructures jamais offert. Nous pourrions faire exactement la même chose.

Toutefois, nos villes veulent des investissements. Elles veulent être respectées. Elles veulent être invitées à la table en tant que partenaires parce que nous ne pouvons construire le Canada seuls. Il faudra que les trois ordres de gouvernement travaillent main dans la main pour construire un Canada fort et prospère.

Nous ne pouvons pas y arriver seuls. Les provinces et les villes ne le peuvent pas non plus. Ne pas coopérer, c'est faire preuve de bêtise. La bonne chose, la chose fûtée à faire, c'est collaborer. Les trois ordres de gouvernement doivent collaborer.

Travaux des subsides

M. Ken Boshcoff (Thunder Bay—Rainy River, Lib.): Monsieur le Président, je remercie et salue la députée de York-Ouest pour sa sagesse et son allocution intelligente. Elle mérite de vives félicitations pour tout le travail qu'elle a accompli comme conseillère municipale.

Quand les libéraux ont décidé que le gouvernement fédéral jouerait un rôle pour aider les villes, les collectivités, les municipalités et les villages, il souhaitait offrir du financement à toutes les provinces et à tous les territoires, notamment à l'Ontario, pour les municipalités mais aussi pour les services de voirie.

J'aimerais contredire les propos du député conservateur d'Abbotsford. J'ai participé directement à la création des programmes. J'ai également été présent à maintes occasions lorsque je présidais l'Association des municipalités de l'Ontario et lorsque j'étais maire de Thunder Bay. Je sais que le remboursement de la TPS, la taxe sur l'essence et les autres programmes d'infrastructure créés par les libéraux étaient bien réels. Prétendre qu'ils n'ont jamais existé est assez comique. Je suis sûr que les municipalités qui ont reçu un soutien financier ou des transferts du gouvernement fédéral, lesquels étaient très nombreux, s'en donneront à cœur joie pour réfuter cette affirmation.

L'objectif des intervenants municipaux était d'aller chercher du financement permanent et fiable. C'est exactement ce que propose la motion. Elle vise à offrir aux municipalités d'autres sources de revenu. C'est pourquoi nous ne parlons pas de « niveau » de gouvernement, mais bien d'« ordre » de gouvernement. Les libéraux utilisent le terme « ordre de gouvernement » pour témoigner leur respect envers les autres représentants élus. L'utilisation du mot « niveau » par le gouvernement est un autre exemple de pensée rétrograde.

Les conservateurs ont noyé le financement prévu pour l'infrastructure municipale, soit 1,5 milliard de dollars pour 2007-2008 et 1,1 milliard de dollars pour 2008-2009, dans un pseudo-fonds, le nouveau fonds Chantiers Canada. Le gouvernement nous avertit que le programme lié à l'infrastructure municipale prendra fin et que l'an prochain sera sa dernière année.

Pour la prévisibilité et la fiabilité, on repassera. Les administrations municipales sont en train de mettre la dernière main à leur budget pour 2008 et pas une demande n'a été publiée ou envoyée. Comment les administrations planifient-elles la prochaine saison de construction?

Le gouvernement actuel est de loin le plus incompetent qui soit. Il ne comprend absolument rien aux processus, aux besoins ou aux exigences des municipalités en matière de finances. Si les municipalités n'ont entendu qu'une annonce, qui a été retardée peut-être 20 fois, mais n'ont pas reçu un cent, on ne peut pas les blâmer de se sentir trompées par le gouvernement une fois de plus.

Les conservateurs n'avaient-ils pas promis de lever la taxe d'accise de 3 ¢ sur l'essence? N'avaient-ils pas aussi promis d'éliminer la TPS quand le prix de l'essence atteindrait 85 ¢ le litre? On a fait le coup au public pas une fois, mais deux. À propos des petites collectivités — Rainy River en est un bon exemple —, comment sont-elles censées faire concurrence à une ville de la région du Grand Toronto? J'ai l'impression que le gouvernement n'a pas du tout entendu le message des collectivités sur le financement équitable. Comment les petites collectivités peuvent-elles financer une étude avant conception ou une étude technique préalable si elles ne peuvent même pas se permettre un nouveau pont?

Le coût total des projets doit comprendre les évaluations environnementales et frais professionnels; pourtant, le premier

ministre refuse de donner suite à ces demandes on ne peut plus raisonnables. En réalité, les conservateurs ont réduit le financement des infrastructures et ce sont les collectivités qui écopent. Le fonds du programme d'infrastructure est inférieur de 7,5 milliards de dollars au programme proposé par le gouvernement libéral précédent.

Pour compliquer encore plus la vie aux municipalités, celles-ci devront maintenant se faire concurrence. La semaine dernière, la Fédération canadienne des municipalités était à Ottawa pour présenter les données confirmant qu'on avait réduit le budget de 7,5 milliards; tous les maires et conseillers municipaux étaient consternés quand ils ont appris que le gouvernement avait fait une chose pareille.

●(1335)

Les municipalités voient bien qu'on essaye de leur offrir une aide moindre sous un nouvel emballage. Mais la tromperie ne finit pas là.

Étant donné qu'une somme d'argent plus faible a été balancée dans un même panier fourre-tout, les collectivités ne pourront disposer de grosses sommes en cas de projets d'envergure. Cela aura un effet dévastateur et révèle un manque calculé de connaissance des demandes des municipalités.

La question de l'infrastructure doit être catégorisée en fonction de la population. Nous ne pouvons pas simplement tout mettre dans le même panier. Les problèmes de congestion des artères, de saturation du réseau routier et d'émissions de gaz polluants dans une zone métropolitaine et les problèmes liés aux distances, à la sous-population et au financement dans une localité rurale ne devraient pas relever du même programme. Voilà pourquoi l'infrastructure est le plus grave problème des collectivités rurales au Canada. Étant donné leur population décroissante et la réduction de l'assiette de l'impôt foncier, elles ont plus de difficulté que jamais.

Quand elles voient qu'elles ont perdu 7,5 milliards de dollars qui auraient pu leur revenir, les collectivités rurales du Canada commencent à comprendre qu'elles sont persécutées par le gouvernement. Notre caucus rural a recommandé de renouveler, d'élargir et de rendre permanent le programme d'infrastructure rurale afin qu'il soit fiable et prévisible, même pour les plus petites collectivités. Ce programme se concentrerait principalement sur l'eau, les routes, les égouts et les ponts.

J'ai occupé, sur la scène municipale, les postes de conseiller, de maire et de président de trois grandes organisations municipales. Une certaine camaraderie unit tous les députés qui ont œuvré à ce palier, si bien que, lorsque des représentants d'organisations comme la Fédération des municipalités canadiennes ou l'Association des municipalités de l'Ontario viennent nous rencontrer, ils voient bien que nous sommes sur la même longueur d'onde.

Lorsqu'on leur enlève 7,5 milliards de dollars, les municipalités savent qu'elles se font rouler.

Des gens tels que la députée de York-Ouest et une flopée de mes collègues se sont faits les défenseurs des programmes en voie d'élaboration. J'aperçois un ex-président de la Fédération des municipalités canadiennes sur ma gauche. Nous avons une connaissance intime du dossier et nous y croyons passionnément. L'escroquerie à laquelle nous assistons constitue, par conséquent, un énorme affront à quiconque occupe une charge municipale.

Il est incroyable de voir tous ces gens venir nous demander où est l'argent. Le ministre multiplie les annonces, mais à quand le mouvement de trésorerie? Quand s'exécutera-t-il?

Les conseils municipaux d'un bout à l'autre du pays vivent actuellement dans l'incertitude. On leur a annoncé une augmentation, mais le financement est passé de 40 milliards de dollars à 33 milliards de dollars et, alors qu'ils débattent de leur budget d'immobilisations pour l'année prochaine, ils se demandent bien où est l'argent promis par le fédéral. Ils n'ont aucune promesse écrite; ils se fient simplement à l'annonce faite dans les médias. Comment planifier les travaux de construction devant débiter au printemps ou à l'été? Comment répartir le fardeau des dépenses? Comment entreprendre des démarches auprès du provincial?

Devant pareil dilemme, les municipalités se rendent compte qu'elles ont affaire à des poires au palier fédéral. Il est incroyable d'entendre un député répliquer que les députés ne sont allés constater aucun des projets réalisés par le gouvernement précédent. Je n'en reviens pas.

En ce qui concerne le temps de parole alloué, il est très important d'en être conscient et de savoir gré au Président de son sens de l'équité.

• (1340)

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Monsieur le Président, après avoir entendu les commentaires de mon collègue d'en face sur le déficit en matière d'infrastructure, j'aimerais lui poser une question. Ne pourrions-nous pas expliquer une partie du déficit en matière d'infrastructure au Canada par la façon dont nous avons conçu le développement de nos collectivités au cours des 30 dernières années?

Notre gouvernement s'est engagé à fournir un montant d'argent sans précédent pour le financement du déficit en matière d'infrastructure, quelque 33 milliards de dollars. Ne pourrions-nous pas expliquer une partie de ce déficit par la façon dont nous avons conçu le développement de nos collectivités?

J'ai vérifié les résultats du dernier recensement effectué par Statistique Canada en 2006. J'ai en main un tableau qui établit la densité de la population de la ville de Toronto à près de 4 000 personnes au kilomètre carré, alors que celle de Mississauga, par exemple, n'est que de 2 300 personnes au kilomètre carré. Par comparaison, la densité de la population de la ville de Montréal est d'environ 4 500 personnes au kilomètre carré et celle de Vancouver, en Colombie-Britannique, est de plus de 5 000 personnes au kilomètre carré.

Cela signifie donc que la capacité de prélever des impôts fonciers d'une ville comme Mississauga, qui est basée sur un étalement urbain de faible densité, correspond à moins de la moitié de celle de Vancouver, et à peine plus de la moitié de celle Montréal ou Toronto.

Quoi d'étonnant alors que ces banlieues tentaculaires aient du mal à remplacer des infrastructures qui datent de 30 ans? Cela ne pourrait-il pas expliquer, en partie du moins, pourquoi certaines collectivités ont du mal à rénover leurs infrastructures?

M. Ken Boshcoff: Monsieur le Président, je sais gré au député de sa question, car elle reconnaît le fondement historique d'un pays qui estimait disposer d'une superficie illimitée pour favoriser l'expansion urbaine et qui doit maintenant faire face à un dilemme, à savoir que les localités rurales et plus petites, qui approvisionnent en fait les grandes régions métropolitaines, ont beaucoup plus de difficulté, étant donné leur assiette fiscale, à soutenir leur infrastructure.

Le député a mentionné la réduction record de 40 milliards de dollars à 33 milliards de dollars pour l'infrastructure. Les municipalités de toutes les tailles n'ont pas besoin d'un programme fourre-tout. Elles ont besoin d'un programme adapté à leurs besoins

spécifiques. Les trois ordres de gouvernement doivent surmonter conjointement les problèmes de congestion, de saturation du réseau routier, d'étalement urbain, de pollution et de tout le reste.

Lorsque nous avons proposé une participation importante du gouvernement fédéral, on pourrait dire qu'il s'agissait également de dépenses records, car il était question de nouveaux programmes et d'un nouveau rôle du gouvernement fédéral, ce qu'avaient demandé les dirigeants municipaux qui avaient fait valoir leur cause.

Par conséquent, s'il doit y avoir des programmes, il importe qu'ils soient permanents, accessibles et fiables.

• (1345)

L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi, à la fois comme député de Richmond Hill et comme ancien président de la Fédération canadienne des municipalités, de participer au débat.

S'il existe une différence fondamentale entre les députés de ce côté-ci de la Chambre et ceux du gouvernement, c'est bien dans ce dossier. Le Parti libéral est le parti des municipalités et des collectivités. C'est le parti qui a compris les problèmes avec lesquels les municipalités étaient aux prises en raison d'une diminution de leurs recettes au fil des ans.

Lorsque le gouvernement libéral est arrivé au pouvoir en 1994, il a mis en oeuvre le Programme infrastructures Canada, que la FCM avait proposé en 1983. Cependant, lorsque les conservateurs ont accédé au pouvoir en 1984, le gouvernement Mulroney a fait fi de nos municipalités.

Il n'est donc pas surprenant que nous assistions aujourd'hui au même manque de compréhension et de vision lorsqu'il est question d'un ordre très important de gouvernement, celui des municipalités du Canada.

Le Parti libéral ne se repose pas sur ses lauriers après tout le travail qu'il a accompli pour les municipalités au cours des 12 dernières années. Nous avons mené la tâche à bien en travaillant avec les municipalités. Nous avons maintenant un programme en sept points pour répondre au besoin criant de s'attaquer aux problèmes des municipalités du Canada.

En vertu de la Constitution, les municipalités sont, et je hais cette expression, des créatures des provinces, mais nous ne pouvons pas nier le fait que 80 p. 100 des habitants du Canada vivent dans des grandes villes. Nous devons aider les villes, qui sont nos partenaires. La Fédération canadienne des municipalités et les associations de municipalités provinciales et territoriales demandent depuis des années d'être traitées avec respect et équité. Elles ne s'attendent pas à venir à Ottawa, comme elles l'ont fait il y a environ deux semaines, pour se faire dire de se tenir tranquilles, de se mettre au travail et de prendre note que le gouvernement fédéral ne s'occupe pas des nids-de-poule.

Nous voulons travailler efficacement avec nos provinces.

Je suis très fier du programme libéral en sept points. Je souligne que, de ce côté-ci de la Chambre, nous nous occupons des questions qui touchent les administrations municipales. Une de ces questions, c'est le transfert des revenus de la taxe sur l'essence. Ce n'est pas nouveau. Ce qui est nouveau, c'est la forme que nous voulons donner à ce transfert.

Travaux des subsides

Le premier ministre du gouvernement précédent avait annoncé un nouveau pacte. Nous comprenons les enjeux. Nous proposons de nous engager immédiatement à transférer 2 milliards de dollars en cinq ans, puis nous prolongerions le transfert pour une période indéterminée. Nous croyons qu'il est important pour les administrations municipales d'avoir une source de revenus sur laquelle elles peuvent compter. La plupart des administrations municipales du Canada dépendent des impôts fonciers, ce qui est nettement dépassé, c'est le moins que l'on puisse dire. Nous croyons qu'il est important de donner aux dirigeants municipaux des certitudes.

Nous proposons également de constituer un fonds pour l'infrastructure des transports en commun. Notre collègue a mentionné que beaucoup de députés de ce côté-ci de la Chambre possédaient une expérience au palier municipal, ce qui explique probablement pourquoi nous comprenons mieux ces questions que les autres partis à la Chambre. Le fait est que nous constituerions un fonds de 7 milliards de dollars, pas uniquement pour l'expansion de l'infrastructure des transports en commun, mais également pour remplacer l'infrastructure existante. C'est très important.

Nous parlons d'environnement, nous disons vouloir que les gens laissent leur auto pour prendre les transports en commun, mais, pour cela, il faut des fonds pour les dépenses en capital, ce qui est l'objet de la motion. La motion à l'étude règle un problème. L'incompréhension de nos vis-à-vis et leur manque de vision devant cette question ne sont pas étonnants étant donné qu'ils n'ont jamais appuyé le programme d'infrastructure que la Fédération canadienne des municipalités avait proposé en 1983.

Les conservateurs ont une approche d'amateur dans le dossier. Ils affirment qu'ils font ce qu'il faut, mais ils n'ont fait qu'apposer une nouvelle étiquette sur un fonds moins bien garni, contraignant ainsi les administrations municipales à se faire concurrence. Les 17 milliards de dollars sont de l'argent recyclé. La seule chose que le gouvernement comprend dans le domaine de l'environnement, c'est le recyclage et tout particulièrement le recyclage des fonds prévus par les libéraux.

• (1350)

Je suis très fier du fonds sur l'infrastructure matérielle du Parti libéral, un fonds d'environ 1 milliard de dollars pour les stations de traitement des eaux usées, la réparation des ponts et la réfection des routes. Nous indiquons clairement non seulement les mesures que nous sommes disposés à prendre en tant que gouvernement en puissance, mais aussi leur financement. Cela est extrêmement important.

Quant au fonds sur l'infrastructure sociale, n'oublions pas que nos villes abritent 80 p. 100 de la population. Nous comprenons l'importance d'avoir des villes dynamiques, des villes qui peuvent affronter la concurrence non seulement en Amérique du Nord, mais aux quatre coins de la planète. Pour ce faire, nous voulons appuyer nos administrations municipales d'un océan à l'autre et leur permettre d'avoir accès à des fonds.

Les programmes culturels, sportifs et récréatifs sont très importants. Il n'est pas question simplement des endroits où les gens travaillent, mais des endroits où les activités communautaires, notamment au plan artistique, se déroulent. Nous voulons une vitrine artistique non seulement ici, mais aussi à l'étranger. Notre programme fait clairement ressortir ce volet.

En ce qui concerne le Fonds sur l'infrastructure frontalière et le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, mon collègue de Thunder Bay a dit clairement qu'on ne visait pas seulement les grandes villes et collectivités, mais aussi les régions rurales du

Canada. Mieux que tous les autres partis à la Chambre, notre parti comprend les besoins des régions rurales du Canada, et nous voulons répondre à ces besoins.

Au chapitre de l'infrastructure frontalière, nous reconnaissons l'importance du commerce et de la capacité de traverser la frontière. Il est essentiel d'investir dans cette infrastructure si nous voulons progresser. Le programme prévoit un investissement initial de 500 millions de dollars suivi d'un autre de 200 millions de dollars.

Nous abordons aussi la stratégie sur la porte d'entrée canadienne. Les libéraux ont lancé la Stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique en Colombie-Britannique. Nous connaissons l'importance de l'Asie. Nous comprenons la nécessité des échanges commerciaux des deux côtés du Pacifique. Nous pouvons envisager ce type de plaque tournante pour d'autres villes d'un bout à l'autre du Canada, dont Vancouver et Winnipeg.

Nous comprenons aussi l'importance des partenariats au plan des politiques. Je me rappelle qu'en 1989, le gouvernement conservateur de Mulroney a décidé unilatéralement de porter un dur coup aux administrations municipales. Par la suite, il a accordé aux municipalités une réduction d'impôt de 10 p. 100. Ainsi, en tant qu'institution fédérale, la Société Radio-Canada payait 10 p. 100 de moins en impôt que CTV. L'immeuble de Radio-Canada et celui de CTV jouissaient des mêmes services, les services d'incendie par exemple, mais Radio-Canada payait 10 p. 100 de moins en impôt que CTV. C'est là un exemple du manque de compréhension et du manque de vision du parti d'en face.

Nous faisons savoir que nous consulterons activement avant l'adoption de politiques. Si le gouvernement du Canada doit adopter des politiques qui auront des répercussions sur les villes et les collectivités, nous inviterons les villes à la table. Les municipalités constituent un ordre de gouvernement au Canada. Nous ne pouvons pas faire l'autruche en disant que, puisque cela ne relève pas de notre compétence, nous allons laisser les provinces s'en occuper.

Les gens d'en face aiment faire des chèques aux provinces et les laisser s'arranger avec les villes. C'est une approche paternaliste que nous n'approuvons pas de notre côté de la Chambre, et que nous n'appuierons pas. Nous croyons que les municipalités doivent participer au processus. Par conséquent, chaque politique est extrêmement importante. Si une politique touche les villes, nous veillerons à ce qu'elles participent activement à son élaboration. Elles seront consultées et pourront donner leur avis. C'est extrêmement important.

En 1996, en tant que président de la FCM, j'ai pu, pour la première fois, prendre la parole à une conférence fédérale-provinciale-territoriale sur la politique concernant l'environnement et les ressources naturelles, qui allait toucher les villes de tout le Canada. Heureusement, le gouvernement libéral de l'époque comprenait cela et avait pu s'entendre avec les provinces pour que la FCM y fasse un exposé. Nous n'avons pas été à la table pendant toute la durée de la conférence, mais nous avons eu la possibilité de réagir aux changements proposés. C'est extrêmement important. Nous devons consulter nos partenaires.

Comme je l'ai dit au début, cette proposition accuse un contraste marqué par rapport à la conception du gouvernement conservateur. En rendant permanent le partage de la taxe sur l'essence, on donnera plus de garanties et de stabilité à nos villes et collectivités du pays. Le Parti libéral a mis sur pied un caucus des villes et collectivités. Nous comprenons les besoins et sommes sensibles aux enjeux propres aux municipalités. C'est peut-être la raison pour laquelle tellement de politiciens municipaux finissent par se présenter au fédéral, de ce côté-ci de la Chambre et pas ailleurs.

Beaucoup de mes collègues de partout au Canada ont alimenté cette discussion au fil des années. Je suis sûr que nous entendrons des propos insensés venant d'en face, mais le fait est que le bilan libéral est solide à cet égard. Les libéraux sont très fiers de leur bilan et du programme qu'ils présentent aux Canadiens.

• (1355)

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, je suis estomaqué par les propos du député. Celui-ci laisse entendre que tous les anciens politiciens au niveau municipal sont du côté des libéraux et que personne d'autre à la Chambre ne s'y connaît dans la prestation de services aux municipalités.

Je vais répéter ce que le député a dit. Il a dit en substance, en parlant de lui-même et des libéraux: « Nous comprenons mieux que quiconque les besoins des municipalités ». Il n'est pas surprenant que les Canadiens aient montré la porte au gouvernement libéral.

Je suis un ancien politicien au niveau municipal. Mon collègue, le député de Kelowna—Lake Country, qui est en face de moi, a été en politique municipale durant neuf ans. Le ministre des Transports a oeuvré sur la scène municipale durant de nombreuses années. Le député de Toronto—Danforth a lui aussi fait de la politique au niveau municipal. Et il y en a beaucoup d'autres.

Prétendre qu'ils sont les seuls à s'y connaître en matière de services aux municipalités est complètement ridicule. Comment le député peut-il dire de telles absurdités à la Chambre des communes?

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre, s'il vous plaît. J'ai eu beaucoup de difficultés à entendre le député de Abbotsford. Il reste quelques minutes avant la période des questions orales. Dans les deux ou trois minutes qui restent, je demande aux députés de permettre à leur collègue de Richmond Hill de répondre à la question.

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, je suis étonné de la réaction du député. Il va sans dire que certains députés d'en face possèdent peut-être de l'expérience en politique municipale, mais ce caucus ne fait preuve d'aucun leadership dans les dossiers municipaux. Que font les conservateurs à l'égard des problèmes des villes? Ils doivent faire preuve de leadership, mais ils restent silencieux. J'imagine que, compte tenu du bâillon qui leur est imposé, ils ne doivent pas parler de ces questions. Ils font semblant, ils n'agissent pas.

Je ne présente aucune excuse au député ou à qui que ce soit d'autre au sujet de ce que mon parti a fait ou au sujet de son programme et de ses politiques. Nous nous sommes acquittés de la tâche en collaborant avec les administrations municipales. Les conservateurs n'ont rien fait pendant dix ans en ce qui concerne le programme d'infrastructure. Maintenant, ces ouvriers de la onzième heure disent « Regardez ce que nous faisons » alors qu'ils ne font rien du tout.

S'il y a effectivement du leadership en face, je me demande où il se trouve. Les conservateurs ont peut-être soulevé la question, mais le ministre des Finances et le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités n'ont pas écouté, voilà le

problème. Je reconnais que certains députés d'en face s'intéressent à la question mais, malheureusement, personne ne les écoute.

De ce côté-ci de la Chambre, notre chef et notre parti écoutent les députés, pas uniquement ceux qui possèdent de l'expérience au niveau municipal, mais aussi ceux qui comprennent l'incidence sociale et économique qu'ont ces questions sur les villes. Ils ont réussi à élaborer un programme dynamique très important. La Fédération canadienne des municipalités, les provinces et les associations provinciales et territoriales estiment que ce programme permettra de s'attaquer aux problèmes cruciaux qui se posent aux Canadiens à l'échelle de tout le pays.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Le député de Richmond Hill aura encore deux minutes pour des questions et observations après la période des questions. La Chambre passe maintenant aux déclarations de députés.

Le député de Prince Edward—Hastings a la parole.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LES FORCES CANADIENNES

M. Daryl Kramp (Prince Edward—Hastings, PCC): Monsieur le Président, puisque la Base des Forces canadiennes Trenton est située juste à côté de ma circonscription, Prince Edward—Hastings, je suis en contact avec des milliers de membres des Forces canadiennes. Je suis grandement reconnaissant envers les hommes et les femmes en uniforme pour ce qu'ils font pour notre pays.

Notre gouvernement est déterminé à rebâtir les Forces canadiennes, à traiter nos militaires avec respect et à leur donner les outils dont ils ont besoin pour faire leur travail.

Nos Forces canadiennes accomplissent un boulot exceptionnel chaque jour dans les pires conditions. Nos marins, soldats et aviateurs méritent de recevoir une rémunération et des avantages sociaux justes et équitables pendant toute leur carrière, peu importe l'endroit où ils sont déployés.

Nous appuyons nos militaires en ajoutant plus de 100 millions de dollars à la masse salariale du ministère de la Défense nationale afin d'offrir des augmentations salariales de 2 p. 100 rétroactives au 1^{er} avril 2007.

Ce Noël, bon nombre de militaires seront loin de leurs familles. Leur sécurité, de même que les inquiétudes de leurs êtres chers, occuperont mes pensées et celles de ma famille pendant Noël.

À l'approche de la saison des Fêtes, prenons un moment pour remercier nos militaires et pour réfléchir aux sacrifices qu'ils font pour notre pays.

* * *

• (1400)

LA VIOLENCE CONTRE LES FEMMES

Mme Susan Kadis (Thornhill, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souligner la Journée nationale de commémoration et d'action contre la violence faite aux femmes.

Déclarations de députés

La violence contre les femmes est un important problème social et économique qui persiste au Canada. Pour des centaines de milliers de femmes de tous les milieux, c'est une réalité terrifiante. Statistique Canada rapporte que 51 p. 100 des Canadiennes ont subi de la violence au moins une fois depuis l'âge de 16 ans.

Il existe une corrélation étroite entre l'égalité et la violence, mais au lieu de se porter à la défense de l'égalité des femmes, le gouvernement a réduit le financement accordé aux organisations qui luttent pour l'égalité, allant même jusqu'à supprimer le mot « égalité » du mandat de Condition féminine Canada, aussi incroyable que cela puisse paraître.

Au nom de toutes les Canadiennes, femmes et filles, qui subissent quotidiennement de la violence, je demande à tous les députés de réfléchir à ce que nous pouvons faire pour aider les victimes et assurer un avenir sûr et sans danger à nos filles, à nos épouses, à nos soeurs et à nos mères.

Ne rien dire, c'est être complice.

* * *

[Français]

LES SECTEURS MANUFACTURIER ET FORESTIER

M. Yvon Lévesque (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Monsieur le Président, les circonscriptions d'Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou et d'Abitibi—Témiscamingue vivent une crise forestière sans précédent. Les députés du Bloc se lèvent régulièrement en cette Chambre pour proposer des solutions afin de régler cette crise.

Dans Chicoutimi—Le Fjord et Jonquière—Alma, les scieries ferment les unes après les autres. À Roberval—Lac-Saint-Jean, là où le député conservateur s'est fait élire grâce à sa promesse de régler la crise forestière, la population assiste, impuissante, à l'effondrement de son économie régionale.

La crise forestière frappe aussi Joliette, la Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, le Pontiac, la Beauce. Les scieries, les papeteries et les manufactures ferment leurs portes. Les députés du Bloc dénoncent l'inertie du gouvernement et le pressent d'agir.

Il demeure les bras croisés, assis sur des surplus qui dépasseront les 69 milliards de dollars en cinq ans, tout en prêchant la libre entreprise. Bref, les conservateurs n'en ont rien à cirer du Québec. Ils préfèrent faire plaisir à leurs amis de l'Ouest, générer des surplus et laisser la crise forestière et manufacturière ravager le Québec.

* * *

LES SECTEURS MANUFACTURIER ET FORESTIER

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, depuis 2004, près de 2 000 personnes ont perdu leur emploi dans le Nord-Est du Nouveau-Brunswick parce que les usines ferment comme un jeu de dominos qu'on ne peut plus arrêter.

Même avec la fermeture de la papetière Smurfit-Stone et de deux autres usines à Miramichi, le gouvernement n'a rien fait pour freiner la descente aux enfers de nos emplois.

Cette année, l'usine UPM de Miramichi annonçait à son tour qu'elle mettrait la clé sous la porte de son usine. Et comme s'il fallait en rajouter, le géant finlandais qui exploite l'usine UPM de Miramichi a décidé d'aller transformer nos matières premières en Finlande.

Le gouvernement conservateur ne met toujours pas de mesures en place pour protéger nos industries.

Et puis la décadence continue. Les deux usines de Fils Fins Atlantique à Atholville et à Pokemouche sont au bord de la faillite et la papetière AbitibiBowater annonce qu'elle ferme son usine à Dalhousie.

Le NPD exhorte le gouvernement conservateur à intervenir immédiatement pour que le Nord-Est du Nouveau-Brunswick retrouve les emplois qu'il a perdus.

* * *

[Traduction]

LES BRITISH COLUMBIA DRAGOONS

M. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, le premier ministre a déclaré: « Si la cause est juste, le Canada sera toujours là pour défendre nos valeurs et pour aider ceux et celles qui en ont besoin ».

Le 15 décembre, dans ma circonscription, Kelowna—Lake Country, les résidents de la région d'Okanagan se réuniront pour appuyer les soldats des British Columbia Dragoons et leurs familles. Ces soldats seront bientôt déployés en Afghanistan où ils perpétueront une longue et fière tradition.

Comme le 2^e bataillon canadien de fusiliers à cheval, les B. C. Dragoons faisaient partie des quatre divisions canadiennes qui ont pris la crête de Vimy. C'est avec la même vigueur et le même courage que ces soldats défendront les valeurs que sont la liberté, la démocratie et les droits de la personne.

C'est avec des sentiments partagés que nous regardons nos soldats partir. J'ai pu voir à la Chambre la difficulté qu'ont les Canadiens à accepter que le Canada soit en guerre et j'ai reçu des témoignages à cet égard de mes électeurs. Néanmoins, nous affichons avec enthousiasme notre appui à l'endroit des hommes et des femmes en uniforme qui servent volontairement notre pays.

Les B.C. Dragoons continuent de faire leur marque dans le monde en faisant preuve de courage au combat et de persévérance pour maintenir la paix. Nous leur souhaitons bonne chance.

* * *

[Français]

LE DIABÈTE JUVÉNILE

M. Bernard Patry (Pierrefonds—Dollard, Lib.): Monsieur le Président, le 14 novembre dernier avait lieu la Journée mondiale du diabète juvénile. Il vaut la peine de le souligner en cette Chambre, d'abord, parce que beaucoup de nos enfants canadiens sont aux prises avec cette terrible maladie et, aussi, parce que beaucoup de nos concitoyens sont mobilisés dans la lutte contre ce fléau, grâce à l'exceptionnel travail de la Fondation de la recherche sur le diabète juvénile.

Durant 30 années d'efforts, la fondation a déjà permis des résultats encourageants, par exemple, l'innovation médicale par des thérapies multiples permettant d'accroître le potentiel de guérison. Cette même année, c'est plus de 34 millions de dollars que la fondation a déjà investis dans la recherche. De tels exploits méritent certes d'être soulignés en cette Chambre.

Je ne doute pas que tous mes collègues ici réunis, de tous les partis, voudront bien se joindre à moi pour exprimer toute notre reconnaissance et, aussi, notre appui sincère aux remarquables efforts de la fondation en vue d'améliorer tangiblement la santé de nos enfants.

• (1405)

LA JOURNÉE NATIONALE DE COMMÉMORATION ET D'ACTION CONTRE LA VIOLENCE FAITE AUX FEMMES

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Limoilou, PCC): Monsieur le Président, le 6 décembre est la Journée nationale de commémoration et d'action contre la violence faite aux femmes au Canada.

En 1989, 14 jeunes femmes perdaient la vie à la suite d'un acte odieux de violence à l'École polytechnique de Montréal. Ces jeunes femmes ayant un avenir prometteur ont été ciblées et assassinées en raison de leur sexe. Alors que nous commémorons cette tragédie, nous nous rappelons la nécessité de poursuivre notre travail, puisque la violence faite aux femmes demeure, encore aujourd'hui, un grave problème au Canada.

Ce gouvernement adopte des mesures pour contrer la violence faite aux femmes. Par exemple, 7 millions de dollars par année vont à l'Initiative de lutte contre la violence familiale. En mémoire des 14 jeunes femmes assassinées à Montréal le 6 décembre 1989, continuons notre engagement à mettre fin à la violence faite aux femmes.

* * *

LA GRANDE GUIGNOLÉE DES MÉDIAS

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, c'est aujourd'hui, le 6 décembre, que se tient la septième édition de la Grande Guignolée des médias qui vient en aide aux démunis. Pourtant, le gouvernement fédéral choisit de consacrer ses 10 milliards de dollars de surplus à la dette, tandis que la pauvreté ne cesse d'augmenter et que les demandes sont sans cesse grandissantes.

Pour répondre à cet urgent besoin, plusieurs médias et des centaines de bénévoles s'unissent et descendent dans les rues du Québec pour amasser des denrées non périssables et des dons en argent qui seront remis à différents organismes. À cette chaîne d'amour et de partage se greffent des partenaires fidèles, tels que le Groupe Jean Coutu, la Banque Laurentienne, la HBC, les magasins La Baie et Zellers, pour recueillir, jusqu'au 24 décembre, des dons en nature et en argent.

Le Bloc québécois félicite les organisateurs, les partenaires et les nombreux bénévoles pour cette Grande Guignolée des médias et invite la population du Québec à donner généreusement.

* * *

[Traduction]

L'EXPLOSION DE HALIFAX

M. Norman Doyle (St. John's-Est, PCC): Monsieur le Président, nous commémorons aujourd'hui le 90^e anniversaire de l'explosion qui a dévasté Halifax.

Le 6 décembre 1917, à 8 h 40, le bateau de transport de munitions français *Mont-Blanc* est entré en collision avec un bateau de ravitaillement norvégien. Vingt-cinq minutes plus tard, le navire a explosé. À cette date, aucune explosion n'avait encore été aussi forte et aussi destructrice. Environ 2 000 personnes ont été tuées et 9 000 autres ont été blessées.

Bien que l'explosion de Halifax reste l'un des événements les plus traumatisants de l'histoire de notre pays, nous ne devons jamais oublier le courage du chef du mouvement des trains, Vince Coleman, qui est resté à son poste pour avertir les trains qui arrivaient du danger imminent.

Déclarations de députés

La Croix-Rouge de Boston a été l'une des premières à intervenir. Chaque année, la population de Halifax continue de lui manifester sa reconnaissance en faisant don d'un arbre de Noël à la ville de Boston.

Aujourd'hui, nous commémorons les victimes, les pompiers, les médecins et les infirmières, ainsi que tous ceux qui ont reconstruit la magnifique ville de Halifax.

* * *

L'AMIANTE

M. Lloyd St. Amand (Brant, Lib.): Monsieur le Président, une Canadienne bien informée, Lynda Hill, et bien d'autres demandent instamment au gouvernement de bannir l'extraction et l'exportation de l'amiante.

Des milliers de Canadiens, dont le père de M^{me} Hill, August Kuiack, ont été exposés à de fortes concentrations d'amiante à leur lieu de travail. La très forte concentration d'amiante à ces endroits et les nombreuses maladies que les travailleurs ont développées sont bien documentées.

Les données scientifiques sont claires: toutes les formes d'amiante sont cancérogènes. Un nombre croissant de pays industrialisés bannissent l'amiante et reconnaissent qu'il n'y a pas de niveau d'exposition qui soit sans danger.

Le Canada a la réputation bien méritée, sur la scène internationale, de défendre les droits de la personne et d'être un chef de file mondiale sur les questions de justice sociale; pourtant, les activités d'extraction et d'exportation de l'amiante dénotent un mépris total de la vie humaine.

Je conseille vivement au gouvernement de faire preuve de leadership sur cette question et de bannir l'extraction et l'exportation de l'amiante.

* * *

[Français]

LE BLOC QUÉBÉCOIS

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Monsieur le Président, encore cette semaine, les représentants du Bloc québécois votent contre le Québec. Comment voter contre un allègement fiscal de 2,6 milliards de dollars pour les entreprises manufacturières et, ensuite, prétendre les défendre? Comment expliquer aux producteurs agricoles et à leur nouveau président un vote contre le discours du Trône qui, pourtant, soutient fermement la gestion de l'offre? Pire encore, comment refuser aux Québécois, avant les Fêtes, un allègement fiscal de 12 milliards de dollars, soit en moyenne 400 \$ par famille, en votant contre l'Énoncé économique?

Confiné ad vitam æternam aux banquettes de l'opposition, comment le Bloc peut-il ainsi nuire au Québec? Lucien Bouchard déclarait, en 1991, il y a plus de 16 ans: « Le plus court sera notre séjour, la mieux réussie sera notre mission. » Aujourd'hui, il devrait dire: « Le plus long sera notre séjour, la meilleure sera notre pension. »

Heureusement, les députés conservateurs du Québec travaillent d'arrache-pied pour un Québec fort dans un Canada uni.

Déclarations de députés

● (1410)

[Traduction]

LA VIOLENCE CONTRE LES FEMMES

Mme Dawn Black (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, en ce 6 décembre, nous n'allons pas nous contenter de nous rappeler les 14 jeunes femmes assassinées à l'École polytechnique. Nous allons prendre l'engagement d'agir. Nous devons nous assurer qu'aucune femme, peu importe sa race ou l'endroit où elle vit, ne subit de la violence simplement parce qu'elle est une femme.

Malheureusement, depuis le massacre, nous avons fait peu de progrès pour mettre fin à la violence contre les femmes. Au Canada, presque deux femmes par semaine sont tuées par leur conjoint, un homme qu'elles aimaient. Dans le monde, les femmes sont les grandes victimes de la guerre. Le viol est utilisé comme arme de guerre pour jeter l'opprobre sur les femmes et violer leur intégrité.

Nous n'hésitons pas à monter en épingle les crimes avec violence commis au moyen d'une arme à feu, mais nous sommes plutôt lents à voir que les mauvais traitements et les viols conjugaux ainsi que les autres agressions sexuelles affligent les femmes partout sur terre et constituent un problème de violence endémique.

Nous devons dépasser aujourd'hui la commémoration. Nous devons agir ensemble pour mettre fin aux horribles traitements que subissent les femmes au Canada et ailleurs dans le monde.

* * *

MIKE GARDENER

Mme Nancy Karetak-Lindell (Nunavut, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais féliciter le révérend Mike Gardener, d'Iqaluit, qui vient d'être nommé membre de l'Ordre du Canada en reconnaissance de sa vie de missionnaire et de ministre anglican.

Arrivé au début des années 1950, Mike a sillonné l'Est de l'Arctique en traîneau à chiens et participé à l'établissement de la première école de théologie de l'Arctique à Panniqtuuq. Fait inhabituel pour l'époque, Mike a exigé des enseignants unilingues des classes du dimanche qu'ils puisent à même leurs ressources pour enseigner aux enfants.

Mike et sa femme, Margaret, ont élevé quatre filles dans l'Arctique. Partout où leur famille a vécu, elle était reconnue pour son infatigable engagement communautaire. Mike est pour nous tous un excellent exemple d'une personne qui aide ses semblables sans attendre quoi que ce soit en retour.

Félicitations au révérend Mike Gardener.

* * *

[Français]

LA VIOLENCE CONTRE LES FEMMES

Mme Johanne Deschamps (Laurentides—Labelle, BQ): Monsieur le Président, le 6 décembre 1989, 14 étudiantes, 14 femmes, tombaient sous les balles de la haine, dans un geste d'une violence incompréhensible. Le Québec s'est par la suite levé pour dire: « Plus jamais! ».

Cependant, depuis l'arrivée du gouvernement conservateur, la situation à l'égard des femmes se fragilise.

À l'heure actuelle, 85 p. 100 des victimes de violence conjugale sont des femmes. C'est 6 p. 100 des femmes de 18 ans et plus au Québec qui seront victimes de violence conjugale au cours de leur

vie sans compter qu'une vingtaine d'entre elles perdent la vie chaque année.

Le Bloc québécois dénonce avec vigueur la violence faite aux femmes, l'inégalité entre les sexes et le peu de considération que les conservateurs ont envers les femmes.

Le Bloc exhorte le gouvernement conservateur à revoir sa position sur le registre des armes à feu, à oeuvrer pour améliorer la condition de vie des femmes et à cesser son travail de sabotage des droits à l'égard des femmes.

* * *

LA COMPAGNIE ABITIBIBOWATER

M. Jean-Claude D'Amours (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, le 29 novembre dernier, la compagnie AbitibiBowater a annoncé la fermeture définitive de l'usine de Dalhousie.

La population de Dalhousie, du Restigouche et de ma circonscription vivent une crise humaine et économique sans précédent. Au même moment où j'ai indiqué à de nombreuses reprises au gouvernement conservateur l'ampleur de la crise, son action a été de ne rien faire.

Aujourd'hui, nous apprenons que le gouvernement fédéral va accorder une aide financière à une des usines qui a fermé et veut discuter avec la compagnie AbitibiBowater pour la suite des choses.

Pendant ce temps, il n'y a aucune discussion pour l'usine, les travailleurs et les familles affectés par cette crise incroyable. La population du Restigouche a le droit de savoir pourquoi elle n'est nullement considérée dans ces discussions. La population de ma circonscription n'acceptera jamais l'attitude de ce gouvernement envers son avenir.

Est-ce à cause que nous vivons au Canada atlantique? Nous connaissons l'opinion du premier ministre sur la population du Canada atlantique.

Les conservateurs devraient avoir honte de démontrer leur manque de compassion pour aider les gens de ma circonscription. C'est inacceptable.

* * *

[Traduction]

LE CHEF DU PARTI LIBÉRAL

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Saviez-vous, monsieur le Président, que vous êtes mon héros? Cela fait un an aujourd'hui que le chef libéral s'est autoproclamé héros, et bien des gens sont du même avis.

Le club des partisans du maintien de la TPS estime en effet que le plan héroïque du chef libéral en vue d'augmenter la TPS lui met le vent dans les voiles.

Le chef libéral est, de plus, le héros des criminels reconnus, puisque le Sénat libéral et lui bloquent l'adoption de la Loi sur la lutte contre les crimes violents.

Le monstre des gaz à effet de serre considère, lui aussi, le chef libéral comme un héros parce que, du temps où il était ministre de l'Environnement, les niveaux d'émissions pouvaient atteindre des hauteurs vertigineuses.

Enfin, même Ebenezer Scrooge fait partie de son cercle d'admirateurs, car, alors que les petits enfants s'apprêtent à se rassembler autour du sapin de Noël, le chef libéral annonce qu'il va leur retirer leur allocation de 1 200 \$.

Le député d'Etobicoke—Lakeshore, qui a déjà reproché au chef libéral d'avoir failli à la tâche, confie aujourd'hui à son voisin de pupitre: « Tu es tout ce que j'aurais voulu être. » Bette Midler n'aurait pas mieux dit.

* * *

• (1415)

[Français]

LA JOURNÉE NATIONALE DE COMMÉMORATION ET D'ACTION CONTRE LA VIOLENCE FAITE AUX FEMMES

Le Président: J'invite les députés à se lever et à observer un moment de silence pour souligner la Journée nationale de commémoration et d'action contre la violence faite aux femmes.

[La Chambre observe un moment de silence.]

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, en effet, aujourd'hui, en cette Journée nationale de commémoration et d'action contre la violence faite aux femmes, nous nous souvenons tous et toutes de cette horrible journée du 6 décembre 1989 où 14 femmes ont été assassinées à l'École polytechnique de Montréal simplement parce qu'elles étaient des femmes.

J'enseignais à quelques rues de là et je me rappellerai toujours de cette affreuse journée. Mais au-delà du souvenir, nous devons toujours nous rappeler qu'il nous faut agir avec fermeté contre la violence faite aux femmes partout au Canada et partout dans le monde.

J'invite maintenant le premier ministre à faire sa propre déclaration.

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, ces événements survenus il y a 18 ans ont été un acte criminel terrible contre de jeunes Montréalaises innocentes. Rien ne peut excuser un tel événement. En ce jour de commémoration, ce gouvernement encourage tout le monde à penser à ces jeunes femmes, à leur famille et à leurs amis, et à prier pour eux.

En même temps, nous, députés de ce gouvernement comme ceux, je l'espère, de tous les partis en cette Chambre, réaffirmons tous notre détermination de combattre la criminalité et la violence contre les femmes et contre tous.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, le monde s'est réuni à Bali pour essayer d'empêcher une catastrophe environnementale, mais le gouvernement lui met des bâtons dans les roues. Il mine le travail que la communauté internationale a mis des années à accomplir pour prendre des mesures concrètes contre le réchauffement de la planète.

Sous la direction du premier ministre, le Canada, qui auparavant était un chef de file, est devenu un trainard, et maintenant un saboteur.

Reviendra-t-il maintenant sur sa position à Bali et s'engagera-t-il à réduire les émissions de gaz à effet de serre de façon absolue?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement croit fermement qu'il

faut réduire les émissions de gaz à effet de serre de façon absolue au Canada et partout dans le monde. C'est pourquoi nous sommes le premier gouvernement dans l'histoire de notre pays à imposer à l'industrie canadienne des réductions obligatoires des émissions de gaz à effet de serre.

Nous sommes d'avis que des pays comme les États-Unis devraient aussi accepter des réductions obligatoires. Ils n'ont toutefois pas encore adopté cette position, pas plus que la Chine d'ailleurs.

Nous ne serons pas en mesure de réduire les émissions tant que ces deux pays, et d'autres grands émetteurs, n'auront pas accepté des réductions. Nous travaillons pour faire en sorte que tous les pays acceptent des réductions obligatoires des émissions à l'échelle mondiale.

• (1420)

[Français]

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, tout le monde rejette la position du gouvernement du Canada à Bali. Le très connu environnementaliste Steven Guilbault a déclaré: « Tout le monde est déçu et scandalisé. »

Je demande donc au premier ministre d'ordonner à son ministre de montrer l'exemple et de s'engager à des cibles de réduction absolues.

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le système présenté par ce gouvernement réduira les émissions de gaz à effet de serre d'un pourcentage absolu d'ici à 2010-2012. C'est la position de notre gouvernement.

C'est son gouvernement qui a refusé d'avoir des cibles obligatoires. Pour notre part, nous avons des cibles pour tous les grands émetteurs, y compris les États-Unis et la Chine. Selon la position du chef de l'opposition, les grands pays comme la Chine ne devraient pas avoir de cibles. Or, cette position est irresponsable.

[Traduction]

M. Michael Ignatieff (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, cela veut donc dire que, si la Chine et les États-Unis refusent de participer, le Canada ne fera rien? C'est une position insensée.

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, à l'ordre. Le député d'Etobicoke—Lakeshore a la parole pour poser une question, et nous devons pouvoir l'entendre.

M. Michael Ignatieff: Monsieur le Président, quand le gouvernement abandonnera-t-il sa position impossible selon laquelle il ne fera rien à moins que tout le monde fasse quelque chose? Quand passera-t-il des aspirations aux obligations? Quand cessera-t-il de donner le mauvais exemple pour devenir un modèle à imiter?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, la position énoncée par le chef adjoint du Parti libéral correspond à la position qu'avait son parti. En effet, la position de son gouvernement consistait à ne rien faire au sujet des émissions de gaz à effet de serre.

Notre gouvernement est le premier à imposer des réductions obligatoires des émissions de gaz à effet de serre dans ce pays.

Le Parti libéral essaie de faire valoir sur la scène internationale, avec des pays comme la Chine, l'argument selon lequel les grands pays en développement ne devraient pas avoir à réduire leurs émissions. S'ils ne le font pas, nous ne réduirons pas nos émissions. C'est là une position irresponsable que notre gouvernement n'adoptera pas.

Questions orales

M. Michael Ignatieff (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, si le premier ministre n'arrive même pas à énoncer correctement notre position, je n'ai aucune confiance en sa capacité d'énoncer correctement la position du Canada.

[Français]

Il n'y a qu'une seule façon de freiner les changements climatiques. Les aspirations ne suffisent pas. Les cibles d'intensité ne suffisent pas. Ce qu'il faut, ce sont des cibles absolues de réduction.

Quand le gouvernement conservateur va-t-il négocier des cibles contraignantes?

L'hon. John Baird (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, nous appuyons les cibles contraignantes maintenant. C'est notre position à Bali. Cependant, c'est une position très ridicule pour ce député qui a dit, pendant le congrès de leadership, que le chef de son parti n'avait absolument rien fait.

[Traduction]

Si le Parti libéral n'avait rien fait à propos des changements climatiques, cela aurait été un cadeau. Mais ce n'est pas ce qui est arrivé. Ce parti a laissé les émissions augmenter de 32,9 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990. Les députés d'en face devraient s'excuser et, franchement, le député devrait démissionner.

[Français]

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre du Québec a demandé au gouvernement fédéral de faire preuve de leadership en matière de lutte contre les changements climatiques. Avec son plan, Québec affiche le meilleur bilan par habitant d'émissions de gaz à effet de serre au Canada. C'est tout le contraire du gouvernement fédéral qui se sert de la Chine et de l'Inde pour faire le jeu des États-Unis et des pétrolières.

Pourquoi le premier ministre ne fait-il pas preuve de leadership en faisant adopter à Bali un plan basé sur le principe du pollueur-payeur, avec des cibles absolues et 1990 comme année de référence, tout en tenant compte des émissions par habitant?

• (1425)

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, ce n'est pas comme le gouvernement du Québec. Ce gouvernement a établi des cibles obligatoires pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Nous insistons pour que tous les pays, tous les grands émetteurs, adoptent des cibles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ce ne sont pas les émissions par habitant qui causent le réchauffement climatique, ce sont les émissions qui causent le réchauffement climatique.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, on le sait, si on prend le volume de réduction et qu'on le divise par le nombre d'habitants d'un pays, on a une réduction par habitant. C'est assez simple à comprendre.

Cela dit, le premier ministre du Québec a répété aujourd'hui que l'inaction du gouvernement fédéral en matière de lutte contre les changements climatiques aura un prix.

En refusant la mise sur pied d'un réel plan contre les changements climatiques, avec des cibles contraignantes et 1990 comme année de référence, est-ce que le premier ministre réalise que son attitude aura des coûts financiers et sociaux sans précédent pour le Québec et le Canada?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le plan de ce gouvernement est d'imposer des cibles obligatoires à toutes les industries du Canada et les plans

des provinces, y compris le Québec, sont fondés par l'écoFiducie Canada. La position du chef du Bloc, comme la position du Parti libéral, est que les grands émetteurs, comme la Chine, ne doivent pas avoir de cibles obligatoires. Il est tout à fait impossible d'avoir des réductions absolues sur le plan mondial sans la participation de tous les grands émetteurs. C'est la position de ce gouvernement.

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, selon le rapport Stern, ne pas agir dans le domaine de l'environnement nous coûtera de 10 à 15 fois plus cher. Opposer environnement et économie, comme le font les conservateurs en s'alliant aux États-Unis et au Japon pour faire dérailler la conférence de Bali, est irresponsable. Le premier ministre devrait se rendre compte qu'il faut des cibles absolues, contraignantes à court terme et ayant 1990 pour année de référence afin de mettre en place une véritable bourse du carbone qui, elle, contribuera à l'effort du Québec.

Le premier ministre comprendra-t-il enfin qu'un succès à Bali aura un impact positif non seulement sur l'environnement, mais aussi sur l'économie et, en particulier, sur celle du Québec?

L'hon. John Baird (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, ce gouvernement accepte que l'on a besoin de cibles contraignantes et que l'on doit avoir des réductions absolues. C'est pourquoi on agit.

En réglementant les grandes entreprises, on avait un but national: une réduction absolue de 20 p. 100 d'ici à 2020. Ce gouvernement agit; ce que le Bloc n'a jamais fait pendant toutes ses années ici.

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre devrait comprendre que l'économie québécoise a besoin qu'on retienne 1990 pour année de référence, et non pas 2006, afin que les entreprises du Québec puissent récolter les fruits des efforts passés. Il doit aussi comprendre qu'il faut des cibles absolues et contraignantes de réduction de gaz à effet de serre, et non celles fixées par les conservateurs pour favoriser leurs amies, les sociétés pétrolières.

Le premier ministre reconnaîtra-t-il que, pour établir une véritable bourse du carbone à Montréal, il doit abandonner le principe du pollueur-payé pour celui du pollueur-payeur?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, je dois répondre à cette question parce la position du Bloc québécois est contradictoire. Il insiste pour que ce gouvernement maintienne une bourse du carbone à Montréal, mais il est contre le règlement des bourses par le fédéral. C'est une contradiction.

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, le problème est que le premier ministre ne peut faire de leçon à personne. Il refuse de prendre les gros pollueurs de front et de leur dire quelque chose de concret et de spécifique, à savoir qu'ils doivent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Il préfère parler des grands pollueurs ailleurs dans le monde.

Pourquoi ne veut-il pas prendre au sérieux les objectifs de réduction absolue de ces émissions pour les plus grands pollueurs au Canada, telles que les grandes sociétés pétrolières?

Questions orales

● (1430)

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, encore une fois, comme je viens de dire, c'est le premier gouvernement du Canada qui a établi des cibles obligatoires pour toutes les industries du Canada. C'est grâce à ce programme que nous encourageons les autres grands émetteurs du monde à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre. Sans la participation de tous les grands émetteurs, nous ne pouvons pas réduire ces émissions.

C'est important que nous ayons un protocole international efficace pour atteindre cet objectif.

[Traduction]

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, le gouvernement utilise le même miroir aux alouettes que l'administration Bush. C'est exactement ce que nous voyons ici. On met plutôt l'accent sur d'autres pays. Tâchons d'attirer l'attention sur d'autres pays en espérant que personne ne remarquera que notre gouvernement permet aux plus grands pollueurs de continuer à polluer.

Le premier ministre aime à dire que des réductions sont imposées aux plus importants secteurs industriels, mais ces prétendues réductions leur permettent de polluer davantage, beaucoup plus, et le reste du monde le sait. C'est pourquoi le Canada n'est pas pris au sérieux.

Pourquoi le premier ministre essaie-t-il de nuire aux négociations internationales? Pourquoi...

Le Président: Le très honorable premier ministre a la parole.

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, contrairement aux gouvernements des États-Unis et de bien d'autres pays, nous avons fixé, pour toutes les industries, des cibles obligatoires de réduction des émissions qui ne seront pas sans répercussions sur l'économie.

Le chef du NPD dénonce à la Chambre les contradictions ou l'hypocrisie, quel que soit le terme qu'il emploie, mais je lui rappelle le comportement de son parti, hier, quand la députée de London—Fanshawe a pris la parole à la Chambre pour fabriquer une histoire concernant le secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux. La députée de Kitchener-Centre a présenté des excuses. L'auteur de l'histoire devrait être ici pour s'excuser également.

* * *

[Français]

LE REGISTRE DES ARMES À FEU

L'hon. Lucienne Robillard (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, 18 ans plus tard, on se souvient encore de l'horreur de la tuerie de la Polytechnique. Cette violence inouïe envers les femmes a mené à la création du registre des armes à feu. Ce registre est consulté 5 000 fois par jour par les policiers dans tout le pays pour mieux planifier leurs interventions. Plus de 19 000 permis d'armes à feu ont été refusés ou retirés à des personnes qui ne devaient pas en avoir.

Pourquoi le gouvernement conservateur persiste-t-il à vouloir retirer aux forces de l'ordre un outil crucial pour assurer la sécurité des citoyens?

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, bien sûr, ce qui est arrivé à la Polytechnique il y a 18 ans est une tragédie. C'est pourquoi nous voulons voir une réduction du nombre de crimes commis au moyen d'armes à feu.

Nous avons donc mis en place notre plan pour avoir plus de policiers dans nos rues et pour augmenter le nombre de vérifications auprès des gens qui veulent obtenir un permis de possession d'armes à feu.

Nous allons poursuivre ces procédures pour voir une réduction du nombre de crimes.

L'hon. Lucienne Robillard (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur fait tout en son pouvoir pour éliminer le registre des armes à feu. Il a déposé récemment un projet de loi pour soustraire du registre 7 millions d'armes en circulation. Il n'a nommé au sein de son comité consultatif que des personnes clairement opposées à ce registre. Il a renouvelé son amnistie pour ceux qui refusent d'obtenir leur permis.

Pourquoi ce gouvernement conservateur ne reconnaît-il pas l'héritage que nous ont légué les malheureux incidents à la Polytechnique, à Concordia et à Dawson, et ce, en maintenant de façon intégrale le registre des armes à feu?

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, même la vérificatrice générale a indiqué qu'il y avait eu un grand gaspillage des fonds dans un aspect du registre. C'est pourquoi nous allons continuer de demander des explications à tous les gens qui veulent posséder un permis d'armes à feu. Nous allons aussi augmenter les critères du processus pour obtenir un permis.

Je veux également que les libéraux donnent leur appui à notre projet de loi visant à instaurer des peines obligatoires pour les crimes...

Le Président: L'honorable députée de London-Ouest a la parole.

* * *

[Traduction]

LA JUSTICE

L'hon. Sue Barnes (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, en dépit de l'énorme excédent du gouvernement, les femmes qui ont été victimes de violence ont beaucoup de difficulté à obtenir de l'aide juridique pour poursuivre leurs conjoints violents au civil ou devant le tribunal de la famille.

L'ancien ministre de la Justice libéral travaillait avec les provinces et les territoires pour améliorer l'accès à l'aide juridique en matière civile. Le gouvernement conservateur ne fait rien à cet égard.

Quand le gouvernement entreprendra-t-il de collaborer avec les provinces et les territoires pour aboutir à un accord à l'avantage des femmes qui vivent des relations violentes et de leurs enfants?

● (1435)

L'hon. Rob Nicholson (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, permettez-moi de dire à la Chambre à quoi travaillait le gouvernement précédent alors qu'il était au pouvoir. Les libéraux se sont débarrassés de l'aide juridique en matière civile en 1995. Comment expliquer cela?

Notre initiative en matière de violence familiale prévoit un fonds pour les projets innovateurs. Nous collaborons de près avec nos homologues fédéraux et provinciaux. Tous les ministères et organismes du gouvernement s'efforcent de régler ce problème difficile.

Nous n'avons pas de leçons à recevoir d'un groupe qui n'a jamais réussi à faire le nécessaire dans ce domaine.

Questions orales

L'hon. Sue Barnes (London-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, tout le monde sait que le gouvernement conservateur n'a pas hérité d'un déficit de 45 milliards de dollars.

Il faut bien dire qu'il est plus facile pour un homme accusé d'avoir agressé sa conjointe d'avoir accès à l'aide juridique en matière pénale qu'il ne l'est pour la femme victime de violence d'avoir accès à l'aide juridique en matière civile.

En s'obstinant à fermer les yeux sur ce problème important, le gouvernement montre bien son attitude rétrograde en matière d'égalité des femmes.

Le gouvernement s'engagera-t-il immédiatement à rétablir les négociations qu'il a abandonnées avec les provinces et les territoires pour créer des fonds destinés à l'aide juridique en matière civile?

L'hon. Rob Nicholson (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, le comportement des libéraux est passablement incroyable sur cette question, comme il l'est sur plusieurs autres.

Je dois leur signaler que les femmes sont également victimes de crimes commis avec une arme à feu. Il faut mieux protéger les jeunes filles de 14 et 15 ans. Quelle a donc été la position des libéraux à ce sujet? Ils ont tenté de réduire à sa plus simple expression notre projet de loi qui aurait imposé des peines minimales obligatoires aux personnes qui commettent des infractions graves avec une arme à feu. Ils ont voté contre la mesure. Pour la première fois, cinq députés libéraux ont trouvé la position de leur parti tellement insoutenable qu'ils s'en sont dissociés au moment de voter. Aujourd'hui, ils y sont favorables, semble-t-il.

J'invite la députée à parler à ses collègues du Sénat. Qu'ils nous renvoient cette mesure. Les Canadiens ont besoin de telles lois.

* * *

[Français]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

M. Serge Ménard (Marc-Aurèle-Fortin, BQ): Monsieur le Président, le président de l'Association canadienne des policiers, celui de l'Association canadienne des chefs de police et celui de l'Association canadienne des commissions de police viennent tous trois d'écrire au ministre de la Sécurité publique pour lui demander de ne pas reporter une nouvelle fois la mise en vigueur du règlement prévoyant le marquage des armes à feu. En long et en large et sur quatre pages, ils lui expliquent comment cette mesure peut permettre de résoudre plus de crimes plus rapidement.

Pourquoi ce nouveau délai qui ne peut servir qu'aux criminels qui se servent d'armes à feu?

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, selon nos informations, un seul pays a maintenant mis sur pied le plan pour le projet de loi demandé par les Nations Unies. Nous voulons attendre pour continuer à étudier la situation. J'ai reçu des appels des policiers, de membres de l'opposition et aussi d'autres groupes pour considérer soigneusement la situation. C'est pourquoi nous voulons attendre.

M. Serge Ménard (Marc-Aurèle-Fortin, BQ): Monsieur le Président, ce pays, c'est les États-Unis. Si on est en retard sur les États-Unis en matière d'armes à feu, on est loin derrière.

Le gouvernement est sourd lorsque les policiers lui disent que l'enregistrement des armes à feu peut prévenir des crimes. Maintenant, il est encore sourd lorsqu'ils lui disent que le marquage des armes à feu peut les aider à les résoudre.

Pourquoi n'a-t-il d'oreilles que pour les lobbys des armes à feu, comme le lui dénoncent justement les présidents de ces trois importantes associations policières?

[Traduction]

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, pour la gouverne du député, je parlais du Brésil. Le Canada est un des 64 pays sur plus de 200 qui ont signé ce protocole des Nations Unies, mais nous en reportons la mise en oeuvre.

Nous parlons à des policiers qui travaillent dans les rues. Nous parlons aux représentants de diverses organisations. Des députés libéraux nous demandent de reporter la mise en oeuvre de cette mesure et d'en examiner les répercussions. Nous ne voulons pas davantage de programmes qui réduisent le nombre de policiers dans les rues. Nous voulons garder les policiers dans les rues.

* * *

● (1440)

[Français]

LES SONDAGES

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Monsieur le Président, le ministre non élu des Travaux publics, le sénateur Michael Fortier, déclare une chose et son contraire à propos de la politique sur les sondages. C'est à croire que le vrai ministre dans ce dossier est le directeur des communications de son cabinet qui, lui, semble connaître davantage les politiques de son ministère. À l'évidence, il va falloir attendre le rapport Paillé pour avoir des réponses plus consistantes.

Pour la troisième fois, je pose à nouveau la question au secrétaire parlementaire, et les citoyens s'attendent à autre chose qu'un laconique « bientôt ». Quand exactement le rapport Paillé sera-t-il rendu public? Nous voulons une date.

M. James Moore (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et pour la porte d'entrée du Pacifique et les Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC): Monsieur le Président, le rapport sera rendu public très bientôt.

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Monsieur le Président, c'est facile jouer au fanfaron, mais de toute façon, les gens sont capables de se faire une idée.

La véritable raison pour laquelle le ministre des Travaux publics retarde la publication du rapport Paillé pourrait-elle être que dans ses recommandations, il embarrasse le gouvernement en encadrant plus sévèrement l'usage des fonds publics pour des sondages à des fins partisans? Est-ce que c'est cela la vraie raison?

M. James Moore (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et pour la porte d'entrée du Pacifique et les Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC): Monsieur le Président, pas du tout. Cela sera rendu public très bientôt.

* * *

LE PREMIER MINISTRE

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, il est bien connu que le premier ministre est un adepte du hockey. Le 10 février 2007, il procédait à une mise au jeu officielle au World Pond Hockey Tournament à Plaster Rock, au Nouveau-Brunswick. Il semble qu'il ait fait plus que cela.

Est-ce que le premier ministre peut nous confirmer qu'il a eu une rencontre personnelle avec un membre senior de la firme Irving Shipbuilding, organisée par le lobbyiste Fred Doucet, le 10 février 2007?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, j'ai rencontré le président de cette compagnie et cette rencontre a été arrangée par mon bureau.

[Traduction]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, il y a plus que Fred Doucet.

Cette rencontre a eu lieu le 10 février. Le 9 février, Irving Shipbuilding a intenté une poursuite contre le gouvernement du Canada devant la Cour fédérale relativement au contrat d'entretien des sous-marins de 1,5 milliard de dollars. Depuis, le ministre de la Défense nationale répète que la cour est saisie de l'affaire et qu'il serait malvenu de la part du gouvernement de s'ingérer dans le processus.

Pourquoi le premier ministre a-t-il rencontré un cadre supérieur de cette société moins de 24 heures après qu'elle eut intenté sa poursuite? Pour plaire à Fred Doucet?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, M. Irving, un homme d'affaires très en vue du Nouveau-Brunswick, m'a demandé de le rencontrer et j'ai été ravi de le faire.

Je crois que tout le monde sait que le gouvernement va de l'avant avec le contrat des sous-marins, et il est clair que la cour est saisie d'une affaire dans laquelle elle n'a pas rendu de décision.

LE SECTEUR DU SANS-FIL

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, nous savons que l'ancien ministre de l'Industrie s'opposait à la mise de côté de fréquences. Nous savons que son conseiller principal en politique, Martin Masse, s'y opposait également. Nous savons que le porte-parole de Brian Mulroney, Luc Lavoie, a demandé que M. Masse soit renvoyé.

Le premier ministre a-t-il jamais discuté de la vente aux enchères du spectre sans fil avec Brian Mulroney?

L'hon. Jim Prentice (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, j'étais responsable de cette décision, et la réponse à la question est non.

Pendant six ans à la Chambre des communes, session après session, jour après jour, le député de Kings—Hants a chanté les louanges de Brian Mulroney, l'a vénéré et a fait l'éloge de son bilan. Pendant six ans, il était le membre le plus loyal de son club d'admirateurs. Il lui manquait seulement les oreilles de Mickey.

Pourquoi n'est-il soudainement plus son ami?

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, pour plus de certitude, nous avons besoin d'une réponse du premier ministre lui-même.

A-t-il jamais discuté du spectre sans fil avec Brian Mulroney? Oui ou non?

L'hon. Jim Prentice (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai précisé à la Chambre auparavant, en tant que ministre de l'Industrie, je suis responsable des décisions relatives au spectre. C'est moi qui ai pris la décision après une période de consultation où j'ai rencontré les directeurs généraux et les membres

de l'industrie. En fonction des renseignements que je possédais, j'ai pris la décision en tant que ministre de l'Industrie.

•(1445)

[Français]

LA RÉFORME DÉMOCRATIQUE

M. Luc Harvey (Louis-Hébert, PCC): Monsieur le Président, au Canada, le taux de participation aux élections est en déclin. Pour régler ce problème, le gouvernement a déposé un projet de loi qui prévoit l'ajout de deux jours de vote par anticipation, qui se tiendront les deux dimanches précédant le jour de l'élection.

Le ministre de la réforme démocratique peut-il informer la Chambre quant au statut de cette importante réforme démocratique?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, la participation des électeurs est essentielle à la santé de la démocratie. Nous avons présenté le projet de loi sur les possibilités de vote accrues pour aider à régler cette importante question. Malheureusement, l'opposition — notamment le Bloc québécois — lui a enlevé toute substance en comité.

Les Canadiens sont de plus en plus occupés par l'école, le travail et les engagements familiaux. Nous voulons faciliter leur participation au processus démocratique. L'opposition prive délibérément les Canadiens de possibilités de vote accrues.

[Traduction]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Mme Penny Priddy (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, les États-Unis disposent d'un règlement sur le marquage des armes à feu importées depuis 1968. Les chefs de police canadiens ont demandé aux gouvernements libéral et conservateur d'instaurer ce système de marquage.

Pourquoi le gouvernement continue-t-il de retarder la mise en oeuvre d'un programme qui, selon la police, sauvera des vies?

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, toutes les armes à feu qui entrent au pays et toutes celles qui sont fabriquées ici doivent être enregistrées et marquées, et ces renseignements sont tous consignés.

En ce qui a trait au programme dont il a été question aux Nations Unies — d'après ce que nous savons, seul le Brésil l'a mis en oeuvre jusqu'à maintenant — il suscite des préoccupations importantes. Il a notamment, à notre avis, des effets discutables sur la réduction des crimes commis avec une arme à feu.

Nous désirons consulter non seulement les groupes au Canada, mais aussi la communauté européenne, qui tarde à appliquer ce programme parce qu'elle a des réserves. Des députés libéraux nous ont fait part de préoccupations. C'est pour cette raison que le gouvernement libéral précédent avait retardé la mesure. Nous allons continuer d'examiner la question.

Mme Penny Priddy (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, aux États-Unis, ce programme est en place depuis plus de 30 ans.

Les présidents de l'Association canadienne des policiers, de l'Association canadienne des chefs de police et de l'Association canadienne des commissions de police ont tous dit au gouvernement que cette réglementation était nécessaire.

Questions orales

Toutefois, le lobby des armes à feu se réjouit de la situation actuelle et remercie le ministre et le premier ministre pour leur compréhension fine de cette importante question.

Le ministre reconnaîtra-t-il que nous contrevenons visiblement au protocole des Nations Unies sur les armes à feu et à la Convention de l'Organisation des États américains sur les armes à feu, dont le Canada est signataire?

L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, nous nous conformons au protocole, qui a été signé par seulement 64 pays sur près de 200, ce qui signifie que seulement un tiers des pays du monde l'ont signé. Toutefois, nous sommes un des signataires. Nous retardons la décision de mettre en oeuvre le programme en raison des nombreux problèmes qui ont été soulevés à son égard.

Nous ne voulons pas d'un autre système qui nuise à la concentration des agents de police. Ce que j'ai entendu de la part de policiers, c'est que nous devrions faire attention avant d'aller de l'avant. Les policiers veulent axer leurs efforts sur la réduction de la criminalité dans les rues, et nous les y aidons en retardant la mise en oeuvre pour l'instant.

* * *

L'AFFAIRE AIRBUS

L'hon. Robert Thibault (Nova-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, nous supposons que l'enquête publique portera sur les transactions financières entre Karlheinz Schreiber et Brian Mulroney.

Cependant, à la lumière des témoignages renversants entendus aujourd'hui, le premier ministre nous assurera-t-il que l'enquête portera également sur les transactions financières entre M. Mulroney, Frank Moores, Gary Ouellet et Fred Doucet, et sur la provenance de cet argent?

L'hon. Rob Nicholson (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, quand le public a pris connaissance de ces questions, le premier ministre a réagi rapidement en nommant une tierce partie indépendante, nommément le professeur Johnston.

Son mandat est assez large, et nous avons hâte de prendre connaissance de son rapport en janvier.

L'hon. Robert Thibault (Nova-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre a beau déléguer des pouvoirs, les Canadiens comprennent bien que la responsabilité lui incombe toujours et qu'il ne peut se cacher derrière le professeur Johnston.

Aujourd'hui, M. Schreiber a déclaré sous serment qu'il avait reçu 4 millions de dollars par suite de la signature, par le gouvernement du Canada, d'un protocole d'entente concernant le projet Bear Head. M. Schreiber a aussi confirmé que cette somme s'est retrouvée dans le compte d'où proviennent les 300 000 \$ dont a bénéficié Brian Mulroney.

L'enquête portera-t-elle également sur tous les détails du projet Bear Head et cherchera-t-elle à déterminer à qui celui-ci a bénéficié?

• (1450)

L'hon. Rob Nicholson (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, à ma souvenance, le premier ministre a indiqué qu'un tiers indépendant se pencherait là-dessus. Tous les libéraux réclamaient une enquête publique. Nous avons immédiatement ordonné la tenue d'une enquête publique et chargé le professeur Johnston d'en définir le mandat; nous avons hâte de prendre connaissance du rapport en janvier.

LA SANTÉ

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, le ministre de la Santé a affirmé hier qu'il n'avait aucun contrôle sur le fonctionnement du réacteur nucléaire de Chalk River. Il a admis que nous ne pouvions pas faire des réserves de radio-isotopes en cas d'urgence.

Toutefois, puisqu'il avait clairement été mis au courant de ces problèmes, que des personnes atteintes du cancer se trouvant dans un état critique ont dû interrompre leur traitement en raison d'un manque d'approvisionnement et qu'il a l'obligation, à titre de ministre de la Santé, de protéger les Canadiens, pourquoi n'avait-il pas prévu un second fournisseur pour que les patients n'aient pas à interrompre les traitements dont ils ont tant besoin?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement se préoccupe au plus haut point des répercussions que peuvent entraîner les décisions prises par des organismes autonomes indépendants, mais je tiens à faire savoir aux Canadiens que j'ai pris trois grandes mesures. Tout d'abord, j'ai demandé qu'on tente de trouver d'autres sources d'approvisionnement à l'étranger. Deuxièmement, j'ai demandé qu'on tente de trouver d'autres isotopes qui pourraient aider à remédier en partie à la situation. J'ai d'ailleurs discuté de la question avec le ministre de la Santé de l'Alberta, qui pourrait donner un coup de main dans ce dossier. Finalement, nous nous penchons sur d'autres méthodes et nous travaillons en collaboration avec les provinces pour tenter de mettre au point de nouvelles méthodes qui pourraient être utiles en cas d'urgence.

Toutes ces mesures sont en cours et les Canadiens devraient savoir que nous nous préoccuons de la situation et que nous agissons.

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, ce ne sont pas des excuses. La seule responsabilité du ministre était de prévoir un autre fournisseur de radio-isotopes pour que les patients puissent poursuivre les traitements dont ils ont tant besoin. Il ne l'a pas fait. Il promet maintenant de le faire, mais il est trop tard.

Il est très touchant d'entendre le ministre dire qu'il veut améliorer les délais d'attente. En voilà un qu'il aurait pu éviter, mais il en est en fait responsable.

Pourquoi le ministre n'a-t-il pas protégé les patients canadiens?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, nous sommes très préoccupés par la situation et nous avons établi un plan en trois points pour faire face à la pénurie qui sévit en fait à l'échelle internationale.

Si le député voulait bien me faire savoir dans quel tiroir se trouve le plan que les libéraux étaient censés avoir préparé, cela pourrait peut-être nous être utile, mais je crois qu'un tel plan n'existe pas.

* * *

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Carole Freeman (Châteauguay—Saint-Constant, BQ): Monsieur le Président, la position canadienne en matière de justice pénale sur le plan international manque totalement de cohérence. D'un côté, le gouvernement nous dit qu'il ne veut pas rétablir la peine de mort ici, mais, de l'autre, il refuse de parrainer une proposition de l'ONU relative au moratoire sur la peine de mort.

Le gouvernement pourrait-il nous expliquer ce double standard moral qui consiste à dire que la peine de mort est abolie ici, mais qu'ailleurs dans le monde, c'est parfaitement tolérable?

[Traduction]

L'hon. Helena Guergis (secrétaire d'État (Affaires étrangères et Commerce international) (Sports), PCC): Monsieur le Président, comme la députée le sait, le Canada a aboli la peine de mort et le gouvernement n'a pas l'intention de rouvrir le débat sur cette question au Canada. Nous appuyons l'abolition de la peine de mort au niveau international, et nous appuyons aussi les efforts des Nations Unies pour assurer le respect de certaines garanties relativement à l'application de cette peine.

En ce qui a trait à la clémence, notre gouvernement va étudier cette question en fonction de chaque cas pris individuellement.

[Français]

Mme Carole Freeman (Châteauguay—Saint-Constant, BQ): Monsieur le Président, aujourd'hui, les députés de l'opposition feront parvenir une lettre commune au gouverneur du Montana pour réclamer que la peine de mort de Ronald Smith soit commuée au motif qu'en vertu de la loi canadienne, la peine de mort constitue un traitement cruel et inusité.

Le ministre de la Justice entend-il profiter de l'occasion qui s'offre à lui pour joindre sa voix à celles des députés de l'opposition et intervenir auprès du gouverneur du Montana afin que la peine de M. Smith soit commuée?

[Traduction]

L'hon. Helena Guergis (secrétaire d'État (Affaires étrangères et Commerce international) (Sports), PCC): Monsieur le Président, la députée est au courant que les autorités consulaires continuent de fournir des services consulaires à M. Smith, un homme qui a commis deux meurtres et qui a reconnu sa culpabilité.

Nous allons continuer de fournir ces services mais, encore une fois, la députée doit écouter attentivement ce que nous disons. Le Canada a aboli la peine de mort et nous n'allons pas relancer le débat sur cette question.

* * *

• (1455)

LA VIOLENCE FAITE AUX FEMMES

M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.): Monsieur le Président, nous soulignons aujourd'hui le 18^e anniversaire du massacre de 14 femmes à l'École polytechnique de Montréal. Pourtant, on continue de glorifier la violence faite aux femmes. Nous ne tolérons pas l'incitation à la violence fondée sur l'origine ethnique, la race, la religion ou l'orientation sexuelle. Tous ces éléments sont protégés par la loi, mais l'incitation à la violence contre les femmes ne l'est pas.

Le ministre consentira-t-il aujourd'hui à inclure le sexe dans les lois actuelles sur les crimes haineux pour mettre fin à l'incitation à la violence et à la haine fondée sur le sexe?

L'hon. Rob Nicholson (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, nous nous opposons farouchement à toute forme de violence contre les femmes.

Le député sait que le programme de lutte contre la criminalité, le projet de loi sur la lutte contre les crimes violents, dont le Parlement est saisi, est actuellement entre les mains de ses collègues. Il s'agit de mesures concrètes pour protéger les jeunes filles et les femmes contre les crimes commis à l'aide d'armes à feu. J'espère que le

Questions orales

député insistera auprès de ses collègues du Sénat pour qu'ils adoptent ce projet de loi. Les Canadiens et les Canadiennes le méritent.

* * *

[Français]

LES TRAVAUX PUBLICS ET LES SERVICES GOUVERNEMENTAUX

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Monsieur le Président, cette semaine à Charlottetown, les employés fédéraux déménageront dans leur nouvel édifice. C'est un édifice que beaucoup considèrent comme une attraction écologique hors du commun.

[Traduction]

Le secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics pourrait-il parler des caractéristiques écologiques de l'édifice et expliquer pourquoi il suscite autant d'attention?

M. James Moore (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et pour la porte d'entrée du Pacifique et les Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC): Oui, monsieur le Président, je le peux, mais je voudrais prendre quelques instants pour parler de ce qui s'est passé hier, si vous le permettez. Je tiens à remercier tous mes collègues à la Chambre de leurs aimables paroles et de l'appui qu'ils m'ont accordé hier. Je veux...

Des voix: Bravo!

M. James Moore: Je veux que la Chambre sache que la députée néo-démocrate qui a porté l'accusation s'est entièrement rétractée par téléphone hier et a présenté ses excuses. J'ai hâte qu'elle le fasse publiquement. Lorsqu'elle le fera, je considérerai que cette affaire est close. J'espère qu'aucun député n'aura à vivre ce que j'ai vécu depuis 24 heures. Laissons la laideur derrière nous. Servons nos électeurs et bâtissons un Canada meilleur.

* * *

LES TERMINAUX DE GNL

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur s'est prononcé contre la circulation de méthaniers dans les eaux du Nouveau-Brunswick. En septembre, le ministre des Affaires étrangères a dit: « Nous voulons protéger nos concitoyens et l'environnement [...] Le premier ministre a été très clair à ce sujet. »

Avant cela, au mois d'août, lorsque le premier ministre a participé au sommet du PSP, il a dit la même chose, soit que ces transporteurs étaient trop dangereux. Il s'adressait à George Bush.

Pourquoi ce gouvernement ne défend-il pas les Québécois qui s'inquiètent à l'idée que ces mêmes transporteurs emprunteraient le Saint-Laurent pour se rendre au terminal Rabaska, dont on projette la construction?

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, oui, en effet, nous examinons ce dossier à la lumière de la partie de la loi qui régit les eaux navigables. Nous n'avons encore rien décidé. Dès que le Cabinet aura été saisi de cette question, nous publierons notre rapport.

*Travaux de la Chambre***L'ÉNERGIE**

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPd): Monsieur le Président, à la veille de la conférence de Bali, le gaz naturel liquéfié soulève beaucoup de questions. Le gouvernement ne fait pas montre de leadership au sujet des questions énergétiques. Si c'était le cas, il donnerait suite à la demande des premiers ministres provinciaux et de son propre Office national de l'énergie et élaborerait une stratégie énergétique faisant passer le Canada en premier.

Importer du gaz naturel liquéfié de Russie ne fait rien pour l'avenir des Canadiens. En matière d'énergie, le ministre peut-il expliquer pourquoi le gouvernement est davantage préoccupé par les intérêts des grandes entreprises que par la protection de la population du Québec et du Canada?

L'hon. Gary Lunn (ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, ce que dit le député est absurde. Il est évident que nous prenons ces questions au sérieux. Nous avons le devoir et l'obligation d'assurer l'approvisionnement en énergie, mais nous faisons passer l'environnement, sous toutes ses formes, avant tout.

Le ministre de l'Environnement a ouvert la voie en présentant des règlements qui transforment le Canada comme jamais auparavant, ce qui ne s'était pas fait en 13 ans. Nous sommes très fiers de son leadership et de la manière dont il présentera notre position à Bali. Nous devrions applaudir ses efforts.

* * *

● (1500)

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

L'hon. Gurbax Malhi (Bramalea—Gore—Malton, Lib.): Monsieur le Président, sous la direction de la ministre de l'Immigration actuelle, des parents de Canadiens se voient régulièrement refuser des visas de visiteurs pour participer à des événements familiaux importants, même s'ils sont déjà venus souvent au Canada sous le gouvernement précédent.

Le gouvernement actuel prétend être le champion des valeurs familiales, mais il ne manifeste aucune compassion et aucune préoccupation devant cette situation. Quand le gouvernement cessera-t-il de faire de la discrimination contre les familles de Canadiens et réformera-t-il le système des visas de visiteurs?

L'hon. Diane Finley (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, il est très important pour notre gouvernement de maintenir notre réputation de pays accueillant. Nous avons donc accru notre acceptation des résidents permanents au niveau le plus élevé depuis bien des années. Nous avons rationalisé nos programmes afin que les visiteurs au Canada et ceux qui viennent travailler temporairement ici puissent entrer plus rapidement et plus facilement au Canada. Nous avons fait de grands progrès à cet égard.

Notre travail consiste d'abord et avant tout à protéger la sécurité de ceux qui sont déjà ici. C'est pourquoi nous devons nous assurer que ceux qui demandent à venir au Canada sont bien des visiteurs légitimes.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Monsieur le Président, l'actuel gouvernement a obtenu des résultats véritables et tangibles dans les dossiers autochtones. Depuis son arrivée au pouvoir, il y a 22 mois, il a réduit de moitié les problèmes d'eau graves dans les collectivités autochtones.

Malheureusement, l'opposition fait obstruction au projet de loi C-21, notre tentative pour conférer aux membres des Premières nations les mêmes droits qu'aux autres Canadiens. Je signale également que l'opposition entrave l'adoption du projet de loi C-30, qui permettrait de réduire l'arriéré de revendications particulières.

Le ministre des Affaires indiennes peut-il dire à l'opposition pourquoi ce projet de loi sur les revendications particulières est si important, pas seulement pour les Autochtones, mais aussi pour l'ensemble des Canadiens?

L'hon. Chuck Strahl (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC): Monsieur le Président, le projet de loi C-30 nous aidera à régler rapidement et équitablement des centaines de revendications particulières, ce que les Premières nations réclament depuis plus de 60 ans.

Le chef national Phil Fontaine affirme que cette mesure législative doit être adoptée rapidement. Or, encore une fois, les libéraux et les autres partis d'opposition font semblant de se soucier de la question, et tentent par tous les moyens de bloquer cette mesure législative à la Chambre des communes. J'exhorte tous les députés à cesser leurs petits jeux et à appuyer le projet de loi C-30. C'est une mesure positive pour les Premières nations, pour le développement économique et pour l'ensemble des Canadiens.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.): Monsieur le Président, les bombes à fragmentation sont un peu comme les mines antipersonnel. Ce sont des armes qui tuent d'innocents civils et qui violent les droits internationaux de la personne.

Malheureusement, le gouvernement est demeuré pour le moins vague quant à sa position sur l'interdiction des munitions à fragmentation. J'ai donc une question simple à poser au premier ministre. Son gouvernement appuiera-t-il une résolution internationale interdisant la production et l'utilisation de munitions à fragmentation?

L'hon. Helena Guergis (secrétaire d'État (Affaires étrangères et Commerce international) (Sports), PCC): Monsieur le Président, comme nous l'avons dit à la Chambre à plusieurs reprises, le Canada a donné l'ordre de détruire toutes les munitions à fragmentation que nous possédons. Le Canada n'a jamais utilisé de munitions à fragmentation. Nous avons appuyé le processus d'Oslo.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Monsieur le Président, je me demande si le leader du gouvernement à la Chambre veut bien nous communiquer le programme complet qui mènerait la Chambre jusqu'au 14 décembre.

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, 2007 a été une excellente année pour le Canada et pour la Chambre des communes.

La semaine prochaine marquera la dernière semaine de la session d'automne et la dernière semaine de travaux parlementaires avant la nouvelle année. La session et l'année ont été extrêmement fructueuses pour le gouvernement fédéral, puisque nous avons présenté des projets de loi dans tous les domaines prioritaires et accompli de belles choses pour les Canadiens.

Travaux des subsides

[Français]

Toutefois, vu qu'il ne nous reste que quelques jours pour siéger cette année et traiter d'importantes réductions fiscales, de questions de sécurité et d'autres projets de loi prioritaires toujours en suspens, la population canadienne s'attend à ce que nous travaillions d'arrache-pied dans les jours qui viennent pour concrétiser d'autres résultats à leur avantage.

● (1505)

[Traduction]

Nous voulons faire adopter nos projets de loi prioritaires à la Chambre et les renvoyer au Sénat afin qu'ils puissent devenir lois avant Noël. Par conséquent, la semaine prochaine sera celle de 2007, une semaine résumant une année de résultats.

[Français]

Nous prévoyons faire fond sur nos réalisations passées en débattant et en adoptant le projet de loi d'exécution du budget, qui prévoit des baisses d'impôts pour l'ensemble de la population canadienne grâce à une réduction de la TPS à 5 p. 100 ainsi qu'à des réductions d'impôts pour les particuliers et les sociétés.

[Traduction]

Nous allons débattre le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi de 1984 sur la Convention Canada-États-Unis en matière d'impôts, qui doit être adopté par le Parlement avant le 1^{er} janvier afin qu'il puisse entrer en vigueur et que nous puissions en bénéficier.

Nous allons également débattre notre projet de loi sur le transport ferroviaire, le projet de loi C-8, et celui qui porte sur le règlement des différends internationaux relatifs aux investissements, soit le projet de loi C-9. Ces deux projets de loi favoriseront la création d'emplois et apporteront aux Canadiens une certitude sur le plan financier.

Notre gouvernement continuera de montrer aux Canadiens que nous sommes vraiment déterminés à lutter contre le crime et à améliorer leur sécurité. La semaine prochaine, nous nous attendons à ce que le comité fasse rapport de notre projet de loi C-3 sur les certificats de sécurité. Ce projet de loi sera ensuite débattu à l'étape de l'étude du rapport et à celle de la troisième lecture. Il faut espérer que les députés comprennent à quel point il est important que cette mesure soit adoptée ici pour qu'elle puisse être étudiée et adoptée par le Sénat avant la date butoir imposée par la Cour suprême.

[Français]

Nous débattons de toute modification apportée à notre projet de loi C-13 sur les procédures pénales actuellement soumis à l'examen du Sénat.

[Traduction]

Incidemment, le gouvernement espère que le projet de loi de lutte contre les crimes violents sera adopté par le Sénat afin que les Canadiens se sentent en sécurité au cours de la période de Noël, sachant que le projet de loi sera devenu loi.

Les Canadiens s'attendent aussi à ce que leurs institutions soient davantage responsables et démocratiques. Nous avons obtenu des résultats dans ce domaine également, grâce à l'adoption de la Loi fédérale sur l'imputabilité et du projet de loi C-31 devant améliorer l'intégrité du processus électoral. La semaine prochaine, nous allons poursuivre sur notre élan en mettant à l'étude le projet de loi C-29, qui élimine une échappatoire de nos lois sur le financement des campagnes électorales que les candidats à la direction du Parti libéral ont utilisée, l'an dernier, pour contourner les limites des contributions à une campagne.

[Français]

Nous voulons également que le comité nous renvoie le projet de loi C-6 sur l'identification visuelle des électeurs, et le projet de loi C-18 sur la vérification de résidence. Il est important que ces deux projets de loi deviennent des lois afin de pouvoir être mis en œuvre à temps pour les prochaines élections partielles.

[Traduction]

Demain, je vais aussi demander à la Chambre d'approuver le renvoi au comité du projet de loi C-30 sur les revendications territoriales particulières. Ce projet de loi, qui confèrera un climat de certitude et permettra de régler les revendications territoriales plus rapidement, est bien accueilli par les Canadiens. D'ailleurs, il est dans l'intérêt de tous que le processus prévu par le projet de loi soit mis en place au plus tôt.

[Français]

L'année 2007 a été une excellente année pour le Canada. L'économie est florissante, le pays est uni et le gouvernement est intègre.

[Traduction]

Nous avons accompli beaucoup de choses cette année. Notre gouvernement a donné des résultats concrets pour les Canadiens en 2007 et il continuera de le faire la semaine prochaine et au cours de la nouvelle année.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LA TAXE D'ACCISE FÉDÉRALE SUR L'ESSENCE

La Chambre reprend l'étude de la motion.

Le Président: Avant la période des questions, le député de Richmond Hill avait la parole et il restait deux minutes pour les questions et observations au sujet de son discours. Nous passerons donc maintenant aux questions et observations concernant le discours du député de Richmond Hill.

La députée de Thornhill veut poser une question ou faire une observation.

Mme Susan Kadis (Thornhill, Lib.): Monsieur le Président, le député de Richmond Hill pourrait-il expliquer pourquoi il est de la plus haute importance que le gouvernement fédéral investisse dans une infrastructure de transport en commun aussi nécessaire que le prolongement de la ligne de métro de la rue Yonge vers le nord jusqu'à la route 7, à Langstaff, pour des communautés en pleine croissance comme Thornhill et Richmond Hill?

L'hon. Bryon Wilfert: Monsieur le Président, je signale que les députés de la région de York de ce côté-ci de la Chambre appuient fermement ce projet.

En 2004, le gouvernement fédéral de l'époque, un gouvernement libéral, la province d'Ontario et les municipalités se sont entendus sur une vaste proposition concernant le transport en commun dans la région du Grand Toronto. Malheureusement, le gouvernement conservateur n'aime pas les résultats concrets. Il n'aime pas les histoires de réussite et cette proposition a essentiellement été mise sur les tablettes.

Travaux des subsides

En juin cette année, la province d'Ontario a annoncé qu'elle appuierait le prolongement du métro jusqu'à Richmond Hill.

Je tiens à préciser que, de ce côté-ci de la Chambre, nous avons également écrit au ministre des Finances et au ministre des Transports. Nous voulons que ce projet aille de l'avant. Je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas le cas. Nous avons besoin du partenariat. Voilà pourquoi il est crucial que le gouvernement fédéral participe à cette initiative. Étant donné le coût de l'infrastructure, il est important que le gouvernement fédéral accepte de collaborer. Comme je l'ai dit plus tôt, les conservateurs ne comprennent pas et c'est pourquoi ils accusent du retard.

Les résidents de la région de York et en particulier ceux de la partie sud de cette région sont impatients de voir ce projet aller de l'avant. Nous continuerons de faire pression sur le gouvernement sur cette question fondamentale et, en persistant, je suis sûr que nous pourrions arriver à nos fins.

Le ministre des Finances est présent. Nous espérons qu'il réagira dans les meilleurs délais.

• (1510)

[Français]

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, cela me fait plaisir de prendre part à ce débat sur une motion du Parti libéral en sa journée d'opposition. Je veux quand même la rappeler pour les gens qui nous écoutent:

Que, conformément à l'esprit du Nouveau pacte pour les villes et les collectivités présenté par les libéraux, la Chambre se dise d'avis qu'il est dans le meilleur intérêt des Canadiens que le gouvernement prenne des mesures pour rendre permanent le partage de la taxe fédérale d'accise sur l'essence avec toutes les municipalités du Canada, dans le but de financer l'amélioration de l'infrastructure communautaire locale.

Tout d'abord, tout le monde conviendra du fait que les infrastructures municipales et stratégiques requièrent de façon urgente des investissements majeurs en raison de leur détérioration, de leur vieillissement. C'est particulièrement vrai au Québec et dans plusieurs régions du Canada. Une bonne partie de notre réseau routier, notamment, et, sur le plan des infrastructures, de nos écoles et de nos hôpitaux, par exemple, ont été construits dans les années 1960 et 1970. À ce moment, en particulier pour la société québécoise, il y a eu un rattrapage afin de moderniser l'ensemble non seulement des réseaux routiers, mais aussi des réseaux publics. Il faut se rappeler qu'à cette époque, beaucoup d'autoroutes, de viaducs, de ponts, d'écoles et d'hôpitaux ont été construits partout au Québec.

C'était dans les années 1960. Donc, plusieurs de ces infrastructures ont maintenant 45 ans. Elles ont souffert du temps. De plus, vers la fin des années 1970, au début des années 1980 en particulier, et en 1990, il y a eu un manque d'investissements majeurs dans ce domaine, en particulier de la part du gouvernement fédéral. Par exemple, au début des années 1980, le Québec a vécu une importante récession, et le gouvernement du Québec peinait à équilibrer — ou, plutôt, tentait de réduire — ses déficits. Le gouvernement du Québec n'a alors pas eu d'autre choix que de réduire ses dépenses d'entretien des infrastructures. Cela a aussi été le cas pour les gouvernements qui se sont succédé.

Comme je le mentionnais, malgré les efforts soutenus du gouvernement du Québec et des municipalités, compte tenu de leurs moyens, les montants engagés dans la réfection et le développement des infrastructures n'ont pas suffi et ne suffisent toujours pas. À lui seul, le gouvernement n'est pas en mesure d'augmenter sa participation de façon significative. Comme vous le savez, le gouvernement du Québec peine à équilibrer ses finances. Il

y a à peine deux ans, le ministre de l'époque, M. Audet, avait dû vendre environ 800 millions de dollars d'actifs pour arriver à supprimer déficit.

Le gouvernement fédéral, lui, fait des surplus depuis 1997, 1998. Il a donc les moyens d'aider les provinces à assumer leurs responsabilités sur le plan des infrastructures. De plus, il faut se rappeler que la qualité des infrastructures est extrêmement déterminante quant à la prospérité d'un pays. On a besoin d'un réseau routier adéquat qui permet la circulation rapide des marchandises. On a besoin d'infrastructures ferroviaires. Ce n'est pas le cas présentement, mais on sait qu'on devra aller vers cela. Les infrastructures du transport en commun doivent répondre à des préoccupations qui sont maintenant non seulement économiques, mais aussi environnementales, étant donné le Protocole de Kyoto.

On me dira que ce n'est vraiment pas dans les cartons du gouvernement conservateur de respecter les objectifs du Protocole de Kyoto. Toutefois, certaines villes, certaines provinces se sont engagées à respecter les objectifs de ce protocole et y travaillent. C'est vrai pour le Québec en particulier, mais aussi pour d'autres provinces.

Il faut donc s'assurer que le Québec et les municipalités ont les moyens de mettre en place les infrastructures nécessaires pour rencontrer non seulement les enjeux économiques, mais aussi les enjeux environnementaux.

Comme je vous le mentionnais également, au cours des dernières décennies, le gouvernement fédéral a fait des contributions relativement modestes. C'est vrai que depuis le début des années 2000, on a assisté à des investissements graduels dans le renouvellement des infrastructures par le truchement de différents programmes et fonds, dont celui sur le transfert de la taxe sur l'essence, duquel il est question aujourd'hui.

• (1515)

Cependant, ces interventions du gouvernement fédéral ont permis simplement de ralentir le vieillissement des infrastructures publiques, mais n'ont pas permis les réfections, la modernisation et la capacité de compléter ces infrastructures pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui.

Il reste toujours un déficit à combler. D'ailleurs, au Québec, une coalition dirigée depuis de nombreuses années par le maire de Laval, M. Gilles Vaillancourt, vient chaque année ici, à Ottawa, pour nous sensibiliser à l'importance de ce déficit en matière d'infrastructure qui, même s'il n'est peut-être pas apparent tous les jours, a des effets quotidiens à la fois sur nos capacités à nous déplacer et sur nos capacités à nous développer sur le plan économique.

Parfois, des événements tragiques surviennent, comme l'effondrement du viaduc de la Concorde, à Laval. Cela nous rappelle que même si, en apparence, nos infrastructures tiennent le coup, parfois, en sous-main, les détériorations sont beaucoup plus importantes qu'on ne le souhaite.

Un jour, inévitablement, on aura à effectuer des dépenses dans ce domaine pour arriver à un niveau de qualité de ces infrastructures qui soit acceptable. Pour le moment, les moyens ne sont pas au rendez-vous et on vit des situations qui peuvent mener à des drames comme celui du viaduc de la Concorde. Ces événements ont sensibilisé le gouvernement du Québec et l'ensemble de la population à l'importance d'investir beaucoup plus massivement dans la réfection de nos infrastructures.

Travaux des subsides

Comme je le mentionnais, le respect du Protocole de Kyoto et l'urbanisation du Québec font en sorte que les projets de développement d'infrastructures pour le transport en commun prennent de plus en plus d'importance. On sait que la couronne nord de Montréal — la circonscription de Joliette se situe au nord-est de Montréal — est très attentive à l'ensemble des infrastructures de transport en commun que l'Agence métropolitaine de transport peut y aménager.

Nous avons maintenant un projet de train de banlieue qui relierait Terrebonne, Mascouche et Montréal, et nous souhaitons qu'il se réalise le plus rapidement possible. Plusieurs milieux souhaitent que, à terme, ce train passe par L'Assomption et rejoigne même plus tard la ville de Joliette. Je sais que ce n'est pas pour demain, mais il faut au moins que le premier tronçon se réalise pour qu'on puisse penser ultérieurement à le prolonger jusqu'à la ville de Joliette, par exemple, à tout le moins jusqu'à L'Assomption. On pourrait imaginer que des aires de stationnement seront aménagées pour permettre aux gens de la circonscription de Joliette qui doivent travailler ou se rendre à Montréal d'utiliser cette infrastructure.

C'est une préoccupation qui découle notamment de la réalité du déplacement des populations. En effet, des gens qui travaillent à Montréal — dont certains ont déjà vécu à Montréal — habitent plutôt à Repentigny, à Terrebonne, à L'Assomption et parfois même beaucoup plus loin, pour toutes sortes de raisons. Je connais aussi des gens qui vivent à Montréal et travaillent dans la couronne nord. Je sais même que certains professeurs qui enseignent soit à une école de la Commission scolaire des Samares, soit à la composante de Joliette du Cégep régional de Lanaudière, vivent à Montréal et doivent donc se déplacer matin et soir.

Avec une infrastructure adéquate sur le plan du transport en commun, je suis convaincu que ces gens choisiraient un moyen beaucoup plus écologique et probablement plus efficace que ceux qu'offre la situation actuelle où l'on vit des engorgements. À mon avis, plusieurs d'entre nous sont conscients du fait que la multiplication des ponts n'est pas la solution à ce problème. La solution réside davantage dans le transport en commun et le covoiturage. Dans tous les cas, des sommes substantielles seront nécessaires en matière d'infrastructure.

Comme je l'ai mentionné, depuis le début des années 2000 et encore récemment, on a annoncé des montants beaucoup plus importants que par le passé. Ces montants sont disponibles, mais il n'en demeure pas moins que le Québec n'est pas complètement assuré d'être le maître d'oeuvre de ces fonds dans ses champs de compétence.

On entend parfois certaines déclarations.

• (1520)

Par exemple, je me rappelle un autre sujet qui est cependant du même ordre. Lorsque le ministre du Travail est arrivé à Alma — si ma mémoire est bonne —, dans la région du Lac-Saint-Jean, il a affirmé qu'il allait s'assurer que le centre-ville d'Alma aurait des projets substantiels. Pourtant, à mon avis, il n'a absolument pas un mot à dire à ce sujet. Il s'agit de négociations qui doivent être menées entre les municipalités et le gouvernement du Québec. En effet, le gouvernement du Québec a la responsabilité de s'assurer que les municipalités sont en mesure d'assumer leurs responsabilités sur les plans environnemental et sociétal — quant à ce qu'une municipalité doit gérer au quotidien.

Quelle chose me chicote un peu dans la motion présentée par les libéraux: on y trouve une référence au « Nouveau pacte pour les villes et les collectivités ». On se le rappellera. On sent très bien que

les libéraux, comme ce fut le cas par le passé, ont une vision d'un gouvernement fédéral qui doit avoir son mot à dire dans les champs de compétence du Québec pour s'assurer prétendument que l'argent sera dépensé de façon responsable.

Cette attitude paternaliste dans la motion libérale m'inquiète. C'est vrai qu'au moment où ce pacte avait été annoncé, on s'était montrés relativement favorables à l'idée de cette taxe d'accise liée à ce pacte. En effet, à l'époque, cela nous semblait être le seul moyen pour le Québec et les municipalités d'obtenir des sommes d'argent afin de répondre à des besoins extrêmement urgents.

Depuis, bien de l'eau a coulé sous les ponts, et il me semble qu'on doit maintenant avoir une vision beaucoup plus globale et complète du financement des infrastructures par le Québec et les municipalités, et de l'apport du gouvernement fédéral.

Comme je le mentionnais, une motion qui aurait complètement révisé l'approche en matière d'infrastructures et qui aurait demandé autre chose au gouvernement fédéral — plutôt qu'il ne multiplie les programmes — aurait été préférable.

Je puis affirmer que notre porte-parole en matière d'infrastructures, le député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel, explique très souvent à notre caucus la fonction de chacun de ces multiples fonds. Il fait oeuvre de pédagogue, et je lui lève mon chapeau, parce qu'une chatte n'y retrouverait pas ses chats si l'on n'avait pas ses indications très érudites au sujet de cette multiplication de programmes et de la fonction de chacun d'eux.

Il serait donc beaucoup plus simple de regrouper ces programmes sous la forme d'un fonds prévu pour les provinces, en vertu duquel il y aurait un transfert unique et inconditionnel, de sorte que le gouvernement fédéral respecte les compétences du Québec et des provinces. Évidemment, on souhaite que ce fonds soit substantiellement accru, en fait qu'il soit beaucoup plus important que l'addition des programmes actuels, les besoins étant énormes, comme je vous l'ai mentionné.

À cet égard, la position du Bloc québécois est claire et ferme dans ce dossier comme dans d'autres. Le Québec a pleine compétence en matière d'affaires municipales et de développement économique régional. Il lui appartient donc de déterminer les projets prioritaires qui seront les plus bénéfiques pour les Québécois et les Québécoises, et ce, grâce à des organismes comme la Société de financement des infrastructures locales du Québec, notamment.

Je rappelle, parce que tout le monde n'est peut-être pas familier avec cette structure québécoise, que la Société de financement des infrastructures locales du Québec, la SOFIL, a pour mission exclusive de verser une aide financière aux municipalités et aux organismes municipaux afin de contribuer à la réalisation des projets d'infrastructures en matière d'eau potable, d'eaux usées, de voirie locale, de transport en commun et de projets d'infrastructures ayant des incidences économiques urbaines ou régionales.

Présentement, chaque programme fédéral — j'ai eu l'occasion de le mentionner en matière d'infrastructures — cible une clientèle différente selon des calendriers et des critères qui diffèrent. Cela crée une certaine confusion en particulier chez nos élus municipaux qui, parfois, s'attendent à recevoir des sommes phénoménales, lesquelles s'avèrent finalement être relativement modestes, d'où une déception face à une annonce grandiose d'un ministre conservateur. Personnellement, je crois qu'il faut éviter cette déception à nos concitoyens québécois.

Travaux des subsides

● (1525)

Si le gouvernement fédéral, le gouvernement conservateur, regroupait l'ensemble de ces fonds et les transférerait au Québec qui s'occuperait de les gérer correctement — on parle de compétences qui relèvent exclusivement du gouvernement du Québec —, on ne créerait pas des attentes auxquelles on ne peut pas répondre, et la frustration que vivent plusieurs élus municipaux ne serait pas celle que l'on connaît présentement. Tout le monde y gagnerait, aussi bien les contribuables, les municipalités que les Québécois et les Québécoises, en général. Cela permettrait au gouvernement fédéral, en particulier au gouvernement conservateur qui parle de fédéralisme d'ouverture, de concrétiser les choses.

Il faut dire que cela fait maintenant presque un an que la motion concernant la reconnaissance de l'existence de la nation québécoise a été adoptée en cette Chambre, mais que rien n'a permis de passer de la parole aux actes. Encore une fois, pour les partis fédéralistes, il semble que cette motion était, au mieux, symbolique et, au pire, complètement artificielle. Il serait sûrement temps de mettre de la chair autour de cette reconnaissance qui est plus virtuelle que réelle.

Cela permettrait donc, comme je le mentionnais, d'éviter la confusion qui se vit présentement. Cela permettrait alors au gouvernement du Québec d'établir ses propres priorités pour ce qui est de ses propres champs de compétence.

Dans le plan budgétaire 2007, on n'a rien vu de bon pour le Québec avec la création d'un bureau fédéral chargé de déterminer les possibilités de partenariats public-privé. On dit qu'on fera comme autrefois, c'est-à-dire qu'on respectera le fait que les provinces, le Québec en particulier, sont les maîtres d'oeuvre de l'ensemble des programmes d'infrastructures municipaux. En même temps, on donnera un petit incitatif pour utiliser une formule fortement débattue au Québec et un peu partout dans le monde, c'est-à-dire l'association, pour des projets publics, entre le secteur public et le secteur privé.

On a actuellement un débat très important concernant le prolongement de l'autoroute 25 au Québec. On a relevé des problèmes de transparence extrêmement importants. Je me rappelle d'une étude qui a été faite pour l'Union des municipalités du Québec par des chercheurs de l'INRS Urbanisation, dont un que je connais bien, soit Pierre J. Hamel. L'étude démontrait que, jusqu'à preuve du contraire, les partenariats public-privé avaient coûté plus cher que si le secteur public avait assumé l'ensemble des responsabilités.

Pourquoi, de façon un peu idéologique, avoir créé un incitatif particulier pour ces partenariats public-privé en créant un fonds où on privilégiera le financement de tels partenariats? Encore une fois, il s'agit d'une ingérence dans une compétence exclusive du Québec.

Comme je le mentionnais, la présence du bureau fédéral chargé de déterminer les possibilités de partenariats public-privé risque fort de créer encore plus de confusion alors que c'est au gouvernement du Québec de non seulement choisir les projets, mais aussi de déterminer si un projet devrait faire appel ou non à un partenariat public-privé. Une fois de plus, comme je le mentionnais, il s'agit d'une ingérence d'Ottawa dans un champ de compétence propre au Québec.

Si on avait ce transfert unique de l'ensemble des fonds pour les infrastructures actuellement dispersés avec une bonification, le gouvernement fédéral serait non seulement davantage en mesure de respecter les compétences du Québec et des provinces, mais on pourrait alors s'assurer que le Québec, comme les autres provinces, obtienne sa juste part. Comme les fonds sont extrêmement complexes à suivre et que les critères peuvent varier, il est

actuellement très difficile de déterminer si le Québec, par exemple, obtient sa juste part de l'ensemble des dépenses ou des transferts en infrastructures de la part du gouvernement fédéral.

En ce qui concerne la restructuration des fonds annoncés, par exemple, dans le plan budgétaire 2007, on ne sait toujours pas si le Québec aura des garanties quant à l'obtention de sa juste part au moment où il en aura besoin. Ainsi, la création d'un fonds de transfert unique et inconditionnel serait l'occasion d'abolir les programmes d'infrastructures sans véritables critères de répartition des sommes entre les provinces et de conclure avec Ottawa une entente qui respecterait, un peu comme on le fait pour d'autres transferts, le poids démographique du Québec, c'est-à-dire autour de 25 p. 100 des fonds.

Non seulement la création de ce transfert unique en infrastructures répondrait donc mieux à l'obligation que devrait avoir le gouvernement fédéral de respecter les compétences du Québec et des provinces et permettrait au Québec et aux autres provinces de s'assurer d'obtenir leur juste part, mais cela permettrait aussi aux investissements en infrastructures municipales et stratégiques d'être beaucoup plus prévisibles, récurrents et adaptés aux besoins locaux.

● (1530)

Comme je le mentionnais, il y a du bon dans la motion libérale, mais il y a des choses qui nous semblent inquiétantes. Nous aurions été plus enthousiastes à l'idée de la création d'un fonds unique de transferts pour les provinces et le Québec. Celui-ci aurait pu l'utiliser de façon inconditionnelle pour des projets d'investissement en infrastructures, que ce soit au plan de l'ensemble du Québec ou des municipalités.

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, je tiens d'abord à féliciter mon collègue de Joliette, notre distingué leader parlementaire qui a eu une promotion. Il était auparavant porte-parole de notre parti en matière de finances. C'est un économiste de formation.

Ce dossier sur les infrastructures devrait relever du ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. On était donc surpris ce matin lorsque le secrétaire parlementaire du ministre des Finances a prononcé le premier discours.

J'ai posé la question au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités qui m'a répondu que la taxe sur l'essence relevait du ministère des Finances et qu'il revenait à ce ministère de gérer le débat.

Cependant, il est important pour nous de comprendre. Les villes du Québec et du reste du Canada ont subi les répercussions de la recherche du déficit zéro que les libéraux ont voulu atteindre au début des années 1990. Il faut se souvenir qu'ils ont sabré dans les transferts aux provinces en santé et en éducation. Le résultat est que les provinces ont finalement dû trouver des ressources ailleurs et transférer des responsabilités aux villes pour être capables de maintenir le même niveau de services dans le réseau de la santé et le réseau de l'éducation.

Je trouvais cela bien drôle, parce que les conservateurs accusaient les libéraux et les libéraux accusaient les conservateurs. En effet, il faut se souvenir que le gouvernement Trudeau avait amorcé l'endettement du Canada, mais mon collègue sait que les conservateurs l'ont amplifié et que, finalement, le résultat aujourd'hui est que les villes doivent s'endetter. C'est ce qu'elles viennent nous dire lorsqu'elles mentionnent qu'il y a 123 milliards de dollars de déficit en infrastructures.

Travaux des subsides

Le secrétaire parlementaire du ministre des Finances nous disait ce matin qu'il en avait finalement assez donné et que ce qui était important pour eux était de réduire la dette du Canada. Après cela, on pourra commencer à réduire la dette au chapitre des infrastructures. Or, en attendant, il y a une augmentation de la dette des villes au chapitre des infrastructures. Cela ne veut pas dire que les villes auront l'argent ou la capacité d'emprunt pour effectuer ces réparations. Cela signifie que les infrastructures vieilliront et que la dette à cet égard gonflera.

J'aimerais que mon savant collègue, économiste de formation, nous informe à ce sujet.

M. Pierre Paquette: Monsieur le Président, je veux remercier mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel de sa question. Encore une fois, je le félicite pour la maîtrise qu'il a de ce dossier passablement compliqué, étant donné la multitude de fonds. Comme je le mentionnais, il nous accompagne dans ce dossier de façon extrêmement brillante au caucus.

On a affaire ici à une philosophie partagée par les libéraux et les conservateurs, une philosophie de court terme, tout simplement. Dans le cas des libéraux, qu'a-t-on fait? On a dit qu'on allait réduire le déficit de deux façons. Premièrement, on a pelleté les responsabilités financières vers les provinces tout en coupant dans les transferts aux provinces. Le gouvernement fédéral n'a donc aucun mérite à avoir fait cela, sous l'administration libérale. Deuxièmement, on a détourné une partie des fonds de la caisse d'assurance-emploi. C'est essentiellement de cette façon que les libéraux ont réussi à juguler le déficit. Il n'y a pas eu véritablement de grands efforts de la part du gouvernement fédéral à cet égard.

Le Québec et les autres provinces se sont donc retrouvés aux prises avec des problèmes financiers accrus et ont, à leur tour, transféré des responsabilités, sans les ressources financières, vers les municipalités. Je suis sûr que mon collègue, en tant qu'ancien maire et ancien président de l'Union des municipalités du Québec, est mieux placé que moi pour se rappeler qu'il y a eu tout un débat au Québec, notamment avec la réforme Ryan. Or, il faut bien comprendre que la responsabilité première revenait au gouvernement fédéral.

À partir du moment où, en 1997-1998, les surplus ont été au rendez-vous, on se serait attendu à ce que le gouvernement fédéral reprenne ses investissements. Il a pourtant fallu attendre 2004 avant que le gouvernement fédéral ne commence à bouger. De 1994 à 2003, c'est à peine 1,15 milliard de dollars que le gouvernement fédéral a investi dans les infrastructures municipales du Québec par l'entremise de transferts au Québec.

On remarque très bien que le gouvernement a tardé à agir, que les problèmes se sont aggravés et que les coûts ont augmenté. Tel est le problème. Souvent, l'entretien régulier d'une infrastructure coûte beaucoup moins cher que d'avoir soit à la refaire carrément, soit à y réaliser des travaux majeurs. Maintenant que non seulement le déficit est réglé depuis 1997-1998, mais que la dette est devenue la plus basse parmi tous les pays du G7, il n'y a aucune raison de faire du remboursement de la dette une priorité comme le font les conservateurs.

Il s'agit du même esprit de court terme. Cela paraît bien de réduire la dette, de réduire et de réduire encore. Or, à ma connaissance, seuls des pays extrêmement sous-développés sont incapables de contracter une dette publique. Tous les pays industrialisés, tous les pays civilisés sont capables de maintenir une dette raisonnable pour s'assurer d'investir correctement dans leurs infrastructures, dans leurs réseaux d'éducation, de santé et de recherche publique. Dans ce cas-

ci, on est en train d'hypothéquer l'avenir à cause de cette obsession strictement idéologique de réduire la dette. Ce sont les municipalités et le Québec qui écoperont de cette philosophie. C'est pour cette raison qu'on a demandé, cette semaine, que les 11,6 milliards de dollars de surplus prévus pour l'exercice actuel soient investis dans différentes missions, incluant ce qui touche les municipalités.

Je termine en disant que depuis cinq ans, c'est 69 milliards de dollars de surplus dits imprévus que le gouvernement fédéral a utilisés pour rembourser la dette. Si l'on avait réduit les effectifs dans la bureaucratie comme le Bloc québécois le souhaite depuis de nombreuses années, il y aurait eu 111 milliards de dollars de surplus. Il y a amplement d'argent au fédéral pour s'assurer que le Québec et les municipalités ont l'argent nécessaire pour entretenir et développer correctement leurs infrastructures. C'est l'absence de volonté du gouvernement fédéral, que ce soient les libéraux ou les conservateurs, qui fait en sorte d'entretenir ces difficultés. Régler le déséquilibre fiscal nous permettra d'avoir l'autonomie financière nécessaire pour assumer nos responsabilités au Québec. La souveraineté, ce serait encore mieux, mais ce sera pour un autre jour.

• (1535)

[Traduction]

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement ce que mon ami a dit. Je ne suis pas d'accord avec lui sur certains points, mais nous convenons tous deux, je crois, que les infrastructures relèvent, en règle générale, de la compétence des provinces et que les PPP ne conviennent pas nécessairement dans tous les cas.

Le député connaît-il des PPP, des partenariats public-privé, qui ont été fructueux? Je qualifierais d'exploits les deux que je connais, soit le PPP concernant le projet du canyon Kicking Horse, en Colombie-Britannique, et celui du boulevard périphérique, à Edmonton, dans ma province, en Alberta. Il s'agit de magnifiques structures et d'entreprises très réussies.

Je crois savoir que ces projets, outre qu'ils ont été réalisés en beaucoup moins de temps que prévu, en ont vraiment donné pour leur argent aux contribuables, car de tels projets comportent des risques beaucoup moins grands pour les contribuables, les prévisions de dépenses sont plus justes sans parler de l'encadrement et du suivi plus serrés qui sont généralement assurés.

Le gouvernement conservateur recherche ce qui est dans le meilleur intérêt des contribuables. C'est ce qui nous a amenés à prendre en main le projet de l'autoroute 30, dans la région de Montréal, et de le mettre en branle. Nous voulons contribuer au parachèvement du tronçon en direction ouest.

Quelle expérience le député a-t-il des PPP? On nous a cité le cas d'un PPP réalisé dans un autre pays qui n'avait pas été une réussite. Par contre, nous avons connu, au Canada, beaucoup de succès avec les PPP ces dernières années. Les contribuables en ont vraiment eu pour leur argent. J'aimerais savoir ce que le député en pense.

[Français]

M. Pierre Paquette: Monsieur le Président, je remercie le député de sa question.

D'abord, ce n'est pas ici qu'on règlera la question à savoir si, pour le gouvernement du Québec ou la société québécoise, les partenariats public-privé sont une bonne façon de financer les infrastructures publiques. Ce sera au Québec qu'on le fera.

Travaux des subsides

C'est ce que je reprochais au plan budgétaire de 2007. D'une certaine façon, le gouvernement fédéral s'immisce dans un débat qui se fait au Québec. Le gouvernement libéral de M. Charest, le Parti Québécois et l'ADQ ont des positions qui peuvent diverger. Toutefois, ce débat appartient aux Québécois et aux Québécoises, à l'État québécois, aux partis politiques et aux parlementaires québécois. Par exemple, ils choisiront eux-même s'ils complèteront l'autoroute 25 avec l'aide d'un partenariat public-privé.

Toutefois, dans le plan budgétaire de 2007, on incite à utiliser cette formule qui n'a pas encore fait ses preuves. Je faisais référence à une étude que je pourrai partager avec le député. Deux chercheurs de l'INRS Urbanisation, qui ont étudié cette formule de financement d'infrastructures publiques, en arrivent à la conclusion voulant que, souvent, les coûts sont supérieurs, qu'il manque de transparence dans les clauses des contrats et, qu'au bout du compte, le contribuable n'est pas gagnant avec cette formule.

J'aurai le plaisir lui apporter l'étude en question lors du vote de ce soir.

• (1540)

[Traduction]

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, environ 23 écoles ont été construites en Nouvelle-Écosse grâce au système des partenariats public-privé. Si le député de Fort McMurray vérifiait cette information avec ses homologues de la Nouvelle-Écosse, il découvrirait qu'un premier ministre conservateur a éliminé ce système parce qu'il coûtait beaucoup trop cher aux contribuables. Il ne fonctionnait pas.

Les provinces demandent continuellement des fonds fédéraux pour la santé, l'éducation ou l'infrastructure. Le rapport de Roy Romanow sur la santé parlait de responsabilité. Lorsque le gouvernement fédéral, indépendamment du parti au pouvoir, transfère un certain nombre de milliards de dollars à une province en particulier, ne serait-il pas normal que cette province ait au moins l'obligation de rendre des comptes au sujet de l'argent reçu, d'expliquer comment il a été dépensé, quels projets ont été réalisés, de façon à ce que les Canadiens de tout le pays, y compris les Québécois, puissent avoir une idée précise de la façon dont il a été utilisé?

[Français]

M. Pierre Paquette: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

C'est le fond du problème en termes de financement de l'ensemble des missions des provinces et du Québec. Il n'est pas normal que le gouvernement fédéral fasse tellement d'argent qu'il puisse non seulement assumer les responsabilités qui sont constitutionnellement les siennes, mais qu'il puisse aussi dégager une marge de manoeuvre afin de transférer de l'argent vers les provinces et le Québec. Cela signifie qu'au fil des années, le gouvernement fédéral est allé chercher une part de l'assiette fiscale — c'est le même contribuable qui paie — beaucoup trop importante par rapport à ses responsabilités. C'est ce qu'on appelle le déséquilibre fiscal.

Si on corrigeait la situation, il n'y aurait plus de transferts du fédéral vers les provinces et le Québec dans leurs champs de compétence. Elles auraient l'autonomie financière pour assumer ces responsabilités à même les impôts et les taxes qu'elles percevraient.

Pour le moment, le problème est qu'on ne peut pas augmenter les impôts et les taxes au Québec tant que le fédéral ne se retire pas de l'assiette fiscale. On souhaite que, dans le cadre d'un règlement définitif du déséquilibre fiscal, le gouvernement du Québec — et je

souhaite que d'autres provinces fassent la même chose — négocie avec le gouvernement fédéral, par exemple, un retrait du fédéral du champ de la TPS ou l'obtention d'une partie des points d'impôts sur le revenu que le gouvernement du Québec récupérerait. Abolissons les transferts du gouvernement fédéral sur le plan de la santé et de l'éducation post-secondaire, des programmes d'aide sociale et d'un certain nombre d'autres responsabilités qui sont des compétences exclusives. Le gouvernement du Québec sera alors redevable devant les seuls à qui il doit l'être, soit les citoyens et les citoyennes du Québec.

[Traduction]

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, je suis d'accord avec le député de Sackville. En effet, les PPP ne sont pas toujours la solution qui convient, et je tiens à ce que cela soit clair. C'est pourquoi le gouvernement alloue suffisamment d'argent pour procéder à la recherche appropriée et faire en sorte que les règles de la responsabilité soient appliquées au profit des contribuables.

De ce côté-ci de la Chambre, nous reconnaissons que, bien que le gouvernement fédéral dégage certains excédents, l'argent ne nous appartient pas. Il appartient plutôt aux Canadiens, et nous allons faire en sorte qu'ils en aient pour leur argent.

Je remercie le député de Saint John pour sa motion. C'est une merveilleuse occasion de discuter en détails de l'engagement important que le gouvernement a pris à l'égard des besoins en infrastructure des villes et des collectivités d'un bout à l'autre de ce grand pays qu'est le Canada.

Le 6 novembre, le premier ministre a lancé le Plan d'infrastructure Chantiers Canada de 33 milliards de dollars. Ce plan est stratégique, global et adapté aux besoins en infrastructure des provinces et des territoires et, ce qui est d'une importance capitale dans le contexte de la motion dont nous sommes saisis, des municipalités, elles qui traitent le plus directement avec les Canadiens.

Ce plan historique assure un financement stable et prévisible sur la période la plus longue pour laquelle un gouvernement fédéral se soit jamais engagé depuis les 50 dernières années.

Le député sait sûrement que nous avons consulté les provinces, les territoires et les municipalités dans l'esprit du fédéralisme d'ouverture que pratique le gouvernement actuel. C'est ce qu'ils nous ont demandé et c'est ce que nous allons leur livrer.

Nous avons expliqué bien des fois comment ces fonds seront répartis, mais il vaut la peine de reprendre cet exercice au bénéfice de mon collègue d'en face: 17,6 milliards de dollars en financement de base iront directement aux municipalités jusqu'en 2014. Cela inclut une remise complète de la TPS et 11,8 milliards de dollars par le biais du Fonds de la taxe sur l'essence. C'est beaucoup d'argent et nous voulons que cet argent serve le mieux possible les Canadiens.

C'est de l'argent dont les municipalités peuvent se servir selon leurs priorités en matière d'infrastructure, priorités qu'elles ont définies pour nous: 25 millions de dollars par année sur sept ans en financement de base à chaque province et à chaque territoire. Cela représente 175 millions de dollars pour chacun individuellement. Je répète que c'est un gros montant d'argent. On a prévu 8,8 milliards de dollars pour le nouveau Fonds Chantiers Canada, argent qui sera affecté à des projets stratégiques à travers le pays et à des projets entrepris dans les plus petites collectivités de moins de 100 000 habitants.

Travaux des subsides

Nous avons écouté les municipalités et c'est ce qu'elles nous ont dit qu'elles voulaient. Nous allons nous rendre à leurs demandes.

De même, 2,1 milliards de dollars ont été prévus pour le nouveau fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, si importants pour notre pays pour améliorer la circulation des marchandises entre le Canada et le monde. Nous sommes une nation commerçante et nous devons prendre très au sérieux ce secteur de l'économie.

Nous avons débloqué 1,25 milliard de dollars pour un nouveau fonds national pour les partenariats public-privé, une autre très forte somme d'argent, et 1 milliard de dollars pour l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique.

C'est 33 milliards de dollars, le plus grand investissement par un gouvernement fédéral depuis plus de 50 ans.

Que l'on me comprenne bien à propos de la motion du député. Le gouvernement conservateur actuel obtiendra des résultats qui tiennent à coeur aux Canadiens. Nous les avons écoutés et ils nous ont dit qu'ils voulaient de l'eau pure, des transports en commun efficaces, des routes et des ponts sûrs, et de l'énergie verte. Et c'est ce qu'ils auront.

Puis-je rappeler au député que, lorsque l'actuel chef de l'opposition a brigué les suffrages pour la première fois, son parti a dit qu'il se débarrasserait de la TPS, qu'elle n'existerait plus s'il était élu. Plus tard, une fois au pouvoir, les libéraux ont décidé de la maintenir. Voilà que dans une nouvelle volte-face ils proposent d'augmenter la TPS. Ils ajouteront encore au fardeau fiscal des Canadiens.

Le gouvernement actuel accorde aux villes une remise de 100 p. 100 de la TPS. C'est une bonne nouvelle pour nos collectivités.

Je vais donner des exemples concrets de notre façon de soutenir villes et localités à travers le pays. Comme le sait sans doute mon collègue d'en face, nous accordons déjà du financement au Nouveau-Brunswick, sa province d'origine, comme l'investissement de 100 millions de dollars dans l'amélioration de routes nationales et les 26,6 millions de dollars dans le nettoyage du havre Saint John. C'est un investissement important, une mesure dont il a pris note, mais dont il n'a guère parlé à la Chambre. Ce sont deux des premiers investissements que le gouvernement conservateur a faits.

• (1545)

Qu'est-ce que le député a fait pour la population du Nouveau-Brunswick? On sait ce qu'il a fait pour l'environnement en ce qui concerne Petitcodiac et, franchement, il n'y a pas de quoi être fier.

Le gouvernement en place obtient des résultats pour les Canadiens d'un bout à l'autre du pays, et nous en sommes fiers. Ce plan national en matière d'infrastructure représente le plus gros investissement consenti par un gouvernement fédéral depuis 50 ans, comme je l'ai dit.

Je me permets de rappeler au député que le gouvernement précédent, dont il faisait partie, nous a laissé un déficit de 123 milliards de dollars, comme l'a reconnu récemment la FCM.

Le gouvernement actuel, dans son tout premier budget, et encore plus dans son deuxième, a pris des mesures rapides et décisives afin d'accélérer un programme d'infrastructure de premier ordre pour le Canada, et il l'a fait bien avant que la FCM ne fasse publiquement état du déficit de 123 milliards de dollars.

Parler ne coûte pas cher. Parlant de pacotille, regardons un peu les réalisations des libéraux.

Les chiffres sont éloquentes. Entre 1993 et 2005, le gouvernement libéral précédent a pris des engagements en matière d'infrastructure qui étaient en moyenne de l'ordre de 1,3 milliard de dollars par an. Par comparaison, depuis 2006, depuis notre arrivée au pouvoir, et dans le cadre du plan de sept ans pour bâtir le Canada, le gouvernement actuel aura investi annuellement 5 milliards de dollars dans l'infrastructure publique. C'est un montant important qui dépasse tout investissement passé.

Si ce n'est pas un gros investissement, j'ignore ce qui peut l'être. C'est un investissement qui reflète les consultations tenues avec les provinces, les territoires et les municipalités, et nous le faisons parce que nous prêtons l'oreille aux intéressés. Ce sont les contribuables qui signent nos chèques de paye et nous les écoutons.

Dans sa motion, le député de Saint John demande l'affectation immédiate de fonds dans l'infrastructure.

Je suis heureux de signaler que nous avons une nette longueur d'avance sur le parti d'en face. Les municipalités de tout le pays bénéficient déjà du remboursement à 100 p. 100 de la TPS et, en plus, elles ont accès aux recettes provenant de la taxe sur l'essence. Cet argent porte déjà des fruits partout au pays, où les collectivités investissent pour combler leurs besoins en matière d'infrastructure notamment, comme je l'ai mentionné, pour avoir de l'eau potable, ce qui est très important pour mes électeurs dans le nord de l'Alberta, de meilleures installations de traitement des eaux ainsi que des routes et des ponts améliorés, ce qui est tellement important pour la population du Québec, surtout dans la région de Montréal. L'argent va à des projets au Nouveau-Brunswick comme il va à des collectivités ailleurs au Canada.

Il y a un déficit. À Calgary, on fait état d'un déficit de 10 milliards de dollars. Chez moi, à Fort McMurray, il y a un déficit d'environ 2 milliards de dollars. Pas un seul coin du pays n'a été épargné par la négligence des libéraux.

Comme la motion du député parle de la taxe sur l'essence, permettez-moi de préciser que le gouvernement conservateur a ajouté 2 milliards de dollars par année au programme pour la durée du plan Chantiers Canada. Voilà 8 milliards de dollars d'argent frais pour les infrastructures municipales. Ce sont de bonnes nouvelles pour les municipalités. C'est de l'argent que les municipalités vont pouvoir employer pour améliorer les infrastructures dont elles ont la gestion et pour construire de nouvelles infrastructures dans des domaines tels que le transport en commun, l'approvisionnement en eau potable et le traitement des eaux usées.

J'ai entendu le député parler justement de cette question. Il est exact de dire qu'il ne s'agit pas seulement de financer de nouvelles infrastructures, mais aussi de voir à la gestion de celles qui existent actuellement.

Par surcroît, les municipalités vont pouvoir obtenir d'autres sommes d'argent dans le cadre de notre plan d'ensemble. En plus de la taxe sur l'essence, elles peuvent compter sur un ensemble de programmes bien solides qui vont répondre aux besoins locaux et en même temps tenir compte des priorités nationales.

En outre, le gouvernement prend des engagements clairs à l'égard des travaux d'infrastructure prioritaires dans toutes les régions du pays.

Travaux des subsides

Par exemple, le 15 octobre, nous avons annoncé l'attribution d'une somme maximale de 50 millions de dollars pour le projet Huron Elgin London d'expansion d'un réseau de distribution d'eau potable. Plus de 500 000 personnes en Ontario vont ainsi avoir un meilleur accès à l'eau potable. Voilà qui a de quoi réjouir une vingtaine de municipalités du Sud-Ouest de l'Ontario. Ce sont des résultats bien tangibles.

Le 15 novembre, nous avons annoncé des sommes additionnelles pour l'agrandissement du Centre des congrès d'Ottawa: 50 millions de dollars sont prévus pour que ce projet se réalise.

Aucune administration publique ne peut à elle seule répondre à tous les besoins. L'État fédéral, les provinces, les territoires et les municipalités doivent collaborer pour réaliser les travaux d'infrastructure prioritaires au Canada. C'est pourquoi le plan Chantiers Canada prévoit une coopération entre les autorités publiques à tous les échelons, dans le respect de leurs compétences respectives.

• (1550)

Voici un autre exemple de la politique de fédéralisme d'ouverture du gouvernement actuel. Nous allons travailler en collaboration pour obtenir les meilleurs résultats possible dans l'intérêt des Canadiens.

Je suis heureux de dire que cette collaboration a porté fruit. Nous avons déjà, dans un bref laps de temps, signé des ententes-cadres aux termes du Fonds Chantiers Canada avec la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse. Nous sommes impatients d'en signer d'autres. Nous y travaillons activement avec d'autres provinces et territoires.

Grâce à de tels ententes, nous serons en mesure de mieux acheminer le financement de Chantiers Canada aux municipalités et à tous les Canadiens. Nous avançons dans l'examen de projets d'infrastructures de première importance avec les provinces et nous obtenons des résultats positifs.

Pour l'entente-cadre signée avec la Colombie-Britannique, nous avons annoncé un engagement pouvant atteindre 64,2 millions de dollars visant des améliorations additionnelles à la Transcanadienne pour le tronçon du col Kicking Horse. Lorsque nous avons signé l'entente-cadre avec la Nouvelle-Écosse, nous avons également annoncé que nous affecterions jusqu'à 25 millions de dollars pour l'élargissement à quatre voies de la route 104 à l'extérieur d'Antigonish. J'ai vu cette route et les travaux sont nécessaires. Il s'agit là d'une autre réponse du gouvernement aux besoins de la population de la Nouvelle-Écosse.

Le gouvernement actuel, conjointement avec celui du Québec, a également annoncé un engagement pouvant atteindre 13 millions de dollars visant le Musée des beaux-arts de Montréal et un autre engagement pouvant atteindre 40 millions de dollars pour le Quartier des spectacles. Voilà d'excellentes nouvelles pour la population du Québec.

De plus, en collaboration avec le gouvernement de l'Alberta, nous avons annoncé notre intention d'affecter jusqu'à 15 millions de dollars pour le Kinnear Centre for Creativity and Innovation du Banff Centre, et jusqu'à 40 millions de dollars pour le Center of Sport Excellence à Calgary. Ce ne sont là que des exemples, mais nous obtenons des résultats positifs. Ces initiatives sont déjà en voie de réalisation et nous allons faire beaucoup plus.

Nous collaborons également avec les provinces et d'autres intervenants clés à l'élaboration de stratégies qui permettront de tirer parti pour le commerce international des principaux corridors et portes d'entrée qui ont tant d'importance pour la création d'un grand nombre d'emplois au Canada. La première initiative en ce sens a visé la porte d'entrée et le corridor commercial Asie-Pacifique, mais nous

avons maintenant signé deux protocoles d'entente, l'un avec l'Ontario et le Québec, et l'autre avec les provinces de l'Atlantique. Ce sont là d'excellentes nouvelles pour ces régions et pour les gens qui y travaillent.

Ces protocoles d'entente définissent les cadres analytiques de développement de stratégies visant les portes d'entrée continentales et la porte d'entrée de l'Atlantique. Ces mesures aideront le Canada, ses villes et ses collectivités à relever le défi de la mondialisation et viendront étayer la prospérité économique et la compétitivité internationale du Canada. Il est bien clair que nous devons être concurrentiels pour maintenir la qualité de vie dont nous jouissons aujourd'hui. Cependant, il en faudra beaucoup plus pour répondre à tous les besoins et nous allons nous employer le faire.

Tout le monde sait que, dans les conditions appropriées, le savoir-faire et les capitaux du secteur privé peuvent apporter une contribution énorme au renouveau de l'infrastructure. Au cours des dernières années, les partenariats public-privé, autrement dit les PPP, se sont multipliés dans de nombreux pays, dans le monde entier.

Les gouvernements de ces pays mettent en oeuvre des programmes visant à encourager des marchés plus dynamiques et plus prospères pour les PPP. Il veulent obtenir de meilleurs résultats pour leurs citoyens, tout comme le gouvernement conservateur, qui essaie d'obtenir et qui obtient un meilleur rendement pour les Canadiens.

C'est pourquoi notre plan prévoit la mise en oeuvre d'un Fonds de partenariat public-privé doté d'un budget de 1,25 milliard de dollars. Grâce à ce fonds, le gouvernement du Canada jouera un rôle de chef de file dans le développement de débouchés en matière de PPP. Nous faisons les choses comme elles doivent être faites.

Nous comptons bien soutenir les projets novateurs qui offrent une solution de remplacement aux structures gouvernementales traditionnelles d'acquisition d'infrastructures, qui offrent des mesures incitatives permettant d'attirer les investissements du secteur privé et qui favorisent l'augmentation du savoir et des compétences en ce qui concerne les solutions de financement susceptibles d'en donner davantage aux Canadiens pour leur argent. Les Canadiens qui paient des impôts travaillent d'arrache-pied et nous allons faire en sorte d'obtenir un bon rendement sur les deniers publics.

Dans le cadre de notre plan Chantiers Canada et des activités que nous avons déjà entreprises, nous aurons finalement les moyens de reconstruire notre infrastructure sur des fondations solides, nécessaires à tout édifice, en partenariat avec les provinces, les territoires, les villes et les municipalités du Canada. C'est un grand défi, mais le gouvernement conservateur est prêt à le relever.

Ce que nous sommes en train de faire avec notre fonds Chantiers Canada va bien au-delà de la contribution financière du gouvernement du Canada à l'infrastructure. Les mesures que nous prenons actuellement contribueront à la construction d'un Canada du XXI^e siècle, un Canada plus fort, plus sûr, offrant une meilleure qualité de vie à tous ses citoyens.

• (1555)

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'ai écouté patiemment mon collègue, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, nous parler des investissements de son gouvernement.

Toutefois, il y a quelque chose qu'il n'a peut-être pas compris. J'ai bien aimé l'entendre parce qu'il a donné des exemples. Or, ceux-ci ne touchent pas le sujet du jour, à savoir l'aide aux municipalités. Je veux bien qu'il nous parle des investissements en infrastructure pour la porte d'entrée du Pacifique, mais cela n'a aucun rapport avec le déficit de 123 milliards des municipalités en matière d'infrastructure. C'est pourtant de cela qu'on parle aujourd'hui.

J'aurais aimé entendre le secrétaire parlementaire nous dire comment il compte régler ce déficit de 123 milliard de dollars des villes en matière d'infrastructure. En fait, ce déficit a été créé par le gouvernement fédéral. C'est ce que j'explique depuis le tout début.

Depuis que les libéraux ont décidé, dans les années 1990, d'atteindre le déficit zéro, ils ont sabré dans les transferts aux provinces. Celles-ci ont donné des charges supplémentaires aux villes. Il en résulte que les villes n'ont pas été capables d'entretenir leurs infrastructures.

Aujourd'hui, cette dette s'élève à 123 milliards de dollars. Il faut évidemment s'y attaquer. C'est agréable de dire qu'on peut investir dans d'autres dossiers d'infrastructure et qu'on peut se permettre de réaliser l'autoroute 30, mais ce n'est pas ce que demandent les villes. Celles-ci veulent régler leurs problèmes d'aqueduc, d'eaux usées, de transport en commun, d'équipement culturel et sportif; elles veulent s'occuper de leurs propres infrastructures, pas de celles des gouvernements provinciaux.

J'aurais donc aimé que le secrétaire parlementaire nous explique de quelle façon il compte s'attaquer au règlement de ce déficit de 123 milliards de dollars en matière d'infrastructure déclaré par les villes, selon une étude scientifique sérieuse menée par la Fédération canadienne des municipalités.

• (1600)

[Traduction]

M. Brian Jean: Monsieur le Président, je suis du même avis que mon collègue d'en face. Il siège au même comité que moi et nous avons eu bon nombre de discussions. Nous ne sommes pas toujours du même avis, mais nous respectons le point de vue de l'autre.

Dans ce cas-ci, je suis entièrement d'accord avec lui. Je n'excuserai pas le piètre travail des libéraux, qui nous ont mené à ce déficit de 123 milliards de dollars en matière d'infrastructure dans l'ensemble du pays. Je ne peux pas excuser ce qu'ils ont fait.

Par contre ce que je peux dire, c'est que nous ferons partie de la solution et que 33 millions de dollars font partie de la solution. Nous travaillerons avec les provinces. Nous travaillons déjà avec les provinces, comme les députés m'ont entendu en donner des exemples. Nous travaillerons avec les territoires, les municipalités et les collectivités de l'ensemble du pays en vue de fournir une partie de la solution.

Toutefois, nous devons faire front. Nous envisageons le problème comme un grand tableau auquel manque un morceau: la qualité de vie des Canadiens. Nous prenons des mesures pour l'améliorer et elle s'améliore.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NDP): Monsieur le Président, j'ai donné à mon collègue albertain un exemple d'un mauvais système, celui des PPP. J'aimerais lui en donner un autre, celui de l'édifice Joe Howe, à Halifax. Ce que je vais dire peut sembler farfelu, mais c'est ce qui s'est produit.

Il y a des années, le gouvernement provincial conservateur possédait un édifice et a décidé de le vendre à une société immobilière. Il a ensuite loué l'édifice pendant un certain temps. Quand son bail est arrivé à échéance, le gouvernement a voulu

Travaux des subsides

quitter les lieux. Or, la société à qui appartenait l'édifice a dit que, si le gouvernement quittait, elle serait en sérieuses difficultés financières.

Comme le gouvernement était sur le point de partir, l'évaluation de l'édifice a dégringolé. La société immobilière allait perdre beaucoup d'argent. Donc, la société a vendu l'édifice à une autre société immobilière. Cette nouvelle société a convaincu le gouvernement de continuer à louer l'édifice.

Normalement, si je loue un appartement, je paie un loyer et le propriétaire se charge des taxes et des autres frais, qui font partie de mon loyer. Or, le gouvernement provincial de l'époque, au lieu de quitter l'édifice comme il avait l'intention de le faire, est resté et a signé un bail de 25 ans avec les nouveaux propriétaires.

Mais le gouvernement ne payait pas seulement son loyer; il payait pour le chauffage, l'entretien, les taxes, les assurances et tout le reste. Le gouvernement conservateur provincial a convenu de payer tous les frais liés à l'édifice.

En fin de compte, l'édifice n'appartient toujours pas aux contribuables et les coûts liés à la location des locaux étaient énormes. C'est un scandale épouvantable en Nouvelle-Écosse et c'est l'oeuvre des conservateurs. Ils l'ont fait avec les écoles et maintenant avec ce programme. On pourrait aussi parler de nos services de ramassage des ordures, dont s'occupe une entreprise privée qui doit afficher une certaine bécoterie à la fin de l'année. Cela coûte encore plus cher aux contribuables.

Ce sont trois exemples du système de PPP dont je voulais faire part à mon collègue. Quelles garanties peut-il donner qu'il y aura de vastes consultations publiques avant de mettre en place d'autres PPP? Quelle assurance peut-il donner à la Chambre, aux Néo-Écossais et à tous les Canadiens que, si le gouvernement fédéral décide...

Le vice-président: Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a la parole.

M. Brian Jean: Monsieur le Président, je peux assurer au député de Sackville—Eastern Shore que c'est pourquoi nous ne nous sommes pas lancés à l'aveuglette en nous contentant de jeter de l'argent aux quatre vents. Nous serons responsables et nous tiendrons compte des besoins des contribuables. Nous veillerons à ce que tout soit fait correctement.

Je suis propriétaire de plusieurs édifices commerciaux dans le Nord de l'Alberta et je les loue, mais pas au gouvernement, je le jure. Je peux vous garantir que nous n'avons pas de telles pratiques, parce que notre entreprise est une entreprise familiale. Il faudrait diriger le gouvernement comme on dirige une entreprise familiale. Dans ce cas, la famille serait formée de tous les contribuables canadiens, de tous les citoyens canadiens et de tous ceux qui habitent au Canada. Nous devrions être respectueux envers tous. Nous devrions être responsables. Nous devrions être honnêtes. Nous devrions faire en sorte que les Canadiens puissent faire des plans à long terme afin de s'assurer qu'on répond à leurs besoins et que leur qualité de vie ne se détériore pas.

Je ne peux être tenu responsable de ce qui est arrivé en Nouvelle-Écosse ou ailleurs. Je peux donner des exemples à mes collègues et nous pouvons débattre de ces exemples et des questions pertinentes, mais la réalité, c'est que les PPP fonctionnent quand les choses sont faites correctement. Nous veillerons à ce qu'elles le soient.

Travaux des subsides

• (1605)

M. Derek Lee (Scarborough—Rouge River, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une question toute simple à poser au secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Le député et son parti ont-ils l'intention d'appuyer la motion libérale dont nous sommes saisis cet après-midi? Cette motion ferait en sorte que le partage de la taxe d'accise sur l'essence soit plus permanent dans huit de nos municipalités en vue de financer l'infrastructure. Le parti du député a-t-il l'intention d'appuyer cette motion? J'espère que oui.

M. Brian Jean: C'est une excellente question, monsieur le Président. Je vais devoir demander au député de faire preuve de patience. Noël s'en vient, et il saura très bientôt si nous l'appuierons ou non.

J'aimerais lui poser à mon tour une question. Appuie-t-il l'ancien ministre des Affaires intergouvernementales, son chef actuel, qui a dit aux maires de villes de partout au Canada: « Pourtant, vous savez très bien que la Constitution établit clairement que les affaires municipales relèvent de la compétence provinciale et que les provinces sont déterminées à faire en sorte que cela demeure ainsi » ?

Appuie-t-il aussi le député libéral de Pickering—Scarborough-Est, qui a déclaré ceci:

On peut difficilement soutenir que Toronto est dans le besoin, compte tenu de l'excellente situation économique de cette ville. C'est une position très difficile à défendre dans les régions moins favorisées du pays?

Si son parti est reporté au pouvoir, va-t-il abandonner à leur sort Toronto et le reste des municipalités du pays comme certains de ses collègues comptent le faire? Est-ce ce que les libéraux comptent faire?

L'hon. Jim Abbott (secrétaire parlementaire pour le Patriote canadien, PCC): Comme le député néo-démocrate vient de parler des PPP, j'aimerais, monsieur le Président, dire quelques mots à ce sujet.

Nous avons eu un PPP dans ma circonscription. Il s'agissait d'un projet de 140 millions de dollars pour la construction d'une autoroute dans le canyon Kicking Horse. On parle évidemment d'un projet de très grande envergure. Ce projet routier a été réalisé sans dépassement budgétaire et, chose étonnante, en 19 mois de moins que prévu. Aujourd'hui, automobiles et camions circulent en toute sécurité sur ce tronçon de la Transcanadienne, grâce aux modalités de ce programme de partenariat public-privé.

Les PPP ne sont pas une panacée; ils ne sont pas la solution qui convient dans tous les cas. Ils peuvent cependant permettre d'aller chercher des capitaux et, ainsi, de réaliser 15 ou 20 ans plus tôt certains projets avec les fonds dont on dispose actuellement.

Je me demande si le secrétaire parlementaire pourrait nous dire ce qu'il en pense.

M. Brian Jean: J'aimerais faire quelques commentaires à cet égard, monsieur le Président. J'ai déjà visité cette région. Je sais très bien de quoi il s'agit. Plus tôt, j'ai d'ailleurs pris cette section de la route et le boulevard périphérique d'Edmonton comme des exemples de projets qui n'avaient pas dépassé le budget prévu et qui avaient été réalisés bien avant la date limite fixée.

À mon avis, les partenariats public-privé sont un outil parmi tant d'autres auxquels nous pouvons avoir recours pour tenter d'éliminer le déficit de 123 milliards de dollars que le gouvernement libéral précédent nous a laissé. Nous devons profiter de tous les outils dont

nous disposons. Nous devons voir à rendre des comptes aux contribuables et à être honnêtes envers eux. Nous devons leur offrir la qualité de vie à laquelle ils ont droit. Le gouvernement et le premier ministre se sont engagés à le faire et nous le ferons.

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Moncton—Riverview—Dieppe.

La motion dont nous sommes saisis est relativement simple. Il s'agit de rendre permanent un fonds qui aidera les villes à faire tout ce qu'elles doivent faire.

Autrefois, les villes se contentaient de réparer les routes, de s'occuper de l'éclairage et ainsi de suite. Au XXI^e siècle, les villes doivent s'occuper d'un grand nombre de choses. Elles doivent accueillir les immigrants. Elles doivent également s'occuper de l'infrastructure physique, de l'infrastructure sociale, de la santé publique, des arts et de la culture, du tourisme, des sports, de la prévention du crime et de l'application de la loi.

De nos jours, les villes et les municipalités assument un fardeau qui était autrefois assumé par les gouvernements fédéral et provinciaux. C'est bien que les villes soient en mesure de faire toutes ces choses, et pas nécessairement d'assumer ce fardeau, parce que c'est cet ordre de gouvernement qui est le plus proche du peuple. C'est l'ordre de gouvernement qui comprend le mieux la façon dont les choses doivent être faites au niveau local pour être le plus efficaces possible.

C'est absurde que le gouvernement fédéral dise « nous pensons que vous devriez faire les choses de cette façon », quand il sait pertinemment que cela ne fonctionnera pas dans telle municipalité rurale ou telle municipalité urbaine. Ce qui fonctionne à Toronto ne fonctionne jamais à Vancouver et ce qui fonctionne à Vancouver ne fonctionne pas à Winnipeg.

Il est logique que les villes assument ces responsabilités. Toutefois, parce que les villes ont accepté ce fardeau énorme, le gouvernement fédéral doit jouer un rôle et les aider.

Certains ont dit que les villes avaient un déficit de 60 milliards de dollars. De récentes études effectuées par la Fédération canadienne des municipalités ont, je pense, révélé que c'était plutôt 100 milliards de dollars. Le déficit augmente de 2 milliards de dollars par année. Faisons le calcul. Auparavant, les gouvernements fédéraux proposaient des programmes, un petit programme pour ceci et un petit programme pour cela. Ils injectaient quelques millions de dollars ici et quelques millions là. D'une année à l'autre, les villes ne savaient pas si les programmes allaient se poursuivre, s'ils allaient durer trois ans, cinq ans ou peu importe.

Il est temps de traiter les villes et les municipalités avec respect, de les traiter comme un ordre égal de gouvernement. C'est ce que les libéraux avaient commencé à faire en 2005 lorsqu'ils se sont mis à parler d'un nouveau pacte pour les villes. Nous avons commencé à parler des collectivités. La nomination au Cabinet d'un ministre chargé de traiter avec les municipalités est un signe de ce respect. Nous nous sommes rendu compte qu'il ne fallait pas faire la charité aux municipalités, mais plutôt collaborer avec elles.

Les partenariats sont importants. Le terme « partenariat » dénote le respect et l'égalité. Agir en partenariat signifie s'asseoir à une table et se demander ce qu'on doit faire pour changer les choses, et non simplement faire la charité et y attacher 2 000 conditions en disant que les villes ne peuvent utiliser l'argent que pour ceci ou cela. Nous avons amorcé ce pas en avant en 2005.

De nombreux députés ministériels ont déclaré que leur gouvernement avait donné les recettes de la taxe sur l'essence aux villes. Ce n'est pas tout à fait vrai. C'est le gouvernement libéral qui a fait cela. Ces députés ont aussi parlé du remboursement de la TPS, mais c'est une mesure du gouvernement libéral. Nous parlons d'environ 11,8 milliards de dollars provenant de la taxe sur l'essence et d'environ 5,8 milliards de dollars avec le remboursement de la TPS.

Notre position, c'est qu'il ne suffit pas que ces mesures soient ponctuelles, en vigueur cette année mais peut-être abolies l'an prochain. Nous voulons des mesures durables et permanentes, nous voulons que les villes puissent planifier leur avenir.

Comme le savent les députés, les villes n'ont pas beaucoup de sources de revenus. Leur assiette fiscale est limitée. Elles perçoivent de l'impôt sur les logements et les propriétés, mais c'est à peu près tout, et elles ont un grand besoin d'argent. Elles n'ont pas le droit d'être déficitaires, il faut donc qu'elles empruntent. Tous les ans, elles présentent des budgets équilibrés, mais elles s'endettent. Les villes sont très endettées. Il faut donc que nous pensions à cela parce que chaque dollar que les contribuables versent en impôt doit être partagé entre trois ordres de gouvernement.

• (1610)

Il est temps que nous changions notre façon de faire. Il est temps que nous commençons à faire preuve de respect les uns envers les autres et à trouver des façons intégrées et réfléchies de faire les choses. Je ne parle pas d'imposer un programme aux villes et de leur donner un peu d'argent, les obligeant à attendre d'une année à l'autre. Il est temps d'élaborer des structures de financement permanentes.

Les députés ministériels nous vantent sans cesse les mérites de leurs réalisations. J'ai complimenté le gouvernement pour avoir accepté de partager la taxe sur l'essence et de rembourser la TPS, deux mesures libérales. Le gouvernement a dit qu'il en fera des mesures permanentes. Le gouvernement a également investi plus d'argent. Un député a dit que le gouvernement aurait déjà dû investir cet argent de toute façon. Les routes nationales ne concernent pas les municipalités, elles relèvent du programme national. Le gouvernement fédéral ne devrait pas prétendre qu'investir dans les routes nationales revient à investir dans les villes. Les portes d'entrée aussi relèvent des programmes nationaux. Ces choses-là ne devraient pas être prises en compte dans l'argent que le gouvernement investit dans les villes afin qu'elles puissent construire l'infrastructure dont elles ont besoin.

Les villes sont maintenant responsables du logement. Dans les grandes villes canadiennes, la situation est déplorable. Il y a des sans-abri partout. Il y a de la toxicomanie. Dans les rues des villes de l'Ouest, il y a des Autochtones totalement démunis qui mènent une existence misérable. Ils dépendent des villes pour leurs besoins, alors que c'est une responsabilité fiduciaire du gouvernement fédéral. Les Autochtones s'installent dans les villes et il y a des problèmes. Il faut s'attacher à financer les villes d'une manière stable, pour qu'elles soient en mesure de régler certains de ces problèmes.

On parle de choses aussi simples que les soins de santé et l'eau. Tout le monde parle d'eau potable comme si c'était une chose fantastique qu'il faut tout à coup mettre à la disposition des Canadiens. Ce n'est pas nouveau. C'est un droit fondamental de la personne.

Nous sommes nombreux à nous rappeler le gouvernement Harris en Ontario. On sait que l'actuel ministre des Finances fédéral était aussi ministre des Finances dans ce gouvernement. On retrouve ici le genre d'attitude qui régnait au sein de ce gouvernement à l'époque. On n'a pas oublié Walkerton. On voit comment Toronto, une grande

Travaux des subsides

ville du Canada, est aujourd'hui littéralement à genoux. La ville tente de régler la situation, de fournir du logement et de l'infrastructure. Elle est aux prises avec des problèmes de transport en commun. Les villes ne cessent de grandir, et les problèmes vont empirer.

Quand on parle d'infrastructure, on ne pense pas seulement aux routes et aux ponts. On parle de toute l'infrastructure sociale. Je me souviens qu'au cours de la dernière campagne électorale, le gouvernement libéral a dit à quel point les grandes villes avaient des besoins au chapitre de l'application de la loi. Nous devons assumer une certaine responsabilité en ce qui concerne les crimes, les armes à feu, la situation dans nos villes. Le gouvernement libéral précédent a dit qu'il aiderait à mettre des policiers dans nos villes. Je me souviens du moment où les conservateurs ont fait une promesse concernant la police. Voici la première chose que le gouvernement a dite dans son dernier budget: « Il est inutile de nous regarder. Nous avons donné l'argent aux provinces. Laissons-les le remettre aux villes. Laissons-les s'occuper des villes. » Cela traduit l'attitude arrogante qui dit: « Qu'elles mangent de la brioche, et si les villes ont un problème, qu'elles s'adressent aux provinces en se traînant sur les genoux et en quémandant des miettes. » Tout cela se produit au moment où les provinces elles-mêmes doivent s'attaquer à certains problèmes de taille.

Tout cela n'est qu'illusion quand le gouvernement dit qu'il a donné 33 milliards de dollars sur une certaine période. On sait qu'il s'agit en grande partie d'initiatives purement fédérales, de choses que le gouvernement fédéral devrait faire de toute façon.

La motion d'aujourd'hui vise à donner aux villes, aux collectivités et aux municipalités la possibilité de bâtir de nouvelles infrastructures, de croire et de fournir à leurs habitants toutes les choses essentielles dont nous avons parlé.

Il a été question d'un plan que la Fédération canadienne des municipalités a présenté au gouvernement fédéral. Les municipalités ont des plans à long terme. Elles sont administrées par des gens responsables. On peut exiger qu'elles rendent des comptes et, en d'autres mots, s'assurer que l'argent sera investi dans certains domaines, mais on ne peut pas leur imposer le genre de conditions préconisées par le gouvernement. Le gouvernement fédéral empêche les municipalités de dépenser dans certains domaines. Elles ne sont pas autorisées à investir dans le logement. Elles peuvent seulement investir dans les domaines jugés convenables par le gouvernement fédéral. Quoi de plus dégradant pour des représentants municipaux dûment élus qui doivent respecter les engagements pris envers leurs citoyens.

Je sais que les conservateurs n'aiment rien faire de ce que disent les libéraux. Ils ont l'air de croire que nous ne faisons jamais les choses comme il faut, mais l'histoire montre le contraire. Les municipalités étaient très satisfaites de notre nouveau pacte pour les villes. J'estime que les conservateurs devraient mettre leurs préjugés de côté pour une fois et accorder du financement permanent aux municipalités par le biais de la taxe sur l'essence. Ainsi, elles seront en mesure de planifier des projets, de bâtir de nouvelles infrastructures et de maintenir le niveau de vie de leurs citoyens.

Travaux des subsides

● (1615)

L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.): Monsieur le Président, en Colombie-Britannique, comme dans le reste du pays, nous sommes aux prises avec de graves problèmes d'infrastructure. Serait-ce une excellente idée que le gouvernement double la portion de la taxe d'accise qui est transférée aux municipalités, comme nous l'avons proposé, et s'assure également que les municipalités disposent d'un financement sur trois ans?

Un des problèmes des municipalités est qu'elles n'ont aucune idée de ce qu'elles vont recevoir d'une année à l'autre. Elles ne peuvent donc pas planifier de façon ordonnée les programmes dont leurs communautés ont besoin.

J'ai une motion d'initiative parlementaire qui réglerait justement ce problème. Ne serait-il pas plus judicieux pour le gouvernement de doubler la portion de la taxe d'accise destinée aux municipalités et de s'assurer ainsi qu'elles disposent d'un financement stable sur trois ans pour planifier les besoins en infrastructure de leurs communautés?

L'hon. Hedy Fry: Monsieur le Président, le député s'est intéressé très activement à cette question. C'est un parlementaire passionné, et son idée d'un financement sur trois ans est bonne.

J'aimerais toutefois que nous examinions la possibilité d'accorder aux villes le financement au titre des infrastructures et les autres sommes provenant de la taxe sur le carburant dont elles ont besoin sur une période indéterminée, ou au moins jusqu'à ce qu'elles aient pu éponger toutes les dettes qui les accablent. Lorsqu'elles disposeront de moyens clairs pour changer l'état actuel de leurs infrastructures et les développer, nous pourrons alors revenir à la table et discuter de la façon de s'occuper de ce dossier sur une base triennale.

Je crois vraiment que trois années ne suffisent pas pour l'instant. Je crois qu'il faut plus longtemps aux villes pour se sortir des problèmes auxquels elles se heurtent.

● (1620)

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, ce fut un plaisir d'écouter le discours de la députée. Je lui suis reconnaissant d'avoir mentionné que notre gouvernement a investi de l'argent neuf dans nos municipalités. Au moins, elle est de bonne foi là-dessus.

Cependant, elle a aussi été assez critique envers notre gouvernement et elle a affirmé que nous faisons très peu pour les municipalités alors que notre investissement de 33 milliards de dollars dans le programme d'infrastructure au cours des sept prochaines années est le plus grand investissement, sinon dans l'histoire du Canada, alors des 50 dernières années, et il faut le reconnaître.

La députée a toutes sortes de propositions et de suggestions dont, bien sûr, le plan libéral pour les municipalités. La députée et son gouvernement, le précédent gouvernement libéral, ont eu 13 ans pour mettre en oeuvre ce plan. Ils n'y sont jamais parvenus et j'aimerais qu'elle m'explique pourquoi.

L'hon. Hedy Fry: Monsieur le Président, c'est un calcul mathématique élémentaire. Quand les libéraux sont arrivés au pouvoir, ils ont dû se dépêtrer d'un déficit de 42 milliards de dollars que leur avait laissé le gouvernement conservateur. Il a ensuite fallu qu'ils présentent des budgets équilibrés.

Malgré cela, nous avons constaté que de nombreuses municipalités étaient dans une situation précaire et nous avons élaboré, déjà à l'époque, au tout début de notre mandat, un système de financement tripartite pour l'infrastructure de base.

Le problème, c'est que nous leur donnions seulement le strict minimum. Quand nous avons commencé à avoir de l'argent, nous nous sommes réunis et avons envisagé de rendre ce système permanent. Nous avons ensuite commencé à partager la taxe sur l'essence avec les municipalités et à leur rembourser la TPS. Nous sentions que nous étions en train de courir pour rattraper le retard. Les villes ont d'énormes dettes et d'énormes déficits en infrastructure, il n'est donc pas raisonnable qu'un gouvernement fédéral assortisse l'argent investi — 33 milliards de dollars au cours des sept prochaines années, comme le député l'a dit — de conditions, tout en présentant des programmes purement fédéraux qui ne bénéficieront aucunement aux municipalités.

Le programme routier national n'est destiné ni aux municipalités, ni aux villes. C'est ça que j'appelle de la poudre aux yeux, et c'est ce que je reproche au gouvernement.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NP): Monsieur le Président, le Parti libéral ne convient-il pas que, en raison d'importantes réductions dans les transferts fédéraux aux provinces et aux municipalités en matière d'infrastructure, des entreprises surgissent de nulle part pour proposer de s'occuper de nos systèmes d'aqueduc et d'égout, mais à un coût élevé?

Dans le cas de Halifax, par exemple, et dans d'autres pays comme l'Angleterre et la France, où les systèmes d'aqueduc sont désormais gérés par le secteur privé, nous constatons que beaucoup de gens ne peuvent pas s'offrir des services d'aqueduc et sont privés de droits essentiels relatifs à l'eau. Dans ces exemples, en fin de compte, le contribuable paie beaucoup plus cher que si les systèmes d'aqueduc étaient gérés par le régime public. La députée n'en convient-elle pas?

L'hon. Hedy Fry: Monsieur le Président, le député a raison.

Bien sûr, nous devons associer responsabilité et argent, mais j'estime que l'époque est révolue où nous remettons de l'argent aux municipalités en leur disant comment elles devaient l'utiliser ou non. Elles avaient les mains liées, et on ne les traitait pas avec respect.

Des villes ou des municipalités croient peut-être que la meilleure façon d'offrir certains services est de s'allier à d'autres petites municipalités de la région et de confier ces services au secteur privé ou de les garder dans le secteur public. Je ne suis pas disposée à dire aux municipalités comment procéder. Je voudrais que tous les Canadiens aient un accès aux services, et c'est là où réside le problème.

Le vice-président: Avant de reprendre le débat, je dois faire connaître à la Chambre, conformément à l'article 38 du Règlement, les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: le député de Mont-Royal, La justice; le député de Cumberland—Colchester—Musquodoboit Valley, Maher Arar.

[Français]

M. Brian Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe, Lib.): Monsieur le Président, je profite de cette occasion pour prendre la parole à propos des communautés et des municipalités.

Tout d'abord, au Nouveau-Brunswick d'où je viens, nous avons des grandes villes, des villes et des communautés qui ne sont pas organisées et qui s'appellent *the local service districts*.

• (1625)

[Traduction]

J'ai fait partie du comité des finances de la Fédération canadienne des municipalités et j'ai présidé l'Association des cités du Nouveau-Brunswick. Aux fins de mon discours, je puiserai dans mon expérience au Nouveau-Brunswick et dans les provinces maritimes pour contribuer à la discussion qu'il nous faut, selon moi, avoir dans cette assemblée au sujet de l'ordre de gouvernement que sont les municipalités. Je parlerai aussi de ce qui est arrivé aux municipalités dernièrement et dans un passé récent.

Un peu plus tôt, le secrétaire parlementaire a posé une question. Il est étrange qu'il ait demandé conseil à un député de l'opposition, mais il était probablement sage de sa part de s'adresser au député de Scarborough—Rouge River en raison des judicieux conseils que ce dernier a prodigués à la Chambre au fil des ans.

Cela est toutefois intéressant, car ce député représente la région du Grand Toronto. Lorsque nous parlons des villes, nous ne pensons souvent qu'à Toronto, mais il y en a d'autres. Il y a au Canada 10 grandes villes qui représentent environ 75 p. 100 du PIB, mais il existe d'autres localités. Il y a de grands centres urbains et des régions métropolitaines. Aux fins du recensement, Moncton est maintenant une région métropolitaine de recensement. Nous devons nous rappeler que les villes et les villages sont des zones organisées qui peuvent profiter de la motion dont la Chambre est saisie concernant le partage des recettes provenant de la taxe sur l'essence.

Il existe différents ordres de gouvernement au pays. Dans les débats qui ont précédé la Confédération et les rapports sur lesquels la Confédération s'appuie, le rapport de lord Durham entre autres, il a beaucoup été question de faire des municipalités un ordre officiel de gouvernement, un gouvernement qui aurait sa propre sphère de pouvoirs constitutionnels. Cela ne s'est jamais produit cependant.

Si vous me le permettez, je signalerai que les universitaires qui s'intéressent aux municipalités ont examiné les débats sur la Confédération et ont parlé de la possibilité d'élever les municipalités à ce niveau. Cela ne s'est jamais produit, mais dans les débats sur la Confédération on a discuté de bien des choses qui n'ont jamais été intégrées dans la Loi constitutionnelle ou l'AANB, tel qu'il était en 1867.

Cependant, il importe de souligner que les collectivités existaient au moment de la création du Canada et qu'elles sont devenues un ordre de gouvernement, sur papier, relevant des gouvernements provinciaux.

La question de savoir si des lois sur les municipalités sont adoptées dans les provinces et si elles créent et régissent les municipalités peut sembler théorique. Les compétences fédérales et provinciales sont clairement divisées à cet égard.

Je dirais cependant qu'il ne faut pas retenir trop vite cette conclusion parce que dans l'histoire, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux, ces deux ordres de gouvernement, ont laissé les municipalités conserver leurs pouvoirs dans leur propre sphère, sans intervenir, sans s'immiscer dans leur champ de compétence. Par conséquent, les municipalités ont le droit d'être reconnues par la Constitution, par défaut si l'on peut dire, mais plus récemment, les gouvernements fédéral et provinciaux sont intervenus pour accorder aux municipalités certains pouvoirs ou pour faire en sorte que des organismes gouvernementaux délèguent certains pouvoirs aux administrations municipales, ce qui fait que nos villes et nos villages constituent un véritable ordre de gouvernement. À titre d'ancien intervenant du milieu municipal, je me permets de dire

Travaux des subsides

que le gouvernement libéral précédent a beaucoup mieux traité le secteur municipal que ne le fait l'actuel gouvernement.

Pour abréger le débat, on aurait réponse à toutes les questions en se demandant simplement ce que les municipalités, les villes et les villages d'un bout à l'autre du Canada pensent du programme d'infrastructure des conservateurs.

Les villes canadiennes qui ne sont pas situées à la frontière et qui n'ont pas de ponts sont-elles satisfaites de voir que plus de la moitié des fonds du programme d'infrastructure sont destinés aux infrastructures frontalières et aux ponts? Je ne pense pas. Sont-elles heureuses de voir que le gouvernement n'aura pas le courage de dire que, dans un an d'ici, il supprimera le transfert de la taxe sur l'essence?

Le gouvernement n'inscrit cela dans son budget *Viser* que pour se faire réélire et ensuite vraiment faire comme il l'entend en ce qui concerne les villes. Il ne respecte pas les villes en tant qu'ordre de gouvernement. Le gouvernement enlèvera aux collectivités canadiennes cet argent durement gagné et les laissera plutôt dépourvues. C'est assez certain.

Par contraste avec ce que le gouvernement libéral a fait, quand j'étais maire, beaucoup de gens comme la députée de York-Ouest, auteure d'un rapport, qui a été accepté par le gouvernement en 2001, et le député de Don Valley-Ouest, qui est devenu ministre de second rang responsable des municipalités et de l'infrastructure, ont fait du lobbying et ont travaillé pour le gouvernement libéral.

Il a fallu beaucoup de travail, mais des progrès ont été réalisés. La Fédération canadienne des municipalités était un peu plus satisfaite et nos villes pouvaient souffler pendant quelques années. Elles pouvaient garder les routes éclairées et continuer de déneiger leurs routes. Elles avaient la certitude qu'elles pouvaient prospérer et devenir le moteur économique qu'elles sont aujourd'hui pour le Canada.

Est-ce que cela échappe au gouvernement? À la lumière du débat, la Chambre ne comprend-elle pas que les villes et municipalités sont en croissance? Malheureusement, notre pays est moins urbanisé maintenant qu'à l'époque de la Confédération. C'est une partie du caractère canadien qui se perd, mais ce phénomène s'observe aussi dans le reste du monde. C'est un fait dont on ne peut faire abstraction. Si nous voulons adopter des mesures législatives progressistes au fil des ans, il est de loin préférable de tenir compte de la réalité que de réagir à une chose qui devient évidente après la catastrophe. Je vais donner deux exemples.

Dans les années 1970, le gouvernement libéral a créé la fonction de ministre d'État chargé des Affaires urbaines, mesure qui a été suivie, comme je l'ai mentionné, par la nomination du député de Don Valley-Ouest. Sous les gouvernements libéraux, il y a toujours eu un respect pour les municipalités.

Sous les régimes conservateurs, il y a un transfert de pouvoirs sans transfert de ressources financières. Je peux donner un exemple qui éveillera des résonances chez ceux qui se soucient un tant soi peu des catastrophes, de la santé humaine et de la gouvernance pour nos citoyens, et je parle de Walkerton.

Travaux des subsides

Avant Walkerton, les programmes d'infrastructure municipale — et je me fiche de savoir quel gouvernement j'éclabousse — dépendaient énormément des caprices politiques des représentants locaux, ce qui se répercutait sur l'infrastructure stratégique importante, comme les usines de traitement des eaux. Qu'y a-t-il de plus important que de fournir de l'eau potable aux localités et aux citoyens? Bien peu de choses, à l'exception peut-être des soins de santé à l'échelle nationale.

Après Walkerton, il est devenu évident qu'il fallait veiller, à l'aide d'initiatives stratégiques, à ce que l'argent des programmes d'infrastructure soit bien dépensé. Nous constatons un retour à l'époque pré-Walkerton. Le Parti conservateur veut prendre l'argent prévu pour l'infrastructure et l'investir dans des collectivités des circonscriptions conservatrices. C'est la politique de l'assiette au beurre. C'est ce qui est en train de se produire.

Rappelons-nous que c'est un régime conservateur qui a créé le gâchis de Walkerton. Nous n'avons pas besoin de regarder bien loin ici pour trouver des gens, comme le ministre des Finances, le ministre de la Santé et le ministre de l'Environnement, qui faisaient partie de ce gouvernement qui transférait les pouvoirs aux municipalités, lesquelles n'avaient pas les ressources nécessaires pour assumer leurs responsabilités très lourdes.

L'histoire de Walkerton est bien triste. La personne chargée de mettre du chlore dans le système de purification de l'eau était aussi responsable du nettoyage des patinoires le soir. Le gouvernement Harris avait décidé qu'il valait mieux réduire le financement offert aux municipalités. Cela sonne-t-il juste lorsque le ministre des Finances insulte les villes et leurs maires de façon désobligeante et tout à fait incroyable? Il l'a fait ouvertement et publiquement. Il a eu l'occasion de se rétracter, mais ne l'a pas fait. C'est ce que lui inspirent les municipalités. C'est aussi ce qu'elles inspirent au gouvernement.

Le jeune député de la circonscription de Nepean—Carleton a participé à un talk-show à Ottawa où il a complètement insulté les maires, comme si ceux-ci étaient des extraterrestres venus de nulle part et qu'ils demandaient de l'argent qui ne leur appartenait pas en tant que représentants des citoyens. À de nombreux égards, les municipalités respectent le principe voulant que l'électeur ou le citoyen veuille qu'on ramasse ses ordures et qu'on enlève la neige qui est tombée.

Le ministre des Finances et le député de Nepean—Carleton n'ont aucun respect pour ces personnes. C'est pour cette raison que le gouvernement n'a pas le courage d'appuyer une motion qui prolongerait le transfert de la taxe sur l'essence. Je ne vois pas d'autre raison que le désir d'obtenir un gouvernement majoritaire et de dépenser de l'argent dans les collectivités de son choix pour des projets bidon. Il ne veut pas prolonger le transfert des recettes de la taxe sur l'essence aux municipalités et il laisse ces dernières dépérir.

• (1630)

C'est une honte. La motion est positive et elle s'inscrit dans un mouvement historique de reconnaissance et d'appui des municipalités. J'exhorte tous les députés à l'appuyer.

• (1635)

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, les propos du député étaient perspicaces et intéressants, malgré le fait qu'ils semblaient un peu illogiques et ne s'appuyaient pas sur des faits.

Je comprends qu'il ait dû remonter aux années 1970 pour trouver quelque chose dont les libéraux peuvent se vanter en relation avec le

ministre d'État chargé des Affaires urbaines. Toutefois, certains députés n'étaient même pas nés à l'époque. Regardons ce qui s'est produit plus récemment.

Le député a parlé de santé et d'eau potable. Premièrement, aurait-il quelque chose à dire au sujet de ce qu'Environnement Canada a fait il y a quelque temps, alors qu'il était le maire de sa ville? Si j'ai bien compris, il s'agit de la première ville à jamais avoir été condamnée à une amende par Environnement Canada pour avoir pollué la rivière Petitcodiac.

Aussi, pourrait-il dire pourquoi il a fallu que ce soit le député de Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, parrain de deux motions en 2003, qui demande au gouvernement libéral de l'époque d'aider les municipalités et pourquoi le gouvernement n'a rien fait? Il a fallu attendre ce gouvernement et le premier ministre pour qu'on agisse en faveur des municipalités.

Enfin, pourquoi les libéraux n'ont-ils rien fait pendant 13 ans pour nettoyer le havre Saint John? Il a fallu attendre ce gouvernement pour que 26,6 millions de dollars soient alloués pour enfin régler le problème.

M. Brian Murphy: Monsieur le Président, ça fait beaucoup de questions. Je suis heureux que le secrétaire parlementaire m'ait donné l'occasion de parler du projet d'assainissement environnemental de la rivière Petitcodiac, un projet que son gouvernement a complètement abandonné après une évaluation environnementale autorisée par le fédéral. L'ancien gouvernement fédéral et le gouvernement provincial actuel avaient promis d'agir en fonction des résultats de cette évaluation environnementale.

Dans les années 1990, un site d'enfouissement a été fermé avec l'aval des deux ordres de gouvernement. Environnement Canada avait constaté que ce site contaminait la rivière. Dans une affaire réglée devant un tribunal, il a été décidé que la Ville de Moncton, pour la première fois, contribuerait financièrement à la restauration de la rivière Petitcodiac. Pour la toute première fois, le conseil municipal de Moncton a déclaré que la restauration d'une rivière était un dossier important.

En tant qu'ancien maire de cette municipalité, je suis très fier d'avoir pris mes responsabilités. J'aimerais seulement que le gouvernement conservateur prenne les siennes et déclare que la restauration de la rivière Petitcodiac est aussi importante que le nettoyage du havre Saint John et que les nombreux autres projets environnementaux qui reçoivent du financement dans les circonscriptions conservatrices.

Le secrétaire parlementaire a parlé de 2003 et du député de Port Moody—Westwood—Port Coquitlam. J'étais maire en 1998 et quand le gouvernement libéral est tombé. C'est la Fédération canadienne des municipalités, dont je faisais partie, et non un député d'arrière-ban du Parti allianciste-réformiste-conservateur, ou peu importe son nom, qui a entraîné un gouvernement dans le meilleur programme d'infrastructure municipale de l'hémisphère occidental. C'est une innovation du Parti libéral que le député ne devrait pas démolir.

Travaux des subsides

[Français]

M. Jean-Claude D'Amours (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à féliciter mon collègue de Moncton—Riverview—Dieppe. Il a été maire de sa municipalité, tandis que j'ai été conseiller municipal pendant six ans chez nous, à Edmundston. En réalité, le travail au sein d'un conseil municipal consiste véritablement à offrir les services de base à la population.

Je me souviens des débats lorsque j'ai commencé, en 1998, mon mandat à titre de conseiller municipal jusqu'en 2004. Je me souviens qu'on disait, au début des débats, qu'il fallait travailler fort. Le gouvernement libéral a alors proposé des solutions. J'étais également fier de faire partie du gouvernement libéral la journée où il a annoncé qu'il allait redonner aux municipalités une portion de la taxe sur l'essence.

En réalité, nous voulons poursuivre ce programme *ad vitam æternam*, que ce soit un projet permanent. Les conservateurs ne semblent pas vouloir faire cela.

Mon collègue peut-il me dire quelles seront les répercussions sur nos villes, nos villages et nos DSL — et des DSL, Dieu sait qu'il y en a dans ma circonscription — si les conservateurs ne sont pas favorables à notre motion et laissent tout simplement tomber la taxe sur l'essence?

[Traduction]

M. Brian Murphy: Monsieur le Président, au Nouveau-Brunswick, on a très bien fait les choses. Les villes, les secteurs constitués en municipalités, ont reçu la moitié de l'argent, tandis que les secteurs non constitués en municipalités et les petits villages ont reçu l'autre moitié.

Si l'on ne remet pas une partie des recettes de la taxe sur l'essence aux municipalités du Nouveau-Brunswick, des villages comme Saint-Quentin, Saint-Basile, qui fait maintenant partie d'Edmundston, Kedgwick et d'autres localités situées dans la circonscription du député n'auront pas assez d'argent pour asphalter ou refaire les rues et les routes empruntées par les touristes. Ils n'auront pas d'argent pour développer leur économie en relançant la pêche au saumon dans la rivière Restigouche, par exemple.

Ils n'auront pas d'argent pour réaliser leurs projets d'infrastructure pour le ski et le Palais des congrès, toutes ces choses qui se passent au pays des Brayons, dans la région du Madawaska, une région très dynamique représentée par mon collègue, et ce, parce qu'il n'y aura aucune formule de financement à long terme pour ces municipalités démunies.

Je me réjouis qu'il fasse tout le...

• (1640)

Le vice-président: À l'ordre, je vous prie. Reprise du débat. La députée de Victoria a la parole.

Mme Denise Savoie (Victoria, NPD): Monsieur le Président, je vais partager le temps qui m'est accordé avec le député de Sackville—Eastern Shore.

Premièrement, je tiens à dire que le NPD va appuyer cette motion.

En tant qu'ancienne conseillère municipale à Victoria, je sais quelles pressions financières étouffent ma ville, en raison des responsabilités dont on s'est déchargé sur elle au fil des ans. Elle a dû ainsi réduire les services de transport en commun. En dépit des demandes pressantes, elle n'a pas réparé ses systèmes d'évacuation des eaux pluviales. Ses bibliothèques trop petites et insuffisantes n'ont pas pu être agrandies. La liste est encore longue.

Nous savons ce que signifient les infrastructures pour les villes. Nous connaissons leur importance cruciale pour la qualité de vie. Les infrastructures comprennent les systèmes de transport, le traitement de l'eau et l'approvisionnement en eau. Nous sommes tous bien conscients des problèmes qui existent à de nombreux endroits au Canada concernant l'approvisionnement en eau. Les infrastructures comprennent aussi l'assainissement des eaux usées, les égouts sanitaires et pluviaux ainsi que les installations de traitement connexes. Elles comprennent les installations, l'équipement et les véhicules de transport en commun. Elles comprennent aussi beaucoup d'autres installations publiques, comme les centres culturels et sociaux, les installations sportives et les installations de gestion des matières résiduelles.

Nous ne sommes pas en train de parler de n'importe quelle sorte d'infrastructures. La crise des changements climatiques devrait nous inciter à envisager des infrastructures vertes permettant aux villes de réduire leur production de gaz à effet de serre. C'est pourquoi les investissements fédéraux dans les infrastructures sont particulièrement importants à l'heure actuelle. On ne peut pas faire comme si de rien n'était, à l'instar de ce que propose le gouvernement conservateur.

Le rapport récent de la FCM parle d'un quasi-effondrement de nos infrastructures. Le président de la FCM, M. Steeves, dit que « l'importance du déficit et sa croissance accélérée sont au point d'un effondrement imminent de l'infrastructure municipale du Canada. » Nous savons quelles répercussions vont en subir les populations.

Ce déficit était déjà prévisible il y a longtemps. Les compressions budgétaires fédérales du milieu des années 1990 sont l'une des causes du problème. Les municipalités n'ont pas eu le choix alors. Elles ont dû choisir entre réparer les égouts pluviaux et réparer autre chose. Elles n'ont pas pu répondre à tous les besoins.

En 1992, le déficit relatif aux infrastructures atteignait 20 milliards de dollars. En 2006, il avait atteint 60 milliards de dollars. Le rapport de la FCM nous dit maintenant qu'il est de 128 milliards de dollars et que sa croissance va continuer de s'accélérer en raison du vieillissement des infrastructures et des éléments qui n'ont pas été remplacés. Les Canadiens vont en sentir de nombreux effets très sérieux jusque dans leur vie quotidienne.

À l'heure actuelle, les municipalités ont de la difficulté à gérer leurs besoins courants en matière d'infrastructure, sans compter les retards accumulés à ce chapitre à la suite de nombreuses années de sous-investissement et de négligence de la part des libéraux. Cette situation est exacerbée par la croissance de la population et la migration vers les villes.

Pendant la campagne électorale de 2006, les conservateurs ont promis de « transférer l'équivalent de 5 cents par litre d'essence aux villes et aux communautés ». Cela n'arrivera pas avant 2009-2010. Les 2 milliards de dollars de transfert de la taxe sur l'essence ne seront pas versés en totalité avant 2010 non plus. Compte tenu des problèmes dont nous avons pris connaissance dans le rapport de la FCM, c'est tout simplement inadmissible.

Travaux des subsides

● (1645)

J'aimerais dire un mot sur la façon dont tout cela touchera la ville de Victoria en particulier. Nous savons qu'il y aura des incidences sociales et économiques. En effet, le secteur des transports a déjà subi des contrecoups. Un récent rapport de la Chambre de commerce nous apprend que la congestion et les embouteillages dans les grandes villes du Canada font perdre jusqu'à 3,7 milliards de dollars par année à l'économie, sans mentionner le coût humain des décès prématurés liés aux problèmes croissants de qualité de l'air dans notre ville.

Il y a aussi des problèmes découlant des émissions de gaz à effet de serre dont il est question en ce moment à Bali. Je veux parler de la pollution de l'air, de la pollution de l'eau, de la nécessité de garder nos enfants en santé et de pouvoir leur offrir un environnement sain pour la marche et la pratique des sports. Je veux également parler de la nécessité d'avoir des bibliothèques qui nous permettront de créer un climat plus propice à l'apprentissage dans nos villes.

Les taxes locales ont par conséquent été augmentées. L'alternative est simple: augmenter les taxes ou laisser l'infrastructure se dégrader, ce que seule une administration irresponsable permettrait. C'est ce qui se passe actuellement au Canada.

Au mieux, la proposition des conservateurs permettra d'affecter moins de 5 milliards de dollars par année aux infrastructures. Nous savons d'après le rapport que le déficit infrastructurel augmentera à 400 milliards de dollars d'ici 12 ans. Un simple calcul permet de constater que le problème prendra de l'ampleur. L'arriéré continuera d'exister.

À Victoria, par exemple, j'ai pu constater qu'un système d'égouts pluviaux vieillissant laisse des eaux polluées et contaminées s'écouler dans notre port.

J'ai également pu constater que notre système de transport en commun arrive à peine à répondre à la demande actuelle. Nous avons compté 21 millions d'utilisateurs pour notre ville l'année dernière, mais le système n'arrive toujours pas à répondre à la demande. Dans les zones à fortes fréquentations comme les corridors de liaison avec les universités ou le centre-ville, les véhicules bondés passent constamment sans s'arrêter.

Le Canada est le seul pays du G8 qui n'investit pas à long terme de façon prévisible dans les transports en commun. Cette situation a déjà trop duré.

Les citoyens du Grand Victoria veulent des collectivités saines et viables. Divers groupes exhortent le gouvernement à prendre des initiatives en ce sens. Par exemple, la coalition Island Transformations a démontré la viabilité d'un système de train léger, rapide, confortable, sûr, non polluant et peu coûteux à exploiter.

La campagne We Ride, dirigée par des étudiants, préconise un système de transports en commun amélioré et abordable. Les étudiants ont de grandes difficultés à se rendre à l'université et à en revenir.

Le Victoria Transport Institute, pour sa part, cherche des solutions concrètes axées sur des modèles de remplacement viables en matière de transport, mais le gouvernement fédéral ne s'est pas encore intéressé à cette démarche. Les conservateurs continuent de parler d'une stratégie de transports en commun et répètent des annonces de financement déjà faites, fondées, me semble-t-il, sur le budget du NPD de 2005.

Si nous voulons vraiment réduire les émissions et protéger les milieux de vie de nos villes, nous devons, à terme, appuyer les transports en commun.

J'ai entendu un de mes collègues s'esclaffer lorsque j'ai parlé du budget de 2005. Avec la modification du budget libéral, nous avons vu le premier réinvestissement dans les transports en commun. Je devrais dire investissement plutôt que réinvestissement, puisque nous sommes encore le seul pays à ne pas s'être doté d'une stratégie nationale en matière de transports en commun.

● (1650)

Le gouvernement conservateur faisait certainement belle figure lors du budget de l'an dernier en prévoyant le versement de sommes supplémentaires pour le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale et le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique pour assurer le maintien des dépenses. Cependant, les sommes prévues pour 2006-2007 n'ont jamais été dépensées parce que le gouvernement a tardé à signer les ententes.

Je suppose qu'il souhaitait donner une nouvelle allure au programme d'infrastructures et en rééchelonner les dépenses. Pour les municipalités et les villes, cependant, il en est résulté qu'aucun nouveau montant d'argent n'a été disponible pour la saison de construction 2006...

Le vice-président: À l'ordre. Je regrette, mais le temps de parole de la députée est écoulé. Questions et observations. Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a la parole.

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC):

Monsieur le Président, j'ai écouté la députée parler de notre gouvernement comme d'un gouvernement inefficace. Je m'excuse, mais je ne suis pas d'accord. Son parti et elle ont appuyé un gouvernement libéral qui n'a dépensé que 1,3 milliard de dollars par année pendant 12 ou 13 années à ce chapitre, alors que nous allons dépenser 5 milliards de dollars par année. Elle qui appuyait ce gouvernement-là, je me demande pourquoi elle refuse de nous appuyer.

Si elle qualifie d'inefficace un gouvernement qui investit presque quatre fois plus que le gouvernement libéral précédent, qui a investi beaucoup moins, pourquoi son parti et elle appuyaient-ils le gouvernement libéral? Ils ont maintenu les libéraux au pouvoir. Elle doit être drôlement mal à l'aise d'avoir maintenu au pouvoir un gouvernement beaucoup moins efficace que le nôtre.

Nous ne prétendons cependant pas être capables de régler tous les problèmes d'infrastructure par nous-mêmes. Il y a trois ordres de gouvernement. Nous allons essayer de créer des partenariats public-privé pour réunir suffisamment d'argent pour combler le manque à gagner attribuable aux libéraux, le déficit libéral de 123 milliards de dollars au chapitre des infrastructures.

Ma question porte plus particulièrement sur la Colombie-Britannique, où se trouve la circonscription de la députée. Je me demande ce qu'elle trouve inefficace. Est-il inefficace pour un gouvernement de s'engager, comme nous l'avons fait, à investir 11,3 millions de dollars dans le projet du sentier E&N Rail reliant la rive Ouest et le centre-ville de Victoria? Est-il inefficace de contribuer 7,4 millions de dollars pour l'amélioration du réseau d'égouts pluviaux de la ville de View Royal? Est-il inefficace de fournir 307 millions de dollars pour que TransLink puisse ajouter 225 nouveaux autobus à son parc de véhicules? Est-il inefficace d'investir 62,5 millions de dollars dans le projet d'améliorations routières au col Kicking Horse?

Travaux des subsides

Mme Denise Savoie: Monsieur le Président, je serais bien la dernière à appuyer le gouvernement libéral. Je suis d'accord pour dire que l'investissement de 1,1 milliard de dollars par année était scandaleux et tout à fait insuffisant. Toutefois, compte tenu des rapports que nous avons en main et des nouveaux renseignements que nous avons obtenus, l'investissement prévu par le gouvernement conservateur est tout aussi insuffisant.

Mon collègue a parlé du chemin de fer E & N. Je suis heureuse qu'il ait soulevé la question et cette annonce m'a ravie. C'est un exemple parfait de reprise d'une promesse de fonds qui a été faite il y a deux ans et qui relevait du Programme d'infrastructure stratégique. C'est un projet magnifique et j'y ai d'ailleurs travaillé moi-même avec mes collègues du conseil. C'est avec plaisir que j'ai entendu la nouvelle, mais je tiens à préciser à nouveau qu'il ne s'agit pas de fonds nouveaux, mais bien de la reprise d'une annonce qui avait déjà été faite.

L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.): Monsieur le Président, la députée et moi sommes voisins sur l'Île de Vancouver, qui est un endroit magnifique. Nous avons beaucoup de chance de représenter les gens d'une aussi belle région.

J'aimerais poser une question à la députée. Nous avons des défis similaires à relever. C'est une question de niveau d'engagement. Nous savons que le gouvernement nage dans l'argent et qu'il dispose à l'heure actuelle d'énormes excédents. Une bonne partie de ces sommes devraient être remises aux contribuables. Quelques mesures ont été prises dans ce sens, mais sur le plan des investissements stratégiques, la députée n'est-elle pas d'avis que le logement représente un problème de taille à Victoria? Les gens doivent déboursier des sommes incroyables pour se loger. Le logement est inabordable et donc inaccessible, particulièrement pour les familles à revenu faible ou moyen.

La députée ne croit-elle pas que le gouvernement devrait appuyer un plan du genre de celui que nous avons proposé, qui constituait un engagement à l'égard d'une stratégie nationale du logement pour les familles à revenu faible ou moyen? Je précise que nous proposons l'accès à des coopératives d'habitation, à des logements abordables et à des programmes d'hébergement d'urgence pour ceux qui en ont besoin. Pour l'amour du ciel, les gens de notre région ont désespérément besoin de telles mesures et ils en ont besoin maintenant.

• (1655)

Mme Denise Savoie: Monsieur le Président, il est vrai que mon collègue et moi représentons des circonscriptions voisines qui sont très belles, mais qui ont de très graves problèmes de logement.

Malheureusement, en ce qui concerne la question du logement, nous n'aurions pas à réintroduire un programme si le gouvernement du député n'avait pas supprimé le financement visant les logements à prix abordable de la SCHL. Il a éliminé le mandat social de celle-ci et a laissé les municipalités pour compte. Nous n'avons pas de stratégie nationale en matière de logement. C'était à l'époque du plus grand boom de la construction et, dans notre coin de pays, nous n'avions pas de logements abordables. Il y avait de l'argent pour les refuges, mais bien que les refuges soient toujours les bienvenus, ils ne sont pas des logements permanents et ils ne permettent pas de rendre les logements plus abordables dans nos municipalités.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NP): Monsieur le Président, je veux commencer mon intervention en soulignant le 90^e anniversaire de l'explosion de Halifax. Dans cet accident, plus de 2 000 personnes ont été tuées quand deux navires de munitions sont entrés en collision dans le port de Halifax. Aujourd'hui, jour du 90^e

anniversaire de cet incident, nous dirons tous une prière ce soir et nous penserons aux gens qui sont partis de ce monde trop tôt dans le grande ville de Halifax.

Je veux remercier mon collègue de Rivière-des-Mille-Îles. Il a étudié en détail cet événement qui a marqué Halifax. Je veux également le remercier pour la commémoration par le Bloc québécois de cet incident.

Nous parlons aujourd'hui d'une motion présentée par le Parti libéral à propos de l'infrastructure et du transfert de fonds, entre autres. Une certaine confusion peut régner en ce qui a trait à la délégation des responsabilités. En réalité, je ne pense pas que personne puisse préciser avec une certitude absolue les différentes responsabilités.

La plupart des citoyens ne s'en soucient pas vraiment. S'ils ne peuvent pas boire de l'eau, s'ils ne peuvent pas conduire sur les routes, s'il y a des embouteillages dans les villes et à l'extérieur de celles-ci et s'ils ne peuvent pas avoir des services adéquats en matière de transport, de logement et ainsi de suite, ils seront vraiment fâchés contre tous les politiciens et tous les ordres de gouvernement.

Le député de Fort McMurray—Athabasca a fait comme si tout allait à merveille et il a demandé comment il pouvait adhérer au programme. Il a dit que c'était merveilleux et qu'il n'y aurait pas de problème. Je rappelle à mes collègues conservateurs ce que le maire Pat Fiocco, de Regina, a dit. Un journal rapporte qu'il a « fustigé » le gouvernement fédéral pour « le déficit en matière d'infrastructure évalué à 123 milliards de dollars, c'est-à-dire les dépenses à engager pour réparer les routes, les ponts et les systèmes d'aqueduc et d'égouts du Canada », dans son bilan annuel.

Le maire Fiocco préside le Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités. Il fustige le gouvernement fédéral qui, selon lui, est loin d'en faire assez. Le maire vient de Regina et je ne connais pas son allégeance politique, mais il est probablement un fan des Rough Riders de la Saskatchewan comme moi. Encore une fois, je félicite les Riders, qui ont récemment remporté la coupe Grey avec tous les honneurs.

Le maire Fiocco n'est pas le seul à penser ainsi. Des politiciens locaux d'Ottawa sont venus manifester sur la Colline l'autre jour. Les maires des grandes villes des quatre coins du Canada nous ont également fait connaître leur point de vue. Que leur a dit le ministre des Finances? Il leur a dit de cesser de « se plaindre ». Il s'est montré condescendant à leur égard.

On pourrait s'attendre à ce que le ministre des Finances du Canada fasse des commentaires un peu plus judicieux. Plutôt que de rouspéter au sujet des commentaires du Caucus des maires des grandes villes et de la Fédération canadienne des municipalités, le ministre devrait s'asseoir avec eux et discuter de ces enjeux sérieux.

Récemment, j'ai remarqué une tendance qui se dessine non seulement au Parlement, mais aussi chez des gouvernements d'un bout à l'autre du Canada. Le gouvernement commence à renoncer à une partie de sa capacité fiscale, son pouvoir de percevoir des taxes, puis, lorsqu'il est nécessaire d'offrir des services, il dit qu'il n'a pas les fonds voulus, mais qu'il se tournera vers le secteur privé pour pouvoir offrir les services en question. Autrement dit, il recourt au système des PPP. Comme je l'ai dit, il y a eu des cas de pure irresponsabilité financière dans le cadre du système des PPP.

Travaux des subsides

Je ne dis pas que le système des PPP est mauvais. Par exemple, je crois que le pont de la Confédération illustre le bon fonctionnement d'un PPP. Si ce PPP fonctionne bien, c'est en raison de l'obligation de rendre des comptes assortie au projet. Dans d'autres projets, aucune obligation du genre n'avait été prévue, du moins aucune que nous ne puissions voir, et les contribuables des ordres municipaux, provinciaux ou fédéral en ont fait les frais pendant longtemps. Il arrive que des projets coûtent trois ou quatre fois plus cher que ce qu'ils auraient coûté s'ils avaient été entre les mains des pouvoirs publics.

Le SCFP, le Conseil des Canadiens et bon nombre d'autres organisations ont exprimé une autre préoccupation. Ils craignent que les systèmes d'alimentation en eau et que leur gestion ne passent au secteur privé, comme cela s'est produit en Angleterre et dans d'autres pays. En Angleterre, le coût de l'approvisionnement d'eau est monté en flèche parce que les investissements des entreprises ou des sociétés privées doivent générer des profits pour satisfaire les actionnaires.

● (1700)

Nous estimons que les services de cette nature, notamment celui de l'approvisionnement en eau qui est un besoin essentiel pour une collectivité, devraient demeurer dans les mains des pouvoirs publics.

Je rappelle à mes collègues que, pour autant que je sache, le gouvernement fédéral n'est pas propriétaire d'entreprises de construction. Il n'a pas d'experts dans le traitement des eaux à cet égard. Le gouvernement fait appel à diverses entreprises pour faire effectuer le travail. Généralement, quand le gouvernement fédéral doit faire réaliser un projet, il lance un appel d'offres. Habituellement, le contrat est attribué à l'entreprise qui a fait la meilleure offre, espérons au meilleur rapport qualité-prix, et on espère que le travail sera effectué de façon satisfaisante, non seulement pour l'entrepreneur, mais également pour les contribuables.

La réalité c'est qu'il n'y a rien de mal au fait que les gouvernements soient propriétaires d'éléments d'infrastructure au niveau municipal, provincial ou fédéral, tant et aussi longtemps qu'ils agissent de façon responsable et raisonnable et qu'ils rendent des comptes. Comme je l'ai indiqué précédemment, dans bien des cas, les choses déraillent et cela finit par coûter nettement plus cher aux contribuables.

Nous avons vu des cas où le gouvernement fédéral a vendu des immeubles pour ensuite les prendre en location. Même au sein des ministères fédéraux, on a critiqué au cours des derniers mois cette façon de procéder.

J'ai entendu mon collègue, le secrétaire parlementaire, dire que ce n'était pas son intégrité qui était en cause mais bien l'intégrité du gouvernement précédent et l'intégrité du gouvernement actuel, puisqu'il incombe au gouvernement de veiller à ce que les contribuables soient absolument protégés et qu'ils en obtiennent le plus possible pour leur argent.

La confiance ne règne pas tellement. Je recommande au secrétaire parlementaire de parler à son gouvernement, parce que, dans bien des cas, il a beaucoup de chemin à faire avant de pouvoir gagner la confiance absolue des Canadiens.

Concernant l'excédent, je rappelle aux Canadiens qu'une grande partie de cet excédent provient de la caisse d'assurance-emploi. Je me rappelle du temps où les conservateurs formaient l'opposition et critiquaient vertement les libéraux pour avoir utilisé la caisse d'assurance-emploi à des fins autres que son usage premier. Maintenant qu'ils ont été au pouvoir environ 22 mois, ils font exactement la même chose. Ils prennent l'excédent de la caisse

d'assurance-emploi et le versent dans le Trésor, alors qu'ils avaient dit qu'ils ne feraient jamais une telle chose. Mais c'est une autre histoire et nous en discuterons une autre fois.

J'ai déjà dit auparavant que le gouvernement avait le devoir de rembourser la dette et de tenter de trouver des incitatifs et des allègements fiscaux stratégiques pour aider les Canadiens ainsi que les petites et moyennes entreprises. Toutefois, je trouve irresponsable d'utiliser 14 milliards de dollars à une seule fin, la réduction de la dette. Je ne préconiserais jamais qu'on consacre 14 milliards de dollars aux services sociaux, si cela correspondait à la totalité de l'excédent.

Je préconise la méthode des trois tiers. Un tiers de ces 14 milliards devrait servir à la réduction de la dette. Un autre tiers permettrait d'offrir des allègements fiscaux stratégiques, par exemple l'abolition de la TPS sur le chauffage résidentiel, d'un bout à l'autre du pays, ou sur les médicaments sans ordonnance ou sur quelque chose du genre. Le troisième tiers pourrait être réinvesti dans des programmes comme le logement, l'allègement de la dette étudiante, l'assurance-médicaments, l'infrastructure et la réalisation de la promesse faite aux anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale et de la guerre de Corée et à leurs conjoints survivants concernant la bonification du Programme pour l'autonomie des anciens combattants, que le gouvernement devait réaliser tout de suite en accédant au pouvoir, ce qui n'est pas encore fait. Une partie de cet argent aurait pu être investie dans ces besoins les plus pressants.

Je rappelle au gouvernement et à l'opposition libérale que je reviens d'une tournée à Resolute Bay, Arctic Bay et Iqaluit. Les gens là-bas ont désespérément besoin de logements et d'infrastructures. Si nous investissions dans l'hydroélectricité afin d'alimenter Iqaluit, sa population n'aurait plus besoin des 13 millions de litres de diesel qu'elle consomme actuellement pour se chauffer et s'éclairer. Du jour au lendemain, Iqaluit respecterait les normes de Kyoto.

● (1705)

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, j'apprécie les observations du député, mais j'ai moi aussi diverses citations. J'aime bien lire des citations.

Celle-ci en particulier provient de sa province, la Nouvelle-Écosse. Elle porte sur une initiative conjointe de notre gouvernement et de celui de la Nouvelle-Écosse, et plus précisément de la signature de l'entente-cadre de Chantiers Canada de 634,4 millions de dollars. Voici ce que le premier ministre Rodney MacDonald a dit de cette initiative de notre gouvernement:

L'annonce faite aujourd'hui marque une étape importante dans l'amélioration des infrastructures de notre province — ses routes, son énergie verte, son transport en commun, ses systèmes de traitement des eaux et des eaux usées.

Ce n'est qu'une partie des réalisations de notre gouvernement.

Mais ce que notre gouvernement ne fera pas, c'est prendre 33 milliards de dollars et les éparpiller aux quatre vents, parce que nous avons des responsabilités envers les contribuables du Canada qui paient nos salaires et qui travaillent très fort pour gagner leur argent et que nous le savons.

Nous ferons en sorte de ne pas répéter la mauvaise gouvernance et la mauvaise gestion des libéraux et nous ne laisserons personne dilapider l'argent ou le remettre à ses amis. Notre gouvernement s'assurera que les contribuables canadiens en obtiennent le plus possible pour leur argent.

J'ai une autre citation, celle-ci du maire de Regina, au sujet du projet de revitalisation d'IPSCO Place. Il a déclaré: « Nous sommes très heureux de la décision du gouvernement du Canada de faire de ce projet de revitalisation majeur une priorité ».

Nous obtenons des résultats.

J'aimerais connaître l'opinion du député au sujet des résultats que nous avons déjà obtenus avant l'annonce du programme parce que nous rendons des comptes aux contribuables canadiens.

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, on parle du premier ministre Rodney MacDonald au passé, car il ne sera plus là après les prochaines élections. C'est ce premier ministre qui a incité les députés néo-écossais à voter contre leur propre budget conservateur. À la place des conservateurs, j'évitais de citer M. MacDonald à l'avenir.

Le député a aussi parlé de la responsabilité envers les contribuables canadiens. J'ai lu dans le journal que le gouvernement avait dépensé 31 millions de dollars pour mener des sondages à ses propres fins. Je me demande si le député croit que c'est une bonne façon d'utiliser les deniers publics.

M. Brian Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt les commentaires du député à propos des partenariats public-privé. Il sait peut-être qu'il existe un institut chargé de régir les bons PPP et d'analyser les moins bons.

Je me demande si le député pense, comme moi, que le problème n'est pas que le gouvernement conservateur veut mettre de l'argent de côté pour les PPP, mais plutôt qu'il n'a établi aucune ligne directrice sur la façon de dépenser cet argent. On pourrait bien entrer dans une nouvelle ère de scandales façon Mulroney-Schreiber, où les amis du gouvernement utilisent l'argent des contribuables à mauvais escient.

J'aimerais que le député nous explique la différence entre les mauvais PPP qui causent des scandales et ceux qui fonctionnent grâce à la gestion publique et à de bonnes structures de gouvernance.

• (1710)

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, le problème tient à la reddition de comptes, car rien ne garantit que nous ne serons pas obligés de nous pencher sur ces dossiers dans plusieurs années après que la vérificatrice générale en ait été saisie et ait conclu qu'il y a eu énormément d'argent gaspillé.

Les députés néo-démocrates croient qu'il est bon que le gouvernement gère en grande partie ce qu'on appelle les services publics, c'est-à-dire les transports en commun, les systèmes d'aqueduc, les systèmes d'égouts, les bibliothèques publiques et ainsi de suite. Nous croyons que c'est une bonne chose, puisque cela représente un investissement continu pour les contribuables.

Nous voulons simplement nous assurer que les entreprises qui prennent part à ces soi-disant PPP soient ouvertes, responsables et transparentes et que tous les faits soient connus des gens de la région visée avant même la signature des contrats. La reddition de comptes devient donc essentielle et nous devons veiller à ce que tous s'y conforment.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le député d'Esquimalt—Juan de Fuca ne peut malheureusement pas poser de questions. Le temps est écoulé.

Reprise du débat. La députée de Renfrew—Nipissing—Pembroke voudra savoir qu'elle sera interrompue à 17 h 15.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse d'avoir l'occasion

Travaux des subsides

de formuler des observations au sujet des investissements de plus de 33 milliards de dollars que notre gouvernement a engagés pour moderniser les infrastructures du Canada.

Nous vivons un grand moment de fébrilité et il est clair que nous avons pris un engagement sans précédent à l'égard des collectivités du Canada, un engagement qui a directement rapport avec la motion du député.

Notre gouvernement a proposé le plan Chantiers Canada parce que le pays en a besoin. Nos municipalités, petites et grandes, ont besoin d'économies plus fortes, d'un environnement plus sain et de collectivités dynamiques et prospères. Nous allons réaliser ce plan en collaboration avec les provinces et les territoires, en respectant pleinement les champs de compétence.

Pour la première fois depuis plus d'une génération, nous avons accordé la priorité aux infrastructures à l'échelle nationale en annonçant notre plan historique Chantiers Canada et, pour la première fois, un gouvernement fédéral a formulé un plan à long terme comportant un financement prévisible jusqu'en 2014.

Comme nous le savons tous, les dirigeants municipaux ont souligné la nécessité d'investir dans nos infrastructures. Dans un rapport récent, la Fédération canadienne des municipalités fait valoir à juste titre ce que notre gouvernement a reconnu, aussi bien dans le budget de 2006 que dans celui de 2007, à savoir la nécessité d'investir dans les infrastructures pour assurer le maintien de la qualité de vie des Canadiens et la compétitivité du Canada sur le plan économique.

Étant donné qu'il existe au Canada des lacunes graves et critiques au niveau de l'infrastructure, nous avons agi de façon rapide et décisive pour accélérer la mise en oeuvre d'un programme d'infrastructures de grande envergure pour notre pays. Ce programme est ambitieux et nous nous y attelons avec le lancement du plan Chantiers Canada.

L'engagement de 33 milliards de dollars annoncé à ce sujet en novembre par le premier ministre se concrétisera au cours des sept prochaines années. Notre gouvernement investira dans des projets d'infrastructures modernes de catégorie mondiale qui rendront l'économie plus forte, l'environnement plus sain et nos collectivités plus sûres et plus prospères. Une attention particulière sera accordée aux transports en commun, aux systèmes d'égouts et d'adductions d'eau, aux ponts, aux routes, aux autoroutes et à l'énergie propre et renouvelable.

Chantiers Canada contribuera au financement de projets à l'échelle locale qui auront pour effet d'améliorer l'économie, le dynamisme et la qualité de vie de nos collectivités, qui permettront aux familles canadiennes de réduire la durée de leurs déplacements, de respirer de l'air plus pur, de boire de l'eau plus propre, de bénéficier d'infrastructures culturelles améliorées et d'avoir accès à des routes et à des ponts plus sûrs.

Comme les députés le savent, le plan Chantiers Canada fournira à chaque province et territoire un financement important, à savoir 25 millions de dollars par année destinés aux priorités en matière d'infrastructure. Ce volet est entièrement nouveau.

Un montant de 17 milliards de dollars est destiné aux municipalités et vise des initiatives prioritaires qu'elles ont proposées au gouvernement. Ce montant comprend les 8 milliards de dollars du Fonds de la taxe sur l'essence, fonds qui a été prolongé jusqu'en 2014 et qui sera versé à raison de 2 milliards de dollars par année à partir de 2010.

Travaux des subsides

● (1715)

Le Président: Comme il est 17 h 15, je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur-le-champ toutes les motions relatives aux crédits. Je suis désolé d'interrompre la députée de Renfrew—Nipissing—Pembroke.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

[Français]

LE BUDGET SUPPLÉMENTAIRE DES DÉPENSES (A) DE 2007-2008

L'hon. Vic Toews (président du Conseil du Trésor, PCC) propose:

Que le Budget supplémentaire des dépenses (A) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2008, soit agréé.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

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

Des voix: Oui.

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

Des voix: Non.

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

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le Président: Convoquez les députés.

● (1740)

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 21)

POUR

Députés

Abbott	Ablonczy
Albrecht	Alghabra
Allen	Allison
Ambrose	Anders
Anderson	André
Asselin	Bachand
Bains	Barnes
Batters	Beaumier
Bélanger	Bell (North Vancouver)
Bennett	Benoit
Bevilacqua	Bezan
Blackburn	Blais
Blaney	Bonsant
Boshcoff	Bouchard
Boucher	Bourgeois
Breitkreuz	Brisson
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Barrie)
Brunoogoe	Brunelle
Byrne	Calkins
Cannan (Kelowna—Lake Country)	Cannis
Cannon (Pontiac)	Cardin
Carrie	Carrier
Casey	Casson
Chong	Clement
Comuzzi	Cotler
Cullen (Etobicoke North)	Cummins
Cuzner	D'Amours
Davidson	Day
DeBellefeuille	Del Mastro

Deschamps	Devolin
Dhaliwal	Dosanjh
Doyle	Dryden
Duceppe	Easter
Emerson	Epp
Eyking	Faillie
Fast	Finley
Fitzpatrick	Flaherty
Fletcher	Freeman
Fry	Galipeau
Gallant	Gaudet
Godfrey	Goldring
Goodale	Goodyear
Gourde	Gravel
Grewal	Guay
Guergis	Guimond
Hanger	Harper
Harris	Harvey
Hawn	Hearn
Hiebert	Hill
Holland	Hubbard
Ignatieff	Jaffer
Jean	Kadis
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keeper
Kenney (Calgary Southeast)	Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Laframboise
Lake	Lauzon
Lavallée	Lebel
LeBlanc	Lee
Lemieux	Lessard
Lévesque	Lukiwski
Lunn	Lunney
Lussier	MacKay (Central Nova)
MacKenzie	Malhi
Malo	Maloney
Manning	Mark
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	Mayes
McCallum	McGuinty
McKay (Scarborough—Guildwood)	McTeague
Ménard (Hochelaga)	Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Menzies	Miller
Mills	Minna
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	Murphy (Charlottetown)
Nadeau	Nicholson
Norlock	O'Connor
Obhrai	Oda
Ouellet	Pallister
Paquette	Paradis
Pearson	Perron
Petit	Picard
Plamondon	Poilievre
Preston	Proulx
Rajotte	Redman
Regan	Reid
Ritz	Robillard
Rodriguez	Russell
Scarpaleggia	Scheer
Schellenberger	Scott
Sgro	Shipley
Silva	Simms
Skelton	Solberg
Sorenson	St-Hilaire
St. Amand	St. Denis
Strahl	Sweet
Szabo	Telegdi
Temelkovski	Thi Lac
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Tilson	Toews
Trost	Tweed
Valley	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Verner	Vincent

Wallace
Warkentin
Wilfert
Wrzesnewskyj

Warawa
Watson
Williams
Yelich — 214

CONTRE

Députés

Angus
Bell (Vancouver Island North)
Black
Charlton
Christopherson
Crowder
Dewar
Julian
Marston
Martin (Sault Ste. Marie)
Nash
Savoie
Stoffer — 25

Atamanenko
Bevington
Blaikie
Chow
Comartin
Davies
Godin
Layton
Martin (Winnipeg Centre)
Masse
Priddy
Siksay

PAIRÉS

Députés

Barbot
Bigras
Demers
Gagnon
Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Laforest
Prentice
St-Cyr

Bernier
Crête
Dykstra
Hinton
Kotto
Merrifield
Richardson
Stanton — 16

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

L'hon. Vic Toews (président du Conseil du Trésor, PCC) propose que le projet de loi C-35, Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2008, soit lu pour la première fois.

(La motion est réputée adoptée et le projet de loi est lu pour la première fois.)

• (1745)

[Traduction]

L'hon. Vic Toews propose que le projet de loi soit lu pour la deuxième fois et renvoyé au comité plénier.

[Français]

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

Des voix: D'accord.

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

Je quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité plénier.

(Le projet de loi est lu pour la deuxième fois et la Chambre se forme en comité plénier, sous la présidence de M. Blaikie.)

(Article 2)

M. Mario Silva (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais que le président du Conseil du Trésor nous donne l'assurance que le projet de loi se présente sous sa forme habituelle.

L'hon. Vic Toews (président du Conseil du Trésor, PCC): Monsieur le Président, je peux dire au député de Wascana et aux autres que le projet de loi est conforme à ceux adoptés par le passé, ce qu'il peut vérifier en consultant le compte rendu.

Le président: L'article 2 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 2 est adopté.)

Travaux des subsides

Le président: L'article 3 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 3 est adopté.)

[Français]

Le président: L'article 4 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 4 est adopté.)

Le président: L'article 5 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 5 est adopté.)

[Traduction]

Le président: L'article 6 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 6 est adopté.)

Le président: L'article 7 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 7 est adopté.)

Le président: L'annexe 1 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 1 est adoptée.)

[Français]

Le président: L'annexe 2 est-elle adoptée?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'annexe 2 est adoptée.)

[Traduction]

Le président: L'article 1 est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(L'article 1 est adopté.)

Le président: Le préambule est-il adopté?

Travaux des subsides

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Le préambule est adopté.)

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Le titre est adopté.)

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Des voix: Avec dissidence.

(Le projet de loi est adopté.)

Le président: Dois-je faire rapport du projet de loi?

Des voix: D'accord.

(Rapport est fait du projet de loi.)

[Français]

L'hon. Vic Toews propose que le projet de loi soit agréé à l'étape du rapport.

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

Des voix: D'accord

Des voix: Avec dissidence.

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée.)

L'hon. Vic Toews propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

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

Des voix: Oui.

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

Des voix: Non.

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

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le Président: Convoquez les députés.

Pendant l'appel de la sonnerie:

Le Président: Est-on d'accord pour dire que tous les députés sont présents?

Des voix: D'accord.

● (1755)

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 22)

POUR

Députés

Abbott
Albrecht
Allen
Ambrose
Anderson
Asselin
Bains
Batters

Ablonczy
Alghabra
Allison
Anders
André
Bachand
Barnes
Beaumier

Bélanger

Bennett

Bevilacqua

Blackburn

Blaney

Boshcoff

Boucher

Breitkreuz

Brown (Leeds—Grenville)

Bruinooge

Byrne

Cannan (Kelowna—Lake Country)

Cannon (Pontiac)

Carrie

Casey

Chong

Comuzzi

Cullen (Etobicoke North)

Cuzner

Davidson

DeBellefeuille

Deschamps

Dhaliwal

Doyle

Duceppe

Emerson

Eyking

Fast

Fitzpatrick

Fletcher

Fry

Gallant

Godfrey

Goodale

Gourde

Grewal

Guergis

Hanger

Harris

Hawn

Hiebert

Holland

Ignatieff

Jean

Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)

Keeper

Komarnicki

Laframboise

Lauson

Lebel

Lee

Lessard

Lukowski

Lunney

MacKay (Central Nova)

Malhi

Maloney

Mark

Mayes

McGuinity

McTeague

Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)

Miller

Minna

Moore (Fundy Royal)

Murphy (Charlottetown)

Nicholson

O'Connor

Oda

Pallister

Bell (North Vancouver)

Benoit

Bezan

Blais

Bonsant

Bouchard

Bourgeois

Brisson

Brown (Barrie)

Brunelle

Calkins

Cannis

Cardin

Carrier

Casson

Clement

Cotler

Cummins

D'Amours

Day

Del Mastro

Devolin

Dosanjh

Dryden

Easter

Epp

Faille

Finley

Flaherty

Freeman

Galipeau

Gaudet

Goldring

Goodyear

Gravel

Guay

Guimond

Harper

Harvey

Hearn

Hill

Hubbard

Jaffer

Kadis

Karetak-Lindell

Kenney (Calgary Southeast)

Kramp (Prince Edward—Hastings)

Lake

Lavallée

LeBlanc

Lemieux

Lévesque

Lunn

Lussier

MacKenzie

Malo

Manning

Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)

McCallum

McKay (Scarborough—Guildwood)

Ménard (Hochelaga)

Menzies

Mills

Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)

Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)

Nadeau

Norlock

Obhrai

Ouellet

Paquette

Initiatives parlementaires

Paradis	Pearson
Perron	Petit
Picard	Plamondon
Poileuvre	Preston
Proulx	Rajotte
Redman	Regan
Reid	Ritz
Robillard	Rodriguez
Russell	Scarpaleggia
Scheer	Schellenberger
Scott	Sgro
Shipley	Silva
Simms	Skelton
Solberg	Sorenson
St-Hilaire	St. Amand
St. Denis	Strahl
Sweet	Szabo
Telegdi	Temelkovski
Thi Lac	Thompson (New Brunswick Southwest)
Thompson (Wild Rose)	Tilson
Toews	Trost
Tweed	Valley
Van Kesteren	Van Loan
Vellacott	Verner
Vincent	Wallace
Warawa	Warkentin
Watson	Wilfert
Williams	Wrzesnewskyj
Yelich — 213	

CONTRE

Députés

Angus	Atamanenko
Bell (Vancouver Island North)	Bevington
Black	Blaikie
Charlton	Chow
Christopherson	Comartin
Crowder	Davies
Dewar	Godin
Julian	Layton
Marston	Martin (Winnipeg Centre)
Martin (Sault Ste. Marie)	Masse
Nash	Priddy
Savoie	Siksay
Stoffer — 25	

PAIRÉS

Députés

Barbot	Bernier
Bigras	Crête
Demers	Dykstra
Gagnon	Hinton
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kotto
Laforest	Merrifield
Prentice	Richardson
St-Cyr	Stanton — 16

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

[Traduction]

Le Président: Comme il est 17 h 55, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LA LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 18 octobre, de la motion portant que le projet de loi C-411, Loi modifiant la Loi sur les mesures spéciales d'importation (prix intérieurs), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

L'hon. Navdeep Bains (Mississauga—Brampton-Sud, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens au sujet du projet de loi C-411, Loi modifiant la Loi sur les mesures spéciales d'importation (prix intérieurs). Le sommaire du projet de loi dit ceci:

Le texte précise les conditions qui doivent être remplies pour qu'un gouvernement soit réputé comme fixant, en majeure partie, les prix intérieurs de sorte qu'il y a lieu de croire que ceux-ci seraient différents dans un marché où joue la concurrence.

Je comprends les préoccupations et les enjeux, et je comprends l'esprit du projet de loi. Il cible essentiellement deux choses. La première, ce sont les pratiques de dumping, et c'est ce dont je vais à parler. La deuxième, c'est la pression exercée sur notre marché intérieur. Je dirais que les secteurs manufacturier, forestier et du textile sont ceux qui se ressentent le plus de la concurrence livrée par les importations, particulièrement à cause de nos pratiques de dumping.

Le dumping est une pratique anticoncurrentielle qui sape la production intérieure. Cette pratique consiste à vendre un produit d'exportation à un prix moindre que sa valeur normale.

Les règles de l'Organisation mondiale du commerce interdisent la réduction artificielle des prix, car elle nuit aux producteurs sur le marché de l'exportation. Cette stratégie nuit également aux producteurs des pays du tiers monde qui exportent des produits similaires, car ils sont incapable de soutenir la concurrence des produits exportés à un prix artificiellement bas par les pays qui s'adonnent au dumping.

Si le Canada peut prouver qu'un exportateur étranger fait du dumping dans son marché et que ces importations pourraient nuire aux producteurs canadiens, il peut imposer des mesures antidumping, notamment percevoir un droit à l'importation qui fera monter le prix d'un produit pour mieux en refléter la valeur réelle, conformément aux règles de l'OMC.

Comme je l'ai indiqué, il s'agit là d'une préoccupation légitime qu'il nous faut aborder. Je parlerai de certains de points qui me posent problème dans ce projet de loi, surtout en ce qui concerne les pratiques de dumping. Il existe cependant d'autres préoccupations, comme je l'ai dit plus tôt, dans les secteurs manufacturier et forestier.

Le secteur manufacturier représente à lui seul 18 p. 100 de l'activité économique au Canada et sa contribution à la création de richesse est encore plus grande. Selon les statistiques, de décembre 2002 jusqu'en novembre, 210 000 emplois ont été perdus dans le secteur manufacturier seulement. Il s'agit là d'une énorme pression sur ce secteur et il nous faut nous y intéresser.

Je suis profondément troublé par les négociations commerciales intenses que mène le gouvernement actuel avec les Sud-Coréens en vue de conclure un accord de libre-échange qui accentuera les pertes d'emplois dans le secteur manufacturier. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement travaille en ce sens. Il veut, en fait, créer des emplois dans des économies à faible valeur ajoutée, des emplois qui paient moins et qui comportent moins d'avantages. Nous perdrons nos emplois à haute valeur ajoutée au Canada. Cela m'inquiète vraiment.

Dans le cadre de cet accord commercial avec la Corée du Sud, il importe également d'aborder le problème des obstacles non tarifaires, ce que le ministre n'a pas encore fait. Nous n'avons pas eu un débat convenable à ce sujet. Nous travaillons fort au comité pour répondre à ces préoccupations et, avec un peu de chance, nous pourrions faire un peu de lumière sur ces questions importantes.

Initiatives parlementaires

Ce qui est plus important encore, c'est que les familles sont touchées. Toute perte d'emploi compromet la situation familiale, compte tenu de la perte de revenu. Ces pertes ont une incidence directe sur la collectivité. Cet aspect n'a pas été abordé lui non plus. Non seulement nous perdons des emplois, mais nous changeons fondamentalement les perspectives économiques de notre pays pour l'avenir.

Un autre secteur subit manifestement une énorme pression, à savoir le secteur forestier. Il n'y a pas très longtemps, le gouvernement a signé une entente boiteuse, l'entente de braderie du bois d'oeuvre, un titre que j'estime approprié. Cette entente a compromis notre souveraineté en matière de politiques forestières. En signant cette entente, nous avons laissé un milliard de dollars sur la table, une énorme somme d'argent. C'était une promesse non tenue du gouvernement. Celui-ci s'est engagé à récupérer la totalité des droits perçus, mais il n'a en fait récupéré que 80 ¢ par dollar, laissant un milliard de dollars sur la table. Le gouvernement a carrément rejeté toutes les décisions de l'OMC et de l'ALENA pour se contenter d'une entente qui nous impose des quotas et qui exige des droits plus élevés de notre secteur.

● (1800)

Chaque jour, dans la section Affaires de nos journaux, nous apprenons que des compagnies forestières viennent de fermer, que des scieries viennent de cesser leurs opérations, que des travailleurs forestiers viennent de perdre leurs emplois. Cette situation touche les familles et les collectivités. Elle a un effet d'entraînement dans tout le pays et sur l'ensemble de l'économie. On ne s'inquiète pas seulement de la perte d'emplois précis. En effet, lorsque certains emplois disparaissent, notamment dans le secteur de l'automobile, sept ou huit emplois connexes risquent de disparaître en même temps.

Des milliers d'emplois disparaissent ainsi dans les secteurs manufacturier et forestier. Je comprends que l'intention de ce projet de loi d'initiative parlementaire est d'immuniser notre économie contre les pratiques de dumping et les pressions injustes sur notre secteur manufacturier, notre secteur forestier et notre secteur du textile, ainsi que sur d'autres industries importantes de notre économie.

J'ai déjà mentionné que j'ai encore des réserves et des préoccupations au sujet de ce projet de loi. Il cherche à codifier les conditions permettant de déterminer si un monopole d'exportation existe bel et bien dans un pays donné, en définissant cinq conditions. Tout pays qui ne satisferait pas ces cinq conditions serait d'office jugé détenir un monopole d'exportation.

Ce projet de loi est superflu et vise à dire au président de l'Agence des services frontaliers du Canada comment faire son travail. C'est lui, à l'heure actuelle, qui détermine cela.

À mon avis, les catégories sont tellement larges que, en théorie, presque tous les pays pourraient être considérés comme détenant un monopole d'exportation, y compris les États-Unis et l'Union européenne, qui servent déjà de référence à l'Agence des services frontaliers du Canada pour déterminer en quoi consistent les « pratiques de marché normales ». Encore une fois, cela nuirait à la capacité de l'agence et du Tribunal canadien du commerce extérieur de faire leur travail.

Ce sont là des préoccupations légitimes de notre parti. Les préoccupations auxquelles ce projet de loi est censé remédier peuvent être réglées au moyen d'une variété de mécanismes, y compris les accords commerciaux en vigueur ainsi que les tribunaux de commerce. Ces questions sont mieux traitées dans le cadre de négociations commerciales.

Le Parti libéral a toujours prôné les accords commerciaux qui visent un juste équilibre, le libre-échange et des règles équitables. Nous avons mis ces principes en pratique, comme en témoignent nos discussions sur les négociations d'un accord de libre-échange avec la Corée du Sud.

Le Parti libéral est un parti favorable au libre-échange. Nous avons une longue histoire de promotion des échanges libres et équitables. Si nous examinons nos négociations commerciales avec la Corée du Sud, nos préoccupations sont généralement axées sur l'accès au marché. Nous voulons nous assurer que les produits canadiens soient sur un pied d'égalité quand ils sont vendus en Corée du Sud. Nous ne voulons pas que les produits sud-coréens pénètrent sur notre marché et dans nos compagnies, et que les Canadiens aient de la difficulté à vendre nos produits sur le marché sud-coréen. C'est une préoccupation légitime. C'est la préoccupation à laquelle on répond.

Comme je l'ai dit dans mes observations, nous avons des préoccupations à l'égard du projet de loi C-411. Je les ai exprimées. Je rappellerai de nouveau aux députés qui écoutent que nous avons des réserves et des préoccupations à l'égard de ce projet de loi.

Nous avons dit que le projet de loi cherche à codifier les conditions permettant de déterminer si un monopole d'exportation existe bel et bien dans un pays donné, en définissant cinq conditions. Tout pays qui ne satisferait pas à ces cinq conditions serait d'office considéré comme détenant un monopole d'exportation.

Notre parti a exprimé ses préoccupations à l'égard du projet de loi. Nous comprenons l'esprit et l'intention du projet de loi. Nous comprenons les pressions qui s'exercent actuellement sur notre économie à cause des pratiques de dumping. Nous avons fait allusion au processus entourant ces pratiques et nous l'avons expliqué. Il y a un système en place pour résoudre ce problème.

Nous croyons que ce projet de loi est trop simple. Il ne contient ni le libellé ni les mécanismes nécessaires pour bien répondre aux préoccupations qui ont été exprimées par certains députés.

Comme je l'ai dit auparavant, le Parti libéral comprend ces préoccupations. Nous croyons qu'elles peuvent être abordées dans le cadre d'accords commerciaux et par l'intermédiaire des tribunaux de commerce. C'est une chose que le Parti libéral appuie en tant que parti favorisant les échanges libres et équitables. Nous avons hâte de discuter davantage du projet de loi.

● (1805)

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NPD):

Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-411. J'aimerais d'abord dire que nous, les députés néo-démocrates de la Chambre, allons voter en faveur de ce projet de loi.

Ma communauté de Hamilton est depuis longtemps l'une des principales régions manufacturières du pays. Depuis des générations, les hommes et les femmes de ma circonscription, Hamilton Est—Stoney Creek, sont employés dans les usines de Hamilton et s'efforcent de faire tourner le moteur industriel de cette ville. Ces derniers temps, un trop grand nombre de ces travailleurs canadiens ont été mis à pied. Cette tendance n'est pas unique à Hamilton. Elle se répand dans tous les grands centres manufacturiers de chaque province canadienne, mais on retrouve les plus lourds dommages au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique.

Initiatives parlementaires

Il est clair qu'on ne peut ignorer le secteur manufacturier plus longtemps. Des mesures comme celles contenues dans le projet de loi C-411 sont nécessaires dès maintenant pour aider à prévenir un plus grand dumping en sol canadien de marchandises à bas prix provenant de l'étranger ainsi que la perte d'emplois dans le secteur manufacturier qui s'ensuivra inévitablement.

De plus, il est absolument essentiel pour le bien-être de notre pays que les Canadiens achètent au Canada. Le magasinage transfrontalier peut paraître une aventure pour certains, mais je demande aux Canadiens de réfléchir un instant à l'effet que cela a sur leur économie et sur le gagne-pain de leurs voisins.

Tout n'est pas perdu, néanmoins. J'entends de plus en plus d'électeurs d'Hamilton-Est—Stoney Creek parler d'acheter des produits canadiens pour sauver les emplois ici. Malheureusement, le leadership du gouvernement conservateur n'a rien à voir là-dedans. Non, les gens comprennent de plus en plus les conséquences sur notre économie du magasinage outre-frontière.

Par ailleurs, quiconque suit l'actualité sait que la peur que des produits toxiques entrent en Amérique du Nord en provenance d'autres pays, en particulier la Chine, incite les gens à acheter des produits canadiens. Ainsi, de façon indirecte, les Canadiens utilisent leur bon sens et ils se battent. Nous pourrions utiliser ce gros bon sens plus souvent à la Chambre. Les députés pourraient cesser de jouer pour les caméras et commencer à s'occuper des Canadiens.

J'aimerais souligner — et cela ne surprendra pas les députés ministériels — que le NPD voit le marché d'une manière très différente des autres partis politiques. Par exemple, à notre avis, les soins de santé ne devraient pas être soumis aux forces du marché, sinon nous en arriverons à faire comme les États-Unis. Ils dépensent deux fois plus que nous par habitant pour les soins de santé et obtiennent des résultats moindres.

Nous pensons aussi que certains domaines doivent être protégés par le secteur public. Le secteur privé a aussi un rôle à jouer. Nous sommes d'avis que le Canada doit se doter de définitions axées sur le marché pour protéger les emplois canadiens contre le dumping des pays étrangers.

L'industrie de l'acier à Hamilton est un exemple. Les aciéries sont à la merci des entreprises étrangères qui inondent notre marché de leur acier excédentaire de qualité inférieure, ce qui nuit à nos meilleurs producteurs.

Revenons à la crise générale dans le secteur manufacturier. Un des échecs des gouvernements libéral et conservateur au cours des cinq dernières années concerne l'industrie du textile et du vêtement; les gouvernements se sont croisés les bras et ont regardé 50 000 emplois disparaître. Les conservateurs, durant le présent débat et bien d'autres, n'ont cessé de clamer avec désinvolture « promesse faite, promesse tenue ». Aujourd'hui, cette phrase sonne creux vu l'intensification de la crise et des pertes d'emplois dans le secteur manufacturier.

Lorsqu'il était dans l'opposition, le secrétaire parlementaire du ministre du Commerce international a déclaré ceci:

Un gouvernement conservateur défendra les travailleurs canadiens et prendra les devants en faisant jouer les politiques sur le commerce international pour s'assurer que le Canada peut lutter à armes égales.

Ce sont de belles paroles, mais les conservateurs n'ont rien accompli dans ce dossier.

Aujourd'hui, littéralement des milliers de travailleurs des usines de Hamilton attendent que le gouvernement fédéral fasse quelque chose pour protéger leurs emplois. Tout ce que le gouvernement actuel et,

du reste, le gouvernement précédent ont trouvé à faire pour les travailleurs canadiens a consisté à dire au revoir aux emplois.

•(1810)

Si je commence à avoir l'air en colère, c'est que je le suis. Hamilton a perdu 11 000 emplois simplement au cours de la dernière année. Entre 2002 et 2007, près de 300 000 emplois ont disparu dans le secteur manufacturier au pays. Et après, les gens se demandent pourquoi la pauvreté est en hausse. Il y a 300 000 personnes qui gagnaient honorablement leur vie et qui se retrouvent devant rien.

Je meurs d'envie d'entendre encore le gouvernement nous servir sa salade habituelle à propos de la croissance et de la création de jobines qu'il a prétendument favorisées avec ses politiques. Lorsqu'on regarde ce qui se passe, les travailleurs âgés, et il y en a beaucoup dans le secteur manufacturier, se font dire de se recycler. Après coup, on leur remet une spatule de cuisinier et on les laisse se débrouiller.

Les familles canadiennes peinent à se tirer d'affaire. Elles doivent en faire sans cesse davantage, mais gagnent de moins en moins d'argent. Depuis 1989, leurs revenus et leur pouvoir d'achat ont considérablement diminué. Souvenez-vous de 1989. C'était l'année de l'accord de libre-échange. La liberté d'échanger pour les uns a été aussi la liberté de priver de nombreux Canadiens de leurs emplois.

Depuis près de 20 ans, je vois mes amis et mes voisins perdre leur emploi et leur maison. Je les vois perdre espoir alors qu'ils attendent une véritable intervention de la part du gouvernement pour les protéger. Ils ne peuvent plus attendre. Le gouvernement a la responsabilité d'agir dès maintenant. Qu'il arrête de manipuler la vérité et de raconter des histoires. Il est temps de mettre sur pied une stratégie globale pour le secteur manufacturier, une véritable stratégie libre de toute partisanerie. Qu'il s'associe au monde des affaires et aux syndicats et qu'avec l'aide des meilleurs stratégies économiques du pays, il passe à l'action maintenant.

•(1815)

[Français]

M. Robert Vincent (Shefford, BQ): Monsieur le Président, cela me fait terriblement plaisir de prendre la parole à propos du projet de loi C-411, bien que je me réjouisse moins maintenant que j'ai entendu les libéraux. Selon eux, le Tribunal canadien du commerce extérieur règle tous les problèmes. Or, combien de décisions de ce tribunal Ottawa a-t-il respectées depuis son existence? Zéro. Qu'on ne vienne pas nous dire qu'il y a déjà des mesures en place pour respecter le Tribunal canadien du commerce extérieur. Jamais une décision de cette instance n'a été entérinée par Ottawa. Cet argument ne tient donc pas la route; cela n'a aucun bon sens.

D'où provient donc le projet de loi C-411? Ce n'est pas compliqué: cela découle du rapport du secteur manufacturier. Le rapport du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie était unanime. Je lis donc la recommandation 10 de ce même rapport auquel les libéraux, les conservateurs et les députés du NPD étaient favorables:

Que le gouvernement du Canada effectue un examen interne des politiques et pratiques canadiennes en matière de mesures antidumping et compensatoires, ainsi que de leur application, afin que les lois et les pratiques du Canada sur les recours commerciaux restent à jour et efficaces. Cet examen devrait également comprendre des comparaisons avec d'autres membres de l'Organisation mondiale du commerce, comme l'Union européenne et les États-Unis.

Initiatives parlementaires

Ce n'est pas moi qui ai pondu ce texte, mais le secteur manufacturier. Nous avons interrogé pendant un an des représentants de l'industrie, du secteur manufacturier et des syndicats. Il s'agit d'une recommandation que nous avons incluse dans ce rapport. Je n'invente rien. C'est un rapport unanime.

Pour ce qui est de comparer avec l'OMC, l'Union européenne et les États-Unis, les devoirs ont été faits. Nous nous sommes penchés sur la question, puisque les conservateurs ne manifestaient aucune volonté politique d'aider le secteur manufacturier. Je pensais que les libéraux pourraient comprendre, étant donné que, par les questions qu'ils posent en Chambre, ils demandent aux conservateurs d'aider le secteur manufacturier. Toutefois, lorsque vient le temps de passer de la parole à l'acte, ils restent assis sur leur chaise. Or, les députés du Bloc québécois ne sont pas restés assis sur leur chaise.

J'aimerais lire cinq critères énoncés — et ces cinq critères ne viennent pas du fin fond de la jungle; les États-Unis et l'Union européenne appliquent ces critères, dont voici le premier:

les prix, les coûts et les intrants doivent être déterminés par l'offre et la demande;

Ce n'est pas le cas de la Chine; cela ne fonctionne pas selon l'offre et la demande, mais c'est décrété par le président. Le plafond des salaires, par exemple, ne serait pas un coût de production déterminé par la loi du marché. Tel est le premier critère.

Voici les deuxième et troisième critères:

les sociétés doivent utiliser un seul jeu de documents comptables de base, qui font l'objet d'un audit indépendant conforme aux normes internationales;

les coûts de production et la situation financière des sociétés ne doivent faire l'objet d'aucune distorsion importante induite par d'anciens systèmes d'économie planifiée;

Il pourrait être question ici, par exemple, des privatisations à rabais. Je poursuis avec le quatrième critère:

les entreprises bénéficient de l'application de lois concernant la propriété et la faillite;

Elles sont donc soumises à ces lois qui garantissent sécurité juridique et stabilité à leurs activités. Ces cas d'entreprises sont insaisissables, dans les faits, parce que les lois sur la faillite sont déficientes et ne peuvent être exécutées. Ainsi, ces entreprises peuvent se permettre de rouler indéfiniment sans payer leurs dettes, ce qui diminue évidemment les coûts de fonctionnement.

Enfin, le cinquième critère se lit comme suit:

les opérations de change doivent être exécutées aux taux du marché.

Cela inclut un taux de change flottant déterminé à chaque transaction par l'équilibre entre l'offre et la demande sur le marché du change.

Le projet de loi vise donc à préciser les conditions permettant de déterminer si un pays répond à la définition économique de marché lors de l'évaluation de la valeur normale de la marchandise faisant l'objet d'enquête d'antidumping.

● (1820)

Les États-Unis et l'Union européenne ont ces cinq critères. Pourquoi le Canada fait-il bande à part? Pour nous, ce n'est pas important de laisser entrer au Canada toutes sortes d'objets et de produits. On va être heureux de les accueillir à bras ouverts, même si on ferme les entreprises. C'est ce qu'on fait. Il y a du laxisme. On ne fait absolument rien.

Pendant que les autres pays ont un certain nombre de critères, on se comporte comme un pays de seconde zone. Pour les Canadiens, ce n'est pas important de se protéger. C'est bien plus important de le faire pour les autres. Nous allons nous laisser manger la laine sur le dos comme de bons Canadiens.

Cela continue. Aujourd'hui même, que se passe-t-il dans ma région? On constate que la compagnie Productions Ranger se réorganise? C'est dans le journal d'aujourd'hui. Les Ranger ont dû se résoudre à mettre la clé sous la porte de cinq usines de couture qu'ils exploitaient, soit quatre en Beauce, dans le comté de l'ancien ministre de l'Industrie — c'est tout un hasard —, et une à Montréal où 200 emplois ont été supprimés.

Le représentant de l'entreprise, Yvon Ranger, disait ceci:

On peut compétitionner contre des entreprises québécoises ou canadiennes, mais on ne peut pas faire compétition à la Chine. Les grandes chaînes de magasins n'achètent presque plus au Canada. Tout est fait en Chine.

C'est aujourd'hui que cela s'est produit. Cinq usines ont encore fermé. Pourquoi? Parce qu'on ne fait rien. On ne fait rien parce qu'on n'a pas cinq critères d'analyse à cet égard pour analyser l'économie de marché d'un autre pays. Ce n'est pas compliqué. Ce n'est pas difficile d'avoir cinq critères. Mais ils ne comprennent encore rien. Il faudra que quelqu'un m'explique quelque chose. Si on ne peut pas se donner ces règles, comment se fait-il que les autres se les donnent?

Encore une fois, le Bloc québécois sollicite l'appui de tous les députés de cette Chambre pour venir en aide au secteur manufacturier. Toutefois, je pense que le Bloc québécois et le NPD seront les seuls à soutenir le secteur manufacturier. On va encore écouter les libéraux poser des questions aux conservateurs pour aider le secteur manufacturier.

Ce sera la deuxième chance qu'on leur donne. La première chance qu'on leur a donnée, c'était lorsqu'on a présenté une motion pour sauver le secteur manufacturier il y a de cela deux semaines. Toutefois, ils sont restés assis quand est venu le temps de voter.

On veut sauver une autre fois le secteur manufacturier. Cela ne coûte rien, cela coûte zéro dollar. On n'a même pas besoin de sanction royale. On n'a besoin de rien. La seule chose dont on a besoin, ce sont des votes pour vraiment sauver le secteur manufacturier au Québec et au Canada. Toutefois, si les gens ne veulent pas le sauver, on restera avec nos simples petits critères avec lesquels on ne peut rien faire.

En plus de ne rien faire, on nous dit que le Tribunal canadien du commerce extérieur va tout régler. Je l'ai dit tout à l'heure et il va falloir que je le redise encore. Ottawa n'a jamais donné son aval à une décision du Tribunal canadien du commerce extérieur. Jamais. Maintenant, on veut nous faire croire aujourd'hui que ce tribunal va tout régler. Or, c'est le ministre des Finances qui décide si, oui ou non, il met en application la décision du Tribunal canadien du commerce extérieur. Voyons donc!

Donnons des outils aux personnes qui contrôlent les services frontaliers pour qu'elles puissent enquêter de façon adéquate. On n'est même pas capables de le faire à l'heure actuelle.

Sait-on quel est le critère du Canada? Je vais le mentionner. Il n'y a qu'un seul critère que l'agence utilise dans chaque cas de dumping individuel. Pour déterminer si le Canada considère la Chine comme une économie de marché en vertu d'une enquête relative au dumping — voilà notre gros critère canadien —, le gouvernement fixe en majeure partie les prix intérieurs de sorte qu'il y a lieu à croire que ceux-ci seraient différents dans un marché où joue la concurrence.

Initiatives parlementaires

C'est ça notre critère. Conséquemment à cela, pour le cas récent de dumping, l'agence a déterminé chaque fois que le gouvernement chinois ne fixe pas les prix. C'est sûr, ce sont les compagnies qui le font, mais celles-ci sont subventionnées.

Quel est notre critère? Est-ce le gouvernement qui a fixé le prix? Si ce n'est pas le cas, ces compagnies peuvent faire entrer leur produits ici. C'est pour cela que les autres pays se donnent cinq critères. Ce n'est pas compliqué. Quand ces cinq critères sont observés, il n'y a pas de dumping.

En terminant, ce projet de loi pourrait donner à l'Agence canadienne des services frontaliers les outils nécessaires pour déterminer s'il y a du dumping de la part des pays émergents. Nos entreprises seraient davantage protégées au lieu de se plier à des enquêtes déficientes qui ne sont pas en mesure de les protéger contre le dumping.

• (1825)

Le temps presse. Déjà 68 000 emplois ont été perdus au Québec depuis l'arrivée au pouvoir des conservateurs. Comme je le disais précédemment, ce projet de loi présente les mêmes critères que ceux adoptés par l'Union européenne et les États-Unis et je le redis encore.

[Traduction]

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Monsieur le Président, en tant que députée de la circonscription de Renfrew—Nipissing—Pembroke, dans la vallée de l'Outaouais, je suis ravie d'avoir l'occasion de commenter le projet de loi d'initiative parlementaire qu'a présenté la députée de Terrebonne—Blainville et demandant au gouvernement de modifier la Loi sur les mesures spéciales d'importation.

Le projet de loi propose de modifier la Loi sur les mesures spéciales d'importation, à savoir la loi canadienne sur les recours commerciaux qui régit l'application des droits antidumping et des droits compensateurs aux importations de produits faisant l'objet d'un dumping ou d'un subventionnement qui causent un préjudice aux producteurs canadiens.

Les droits antidumping sont des droits supplémentaires qui visent à corriger les prix inférieurs aux prix du marché qui sont pratiqués par un exportateur dans le marché du pays d'importation. Les droits compensateurs visent à corriger les effets des subventions des pays étrangers sur des produits importés.

La loi vise à établir un équilibre entre les intérêts des parties qui ont besoin de protection face aux importations causant préjudice en raison d'un dumping ou de subventions et les intérêts de ceux qui ont besoin d'un accès sûr aux importations, afin d'assurer la rentabilité de leur activité économique. On reconnaît ainsi que les industries canadiennes ont droit à une protection dans certaines circonstances et en conformité avec des règles acceptées internationalement. On reconnaît également que le Canada est un pays commerçant qui compte sur des échanges commerciaux prévisibles, y compris de produits importés, pour demeurer concurrentiel dans l'économie mondiale.

La loi peut protéger les fabricants canadiens contre le préjudice causé par des importations faisant l'objet d'un dumping ou d'un subventionnement, mais elle ne visait pas à servir de bouclier pour les sociétés canadiennes devant les réalités de la concurrence économique sur le marché mondial.

Le gouvernement du Canada a pour rôle et pour responsabilité de représenter tous les Canadiens, à la grande différence des isolationnistes ou des séparatistes québécois, qui ne voient pas,

dans une perspective plus large, que la prospérité du Canada dépend d'un accès ouvert au marché libre.

Il n'y a pas meilleure publicité pour un Canada uni qu'un partage de la prospérité qui découle du fait que nous soyons membres de la fédération canadienne. Nous bénéficions tous du fait que le Canada est un pays commerçant.

Dans ma circonscription, Renfrew—Nipissing—Pembroke, mes électeurs dépendent de l'accès aux marchés internationaux pour vendre leurs produits. Des gens, comme Dave Mackay, président local du Syndicat national des cultivateurs dans le comté de Renfrew, se sont fait les porte-parole de leurs membres pour exprimer leur inquiétude au sujet de ce qu'ils considèrent comme une grave crise financière chez les producteurs de porc et de bœuf.

Je suis heureuse de confirmer que je prépare la tenue d'une rencontre avec nos producteurs locaux du comté de Renfrew, car, ensemble, nous tâcherons de trouver des solutions à des problèmes qui ne sont pas faciles à résoudre.

La frontière vient à peine de rouvrir au bœuf et autres produits exportés par les agriculteurs canadiens aux États-Unis. Alors que de notre côté, nous collaborons avec les agriculteurs et que nous continuons d'être le gouvernement le plus réceptif à leurs besoins en plus de 14 ans, j'ai bien peur que tous les efforts que notre gouvernement a faits pourraient s'avérer vains à cause de ce projet de loi ou de quelque autre projet de loi d'initiative parlementaire qui pourrait être présenté par un député séparatiste.

La situation est la même dans le secteur du bois d'œuvre. Ce secteur emploie bon nombre de travailleurs de ma circonscription. Je suis fier de dire que l'un des premiers dossiers que notre premier ministre a mis à l'ordre du jour a été le règlement du conflit dans le secteur du bois d'œuvre.

Je remercie le ministre du Commerce international de sa collaboration dans ce dossier et j'espère qu'il continuera de collaborer avec les producteurs de bois de ma région dans le cadre des travaux que nous menons pour améliorer l'entente actuelle.

Le temps est venu d'aller de l'avant. Nous avons fait ce qu'il fallait.

Il y a plusieurs autres secteurs qui dépendent des marchés étrangers dans ma circonscription. Je suis d'avis que la Chambre ne devrait jamais prendre quelque mesure que ce soit qui risque de compromettre des emplois pour les Canadiens, et cela comprend ceux qui vivent dans la province et dans la circonscription du député qui a déposé ce projet de loi d'initiative parlementaire.

• (1830)

Notre nouveau gouvernement conservateur s'est engagé à accroître la compétitivité du Canada à l'échelle internationale en déposant son plan économique à long terme intitulé « *Avantage Canada* », un plan qui a été conçu pour faire du Canada un leader économique mondial.

De l'Irlande à Singapour et au Royaume-Uni, les autres pays développent certains avantages compétitifs selon leurs propres capacités. Compte tenu des conditions sociales, démographiques et économiques qui prévalent au Canada, nous avons la chance de créer un avantage économique qui nous est propre.

Initiatives parlementaires

Avantage Canada vise à créer cinq avantages qui permettront d'améliorer la qualité de notre vie et de mieux réussir à l'échelle mondiale, soit un avantage fiscal, qui permettra de réduire les impôts de tous les Canadiens et d'établir le plus faible taux d'imposition pour les investissements dans les nouvelles entreprises de tous les pays du G7; un avantage financier, qui permettra d'éliminer la dette nette de l'ensemble des administrations publiques en moins d'une génération; un avantage entrepreneurial, qui permettra de réduire la réglementation inutile et les tracasseries administratives et de diminuer les impôts afin de favoriser l'investissement dans les entreprises; un avantage du savoir, qui permettra de créer la main-d'oeuvre la mieux formée, la plus compétente et la plus souple au monde, et enfin un avantage infrastructurel qui permettra d'investir dans une infrastructure moderne de calibre mondial pour assurer la libre circulation des personnes, des biens et des services.

Notre plan ambitieux, Avantage Canada, a été extrêmement bien reçu par de nombreux organismes. La Chambre de commerce du Canada a déclaré que c'était un excellent plan qui contient toutes les mesures nécessaires. La Chambre de commerce de l'Ontario a applaudi la mesure, affirmant qu'elle était une bonne base sur laquelle faire fond. Le Conseil canadien de l'apprentissage s'est dit satisfait des mesures positives contenues dans le plan. La Fédération canadienne de l'entreprise indépendante a également loué l'objectif du plan ainsi que les questions clés sur lesquelles, selon ses membres, nous devons nous concentrer. Ce n'est qu'un petit échantillon des réactions au plan Avantage Canada.

Notre plan est optimiste mais réaliste. Il est visionnaire tout en étant pragmatique et axé sur les résultats. Il est ambitieux mais bien ancré dans les réalités des marchés mondiaux.

L'économie mondiale est en changement. De nouveaux joueurs deviennent d'importantes puissances économiques. La concurrence est féroce sur les marchés mondiaux. Les économies émergentes comme la Chine, l'Inde et le Brésil, qui disposent d'une main-d'oeuvre peu chère, jouent un rôle de plus en plus important dans l'économie mondiale. Le coût de la main-d'oeuvre dans ces pays a toujours été faible et il restera plus faible que le coût de la main-d'oeuvre au Canada dans un avenir prévisible. Cet avantage est d'autant plus considérable que ces pays ont maintenant accès à l'information, qu'ils ont des pratiques commerciales plus efficaces et des liens avec l'économie mondiale.

Depuis la présentation d'Avantage Canada en 2006, nous avons pris des mesures considérables, dans le budget de 2007 et dans le récent énoncé économique de l'automne, pour réaliser sa vision, dont diverses mesures qui stimulent la croissance et la compétitivité des entreprises.

Grâce à la libéralisation des échanges commerciaux, aux progrès en matière de technologie de communication et à des coûts de transport relativement faibles, les sociétés peuvent plus facilement s'installer dans les pays qui leur donnent un plus grand avantage. De nombreuses activités exigeant une main-d'oeuvre nombreuse se sont déplacées vers les économies émergentes alors que les pays développés se spécialisent de plus en plus dans les activités à valeur ajoutée avancées comme la recherche et le développement, l'ingénierie et la conception de produits, activités qui exigent plus de capitaux et de connaissances. L'arrivée des économies émergentes crée autant de défis que de nouveaux débouchés pour le Canada. À court terme, les économies émergentes ont accru la pression concurrentielle des secteurs qui emploient beaucoup de main-d'oeuvre peu spécialisée.

Au fil du temps, les pays en voie de développement seront de plus en plus en mesure de faire concurrence dans les domaines à valeur ajoutée. Le Canada devra continuer d'innover et de se concentrer sur ses activités à valeur ajoutée afin de maintenir son avantage concurrentiel et de créer de meilleurs emplois. En revanche, ces économies émergentes offrent des débouchés importants au Canada et nous comptons en tirer profit à mesure que notre économie continuera de croître et de prospérer.

● (1835)

Mme Nina Grewal (Fleetwood—Port Kells, PCC): Monsieur le Président, je suis ravie de représenter les résidents de Fleetwood—Port Kells dans le débat d'aujourd'hui sur le projet de loi C-411. J'ai le plaisir de prendre la parole au nom du ministre du Commerce international et d'appuyer les commentaires de mon collègue relativement à la modification proposée à la loi canadienne sur les recours commerciaux.

Le projet de loi, présenté par la députée de Terrebonne—Blainville, touche des questions qui sont au coeur de toute les discussions sur la compétitivité du Canada dans une économie mondiale en changement constant. Le gouvernement du Canada est conscient des possibilités et des défis que le développement international présente pour les échanges commerciaux et les investissements canadiens.

Je saisis l'occasion qui m'est offerte de parler de l'approche du gouvernement et de ses plans à cet égard. Je dirai d'abord quelques mots sur le cadre international qui est à la base des relations commerciales internationales du Canada en général et de son régime antidumping en particulier.

L'Organisation mondiale du commerce établit les règles qui régissent les relations commerciales entre ses 150 membres. Le Canada est membre de l'OMC, tout comme la plupart de nos principaux partenaires commerciaux.

Le cadre de l'OMC consiste en une série d'accords visant des domaines particuliers de la politique commerciale internationale. L'accord pertinent au débat d'aujourd'hui est celui régissant les mesures antidumping. L'OMC vise à assurer la fluidité des échanges commerciaux entre ses membres, et elle prévoit certaines exceptions, dont les mesures antidumping.

Pour la gouverne des personnes qui regardent le débat, je dirai qu'il y a dumping lorsqu'une société vend un produit dans un pays étranger à un prix plus bas qu'elle ne le fait dans son pays. L'OMC prévoit les circonstances dans lesquelles un membre peut prendre des mesures antidumping à l'encontre d'un autre membre ainsi que les modalités d'application de ces mesures.

Le Canada énonce nos droits et nos obligations en vertu de cet accord dans sa Loi sur les mesures spéciales d'importation. Cette loi relève du ministre des Finances et sa mise en oeuvre relève de l'Agence des services frontaliers du Canada et du Tribunal canadien du commerce extérieur.

Je signale que le cadre antidumping du Canada prévoit un processus transparent, quasi-judiciaire pour l'examen des plaintes pour dumping formulées par des sociétés canadiennes à l'encontre de concurrents étrangers. Le processus assure un examen équilibré et objectif des préoccupations légitimes des industries canadiennes ainsi que des éléments de preuve présentés par des fournisseurs étrangers et leurs clients canadiens.

Dans sa présentation, la députée a indiqué que la mesure visait les produits de la Chine. Permettez-moi de parler des échanges commerciaux entre le Canada et la Chine.

La Chine est le quatrième marché d'exportation en importance du Canada. C'est notre deuxième partenaire commercial en importance. L'an dernier, nos échanges bilatéraux ont totalisé plus de 40 milliards de dollars. Pour le Canada, cela représente 7,7 milliards de dollars d'exportations. Ces chiffres révèlent une relation commerciale bien établie et croissante avec la Chine, et les bénéfices sont immenses pour les deux parties. Il suffit d'observer les réalisations des entreprises canadiennes en Chine, par exemple dans les secteurs du génie, des finances, des transports et des communications, pour comprendre qu'elles sont assez solides pour livrer concurrence sur ce marché dynamique.

C'est n'est là qu'une partie du tableau. Les statistiques nous disent autre chose, soit que nos importations de la Chine sont quatre fois plus importantes que nos exportations vers la Chine. Ces importations permettent aux consommateurs canadiens d'avoir de meilleurs prix et plus de choix.

● (1840)

Nous avons entendu des producteurs canadiens exprimer des préoccupations concernant la croissance des importations de Chine. Certains prétendent que ces importations constituent du dumping sur le marché canadien, ou qu'elles bénéficient de programmes de subventions en Chine.

Le Canada a 11 mesures antidumping qui s'appliquent aux importations de Chine. Dans trois cas où l'on a constaté que les produits étaient subventionnés, des droits compensateurs ont été imposés. Ces mesures montrent que notre système de recours commerciaux fonctionne.

Des entreprises canadiennes ont utilisé ce système en déposant des plaintes officielles à l'endroit de certaines importations de Chine. Des recours commerciaux ont été utilisés chaque fois qu'ils ont été jugés justifiés, par les enquêteurs canadiens, pour une importation donnée.

Il est utile de nous rappeler que de tels recours sont utilisés par le Canada à l'endroit de produits importés de Chine, mais nous ne devrions pas nous en remettre à notre système de recours commerciaux pour régler toute la question de la compétitivité du Canada en Chine et sur d'autres marchés.

Le gouvernement contrôle nos partenaires commerciaux pour s'assurer qu'ils respectent leurs engagements dans le cadre de l'OMC, y compris la Chine. Dans la plupart des cas, la Chine a respecté les engagements qu'elle a pris quand elle s'est jointe à l'OMC en 2001.

Il y a toutefois des exceptions. L'an dernier, le Canada a contesté à l'OMC le régime tarifaire de la Chine pour les pièces d'automobile importées.

Le Canada accorde une grande importance au secteur des pièces d'automobile. L'an dernier, les fabricants canadiens ont fourni au secteur de l'automobile en Chine, qui est en pleine expansion, des pièces d'une valeur totalisant plus de 370 millions de dollars.

Par ailleurs, le gouvernement a récemment décidé de se joindre à d'autre membres de l'OMC, afin d'amorcer des consultations officielles avec la Chine, sous l'égide de cet organisme. Ces consultations ont trait à la protection, par la Chine, des droits sur la propriété intellectuelle, et à certains programmes de subventions dans ce pays.

Ces consultations fourniront l'occasion au Canada de transmettre aux autorités chinoises les préoccupations des intervenants canadiens et d'évaluer les plus récentes mesures prises par la Chine dans les deux secteurs, afin que ce pays respecte ses obligations envers l'OMC.

Initiatives parlementaires

Les consultations constituent la première étape du mécanisme de règlement des différends de l'OMC. Si celles-ci ne permettent pas de régler le dossier, le Canada, comme les autres membres de l'OMC, peut demander qu'un groupe d'experts de l'OMC tranche la question.

Le nouveau gouvernement du Canada est conscient qu'un grand nombre de fabricants canadiens font face à une concurrence plus vive et qu'ils doivent s'adapter à un marché mondial en constante évolution.

Le gouvernement reconnaît que le Canada a besoin de se doter d'un contexte commercial plus compétitif, et il compte bien appliquer des politiques qui vont favoriser les investissements et la création d'emplois.

Dans son énoncé économique de l'automne dernier, le ministre des Finances présentait un plan sur les orientations stratégiques, intitulé *Avantage Canada*.

Avantage Canada présente la stratégie commerciale globale du gouvernement, conçue pour nous permettre de rechercher plus énergiquement des marchés à l'extérieur de nos frontières. À titre d'exemple, le gouvernement s'est engagé à relancer notre politique commerciale, tout en continuant à travailler afin d'obtenir des résultats significatifs dans le cadre des négociations multilatérales du cycle de Doha.

Nous nous sommes aussi engagés à accélérer les négociations sur les ententes commerciales bilatérales, qui incluent les accords de libre-échange, l'amélioration des relations et les accords d'investissements.

Dans le cas de la Chine, une entente sur la promotion et la protection des investissements étrangers est une priorité. Dans le marché international actuel, les investissements favorisent le commerce et sont un catalyseur essentiel pour le transfert de la technologie et le développement de liens dans la chaîne d'approvisionnement.

Par conséquent, nous pensons que le Canada peut tirer des avantages importants d'un accord d'investissement avec la Chine. Nous voulons aussi montrer au monde que le Canada fait des progrès au niveau de la valeur des investissements.

● (1845)

Nous lançons le message que le Canada est un chef de file en sciences et en technologie, et un endroit idéal pour établir une base commerciale nord-américaine, particulièrement dans les secteurs où les liens avec les sciences, la technologie et l'innovation sont importants. La stratégie du gouvernement vise aussi à renforcer notre présence sur place dans des...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Reprise du débat. La députée de Terrebonne—Blainville a la parole.

[Français]

Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ): Monsieur le Président, avant de débiter, j'aimerais demander à mes collègues de cette Chambre d'être sérieux et d'aller lire le rapport du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie, qui a été rendu public en février 2007 et qui a été adopté à l'unanimité par tous les membres de tous les partis politiques représentés en cette Chambre. À la lecture de ce rapport, ils se rendront compte que beaucoup de faussetés ont été dites ce soir en cette Chambre. Il y a eu énormément de faussetés.

Motion d'ajournement

J'ai bien écouté ces commentaires et je crois qu'il faut clarifier des choses. Je rappelle aux députés que le dumping existe actuellement et que, sur le plan international, le dumping est illégal. C'est une pratique commerciale déloyale, illégale, bien sûr, en vertu de laquelle une entreprise exporte un produit soit en bas du coût normal de production, soit en bas du prix auquel elle le vend sur son propre marché intérieur.

Lorsqu'une entreprise a des pratiques de ce genre, elle doit obligatoirement s'attendre à ce que les pays imposent des droits antidumping visant à annuler l'effet de ces pratiques déloyales et illégales. Les lois commerciales doivent réellement protéger les entreprises contre la concurrence déloyale et illégale qu'on appelle le dumping. Ce n'est pas seulement la Loi sur les mesures spéciales d'importation, ni le Tribunal canadien du commerce extérieur, puisque ces deux instances passent par les mains du ministre, et c'est le ministre qui soulève la question du droit antidumping.

Actuellement, les conservateurs ont décidé de ne pas appliquer les lois commerciales canadiennes qui permettraient de protéger temporairement nos entreprises et leur donneraient le temps de s'ajuster au nouveau contexte et aussi de se moderniser.

Nous ne serions pas les premiers à nous doter de mesures afin de nous assurer que nos entreprises ne soient pas en concurrence avec des pays ou des importateurs qui utilisent des moyens déloyaux et illégaux. Les États-Unis, 25 autres pays d'Europe et tous les membres de l'OCDE ont adopté ces mesures, sauf deux pays : — devinez lesquels — l'Australie et le Canada.

Les pays qui ont des mesures antidumping ont énoncé une série de critères permettant d'évaluer si les pratiques du gouvernement chinois, notamment, viennent fausser les coûts et les prix. Par exemple, ils vont regarder la valeur de la monnaie. Les règles pratiquées, notamment en Chine, seront aussi observées. Toutefois, ces pays savent très bien qu'ils ne sont pas toujours conformes aux règles universellement reconnues et se permettent de cacher des données.

Les Européens et les Américains évaluent aussi les fournisseurs. Encore une fois, le Canada montre qu'il manque complètement de leadership. Je suis convaincue que ce gouvernement, qui recherche la loi et l'ordre, ne peut pas permettre quelque chose d'illégal. Il devra automatiquement appuyer mon projet de loi. Je comprends que l'idéologie des conservateurs est axée vers le libre marché. Cependant, le libre marché ne veut pas dire l'illégalité. En permettant cela actuellement, on permet l'illégalité.

Je crois que les députés qui voteront contre mon projet de loi démontreront qu'ils sont favorables à l'illégalité au détriment des entreprises du Canada et du Québec. On verra mercredi prochain qui appuiera les entreprises.

Le gouvernement se vante d'avoir diminué les impôts et d'avoir fait adopter des mesures d'aide pour aider le secteur manufacturier, l'industrie forestière et l'agriculture. Or, dans les faits, il permet plutôt à ceux qui font des profits d'en faire plus. Il n'a mis de l'avant aucune mesure pour aider les entreprises qui vivent sur leur marge de crédit pour contrer les effets néfastes du dollar élevé. Il s'apprête maintenant à laisser les entreprises étrangères utiliser des méthodes déloyales illégales.

Le Bloc québécois croit que la mondialisation peut être profitable aux contribuables. Cette mondialisation offre la possibilité d'augmenter la diversité dans le choix des produits, mais il ne faut pas que cette mondialisation nuise aux efforts de nos entreprises qui n'ont actuellement pas suffisamment de mesures pour les aider à faire valoir leurs droits.

●(1850)

Alors, je le répète, le dumping, mesdames et messieurs les députés, mes collègues...

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Malheureusement, je dois interrompre l'honorable députée.

[Traduction]

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Conformément à l'article 93 du Règlement, le vote est reporté au mercredi 12 décembre 2007, immédiatement avant la période réservée aux initiatives parlementaires.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

[Traduction]

LA JUSTICE

L'hon. Irwin Cotler (Mont-Royal, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens au sujet de la question que j'ai posée au gouvernement concernant la peine capitale.

La décision du gouvernement conservateur de ne pas demander la clémence pour Ronald Allen Smith, un Canadien originaire de l'Alberta qui est actuellement le seul de nos concitoyens à être condamné à mort aux États-Unis, n'est pas seulement un revirement par rapport à la loi canadienne et à la politique que le gouvernement du Canada pratique depuis longtemps, ce qui en soi est déjà déplorable, mais elle illustre également une attitude où l'idéologie et la politique l'emportent sur les principes et les règles établies.

L'analyse de la décision du gouvernement révèle que le gouvernement réagit par ignorance ou par indifférence à l'égard de la loi et des précédents, tant au niveau national qu'international, et qu'il n'est même pas au courant de ce que les ministères fédéraux affirment.

Par exemple, quelques jours avant le revirement du gouvernement, le ministère des Affaires étrangères avait réaffirmé la politique traditionnelle du Canada en déclarant qu'il n'y a pas de peine de mort au Canada et que la politique du gouvernement du Canada est de demander la clémence, pour des motifs humanitaires, pour les Canadiens condamnés à mort à l'étranger.

Mais l'ignorance ou l'indifférence ne s'est pas arrêtée là. Écoutez bien ceci: premièrement, la loi canadienne interdit l'extradition d'un ressortissant américain vers un État des États-Unis qui applique la peine de mort. Pourtant, le gouvernement du Canada n'interviendra pas dans le cas d'un Canadien condamné à mort dans un État américain.

Deuxièmement, dans l'affaire *Burns et Rafay*, la Cour suprême du Canada a affirmé que la peine capitale violait l'article 12 de la Charte canadienne des droits et libertés, qui offre une protection contre les « peines cruel[le]s et inusité[e]s ».

Par conséquent, la cour a déclaré que le Canada ne pouvait pas extraditer ces deux citoyens canadiens aux États-Unis à moins qu'il obtienne l'assurance de l'État qui demandait l'extradition qu'il n'imposerait pas la peine de mort.

Le gouvernement connaît-il cet arrêt ou est-il indifférent aux décisions de la Cour suprême et prêt à aller de l'avant en dépit de la loi canadienne?

Troisièmement, le 12 novembre 2005, le Canada a ratifié le deuxième protocole facultatif se rapportant au Pacte international relatif aux droits civils et politiques où il déclarait qu'en tant qu'État partie, il était:

désireux de prendre, par le présent Protocole, l'engagement international d'abolir la peine de mort.

Le gouvernement sait-il que nous avons ratifié ce protocole ou, là encore, est-il prêt à agir sans tenir compte de nos engagements tant internationaux que nationaux?

Quatrièmement, le 1^{er} novembre, le Canada était notoirement absent de la liste des parrains d'une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies qui demande un moratoire international sur la peine de mort.

Cinquièmement, la Cour suprême des États-Unis a ordonné de surseoir à une exécution par injection létale dans l'État du Mississippi jusqu'à ce qu'ait été effectué un examen visant à déterminer si cela constitue un châtiment cruel ou inusité, ce qui est interdit par la déclaration des droits aux États-Unis.

Dans le cas d'un Canadien, Ronald Allen Smith, qui a été condamné à mort par injection létale dans l'État du Montana, le gouvernement est-il au courant de l'examen judiciaire de la constitutionnalité de la pratique par la Cour suprême ou, encore là, est-il indifférent à ce qui se passe et prêt à fermer les yeux sur une situation qui, une fois de plus, est contraire à la pratique et au droit canadiens et internationaux?

Sixièmement, une étude récente de l'association du Barreau des États-Unis a démontré que le taux d'homicide dans les États qui n'imposent pas la peine de mort n'est pas plus élevé qu'ailleurs. L'étude montrait également que la peine de mort est proportionnellement plus souvent imposée à des pauvres, des gens de couleur, des individus dont les avocats sont inefficaces et le reste.

Encore une fois, on peut se demander si le gouvernement connaît ces données ou s'il y est indifférent parce qu'elles ne vont pas dans le sens de son préjugé idéologique?

Septièmement, le gouvernement sait-il qu'il n'y a pas d'appel possible d'une peine de mort appliquée à la suite d'une erreur? Nous avons vu que M. Truscott avait été condamné à tort. S'il n'avait pas obtenu la clémence, il n'y aurait jamais pu y avoir de réparation.

En outre, la série de motifs invoqués par le gouvernement pour...

Motion d'ajournement

● (1855)

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada a la parole.

M. Rob Moore (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, je crois que le député allait parler de son huitième point. Cela fait trois fois cette semaine que l'opposition a soulevé cette question pendant le débat d'ajournement.

Je signalerai de nouveau, comme je l'ai fait hier, qu'il n'y a pas eu de mention des victimes de crime. De ce côté de la Chambre, nous préférons avoir une approche équilibrée dans notre système de justice pénale où nous tenons compte des droits des victimes. Je n'ai pas entendu un député cette semaine mentionner le sort des victimes de crime.

Le ministre de la Justice a dit à plusieurs reprises à la Chambre, en parlant de la peine de mort, que le gouvernement n'allait pas changer la loi à cet égard. C'était en 1976 que le Canada a radié la peine de mort du Code criminel.

Notre gouvernement reconnaît que les systèmes judiciaires des autres pays ont des opinions différentes sur la question. Bien que le gouvernement reconnaisse que chaque État souverain a le droit de se doter de ses propres lois, le gouvernement continue également de promouvoir le respect absolu des garanties internationales là où la peine de mort est toujours appliquée.

Le 15 novembre, l'Assemblée générale des Nations Unies s'est prononcée sur une résolution qui exigeait un moratoire sur le recours à la peine de mort. Le Canada a appuyé cette résolution et, comme nous étions en faveur de l'objectif de la résolution, appuyé ses coparrains dans leurs efforts pour contrer les tentatives en vue de miner la résolution.

Comme le député peut le constater, le Canada prend position à cet égard sur la scène internationale.

Pour ce qui est de la question de la clémence, le député a tort. Le ministre a affirmé que notre gouvernement étudiera chaque cas individuellement. Si un autre pays n'acceptait de faire preuve de clémence que si le contrevenant était rapatrié au Canada, nous pourrions avoir des problèmes, en ce sens qu'un contrevenant qui aurait commis un meurtre à l'étranger pourrait devenir admissible à une libération conditionnelle au Canada et vivre ensuite en liberté dans nos collectivités.

Comme le démontre bien notre ambitieux programme dans le domaine de la justice, la protection des Canadiens est la principale priorité de notre gouvernement. Nous abdiquerions nos responsabilités en rendant possible la libération d'une personne ayant commis plusieurs meurtres. Je suis persuadé que les Canadiens ne tiennent pas à ce que les meurtriers soient libres de se promener dans nos rues, surtout s'ils n'ont pas purgé une peine proportionnelle à la gravité de leur crime.

Comme le ministre de la Justice l'a dit à la Chambre:

Notre pays, et notre gouvernement en particulier, affichent un bilan remarquable au chapitre des droits de la personne chez nous et à l'étranger. Je crois que tous les Canadiens peuvent en être très fiers.

Nous continuerons de nous battre pour les Canadiens. Nous nous battons aussi pour assurer la sécurité de nos familles et de nos collectivités.

Motion d'ajournement

L'hon. Irwin Cotler: Monsieur le Président, toutes les raisons que le gouvernement invoque pour justifier sa décision déraisonnable sont encore moins rassurantes. Personne ne préconise de rapatrier M. Smith au Canada. Nous nous opposons à la peine de mort. Ce ne sont là que des faux-fuyants.

Nous nous préoccupons tout autant de la sécurité des Canadiens et des victimes d'actes criminels. Il est question ici de la peine de mort. Le gouvernement ne peut rien faire pour changer cette réalité. Le débat concerne le caractère sacré de la vie et la peine de mort.

Le représentant du gouvernement dit que nous ne nous soucions pas des victimes d'actes criminels. Dans mon discours, j'ai parlé des dangers associés aux erreurs judiciaires et du fait qu'on ne peut interjeter appel d'une peine de mort appliquée à la suite d'une erreur judiciaire. La peine de mort appliquée à la suite d'une erreur judiciaire est la pire attaque qui soit contre les victimes et leurs droits fondamentaux.

Nous parlons du caractère sacré et du respect de la vie humaine. Pour ce qui est d'étudier chaque cas individuellement...

• (1900)

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le secrétaire parlementaire du ministre de la Justice et procureur général du Canada a la parole.

M. Rob Moore: Monsieur le Président, c'est exactement ce dont je parlais. Encore une fois, le député nous parle d'une personne qui a commis plusieurs meurtres. Toutefois, nous n'avons rien entendu au sujet des deux victimes autochtones.

La position de notre gouvernement est on ne peut plus claire. Nous avons répété que nous n'avons aucunement l'intention de modifier nos lois au Canada. Le député doit certainement savoir que le domaine de compétence de notre gouvernement est notre pays et que notre pays est le Canada. Nous n'avons aucunement l'intention de modifier la loi au Canada.

Le ministre a dit que les affaires mettant en cause des Canadiens à l'étranger seraient examinées au cas par cas. Je pense que cela convient aux Canadiens. Comme je l'ai dit tout à l'heure, je ne crois pas que les Canadiens veulent que des auteurs de meurtres multiples se baladent dans les rues. Ils nous ont dit qu'ils voulaient un système de justice capable de les protéger.

Nous allons continuer de respecter nos obligations envers la communauté internationale et envers les Canadiens. Nous allons continuer de défendre les droits de la personne ici et à l'étranger.

* * *

MAHER ARAR

M. Bill Casey (Cumberland—Colchester—Musquodoboit Valley, Ind.): Monsieur le Président, en 2002, un citoyen canadien, Maher Arar, au moment où il transitait par l'aéroport Kennedy à New York, a été arrêté, détenu et placé en isolement pendant un bon bout de temps à Brooklyn, sans pouvoir communiquer avec un avocat, sans avoir été accusé de quoi que ce soit, sans avoir aucune idée de ce qui lui arrivait. Il a ensuite été transporté en Syrie, à bord d'un avion privé, si je comprends bien, et détenu pendant un an, pendant lequel il a été torturé et soumis à bien des traitements inhumains.

Cela est arrivé en bonne partie à cause de l'information provenant d'agences de sécurité canadiennes, la GRC, le SCRS ou autres. Ces fausses informations avaient été communiquées aux autorités américaines. Après que les questions eurent été soulevées, après que des gens eurent posé de nouvelles questions à ce sujet, d'autres

informations ont transpiré de ces agences, qui ont eu un sérieux impact sur la réputation et l'image publique de M. Arar, de même que sur la perception générale de cette affaire.

Il y a un certain temps, j'ai demandé au ministre de la Sécurité publique où en était le processus visant à établir la responsabilité des personnes qui ont communiqué ces fausses informations qui ont causé tant de tort à M. Arar. À l'époque, il y a peut-être quatre ou cinq mois, il m'avait dit qu'il y avait trois ou quatre enquêtes en cours.

Je sais que je ne suis pas le seul à avoir posé ces questions. Je sais que le député de Mont-Royal et plusieurs autres députés ont demandé si quelqu'un allait être tenu responsable pour le sort qu'a subi M. Arar. Ce dernier a souffert. Son épouse a souffert. Ses enfants ont souffert. Les contribuables canadiens en ont payé le prix, assez élevé. Tout le monde a payé, sauf ceux qui sont à l'origine du problème. Je crois que, à un moment donné, ils devraient répondre de leurs actes. Autant que je sache, cela ne s'est jamais produit.

La semaine dernière, j'ai demandé au ministre de la Sécurité publique où en étaient ces enquêtes et s'il pensait que quelqu'un serait tenu responsable un jour. Il a dû mal comprendre ma question, car il a répondu que des excuses avaient été faites, qu'un dédommagement avait été versé et que le gouvernement continuait de plaider la cause de M. Arar aux États-Unis.

Ce n'est pas ce qui se passe aux États-Unis qui me préoccupe en ce moment. J'aimerais en savoir plus sur les enquêtes qui se déroulent actuellement au Canada. Encore une fois, je crois que quelqu'un devrait être tenu responsable de ce qui est arrivé. Il ne devrait pas y avoir deux poids deux mesures. Je pense que justice doit être rendue. Je pense qu'il ne devrait pas être permis à la GRC et au SCRS de camoufler la vérité. Quelqu'un doit répondre de ses actes.

Encore une fois, j'aimerais poser des questions très précises sur ces enquêtes. De quelles enquêtes s'agit-il? Quelles mesures sont prises exactement pour déterminer qui a transmis les faux renseignements? Y a-t-il des interrogatoires? Qui est interrogé? Qui mène les enquêtes?

• (1905)

M. Ed Komarnicki (secrétaire parlementaire de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, j'interviens pour répondre aux questions qu'a posées à la Chambre le député de Cumberland—Colchester—Musquodoboit Valley au sujet des enquêtes en cours sur la participation du Canada à l'incarcération de M. Arar.

Je respecte l'opinion du député et je lui sais gré de se préoccuper de ce cas. Comme les députés le savent, le gouvernement a agi immédiatement pour commencer à mettre en oeuvre les 23 recommandations formulées dans le rapport du juge O'Connor.

Pour donner suite à ces recommandations, nous avons mis en place de nouveaux protocoles et signé un nouveau protocole d'entente pour établir des lignes directrices sur le partage de renseignements entre la GRC et le SCRS, et entre le Canada et nos alliés.

Notre objectif est d'aller de l'avant et de continuer à apporter les modifications nécessaires pour éviter que ce qui est arrivé à M. Arar ne se reproduise.

À la suite des conclusions de la Commission d'enquête sur les actions des responsables canadiens relativement à Maher Arar, le gouvernement du Canada a présenté ses excuses à M. Arar en janvier dernier. En outre, notre gouvernement a négocié une indemnisation pour lui et sa famille.

Le gouvernement a accepté toutes les recommandations formulées par le juge O'Connor dans son rapport sur les événements concernant Maher Arar. Il est en train d'en appliquer la totalité. Ainsi, il a entre autres protesté officiellement auprès du gouvernement des États-Unis au sujet du traitement réservé par ce pays à M. Arar et aux fonctionnaires canadiens qui sont intervenus dans ce dossier.

Immédiatement après avoir reçu le rapport du juge O'Connor, le 21 septembre 2006, le ministre de la Sécurité publique a écrit au secrétaire à la sécurité intérieure des États-Unis, Michael Chertoff, pour lui demander son appui dans le but de veiller à ce qu'aux États-Unis, les organismes publics soient bien mis au courant des conclusions de la commission et prennent les dispositions nécessaires pour modifier en conséquence leurs dossiers.

De plus, le premier ministre a parlé au président Bush, et l'ancien ministre des Affaires étrangères a écrit à la secrétaire d'État des États-Unis pour protester officiellement, au nom du Canada, contre le traitement du cas de M. Arar par le gouvernement des États-Unis.

Dernièrement, le 24 octobre, devant le comité des affaires étrangères de la Chambre des représentants des États-Unis, la secrétaire d'État des États-Unis, Condoleezza Rice, a admis qu'il y avait eu certaines lacunes dans le traitement du cas de Maher Arar.

Notre gouvernement trouve encourageants les propos que la secrétaire d'État a tenus au sujet de l'affaire Arar, mais nous avons néanmoins déployé d'autres efforts en espérant que le gouvernement des États-Unis poursuive ses démarches en vue de mener cette affaire à bon terme. Immédiatement après la comparution de la secrétaire d'État Rice devant le Comité des affaires étrangères de la Chambre des représentants du Congrès américain, le ministre de la Sécurité publique a de nouveau écrit à M. Chertoff afin d'encourager le gouvernement des États-Unis à faire le nécessaire pour que le nom de M. Arar ne figure plus sur aucune de ses listes de surveillance.

Notre gouvernement a pris un nombre important de mesures pour s'assurer que pareille situation ne se reproduise plus. Il a notamment mis en application quelques-unes des recommandations qui lui ont été faites. Le député devrait se tourner vers l'avenir, pas vers le passé.

M. Bill Casey: Monsieur le Président, cette réponse fait presque peur. Je reconnais tout ce que le gouvernement a fait pour s'assurer

Motion d'ajournement

qu'une situation semblable ne puisse se produire à l'avenir. Cependant, une situation terrible s'est produite et des gens ont payé un prix élevé. Ce qui est arrivé à M. Arar est inacceptable et je crois comprendre, d'après la réponse du député, que le gouvernement ne va pas se soucier de trouver des responsables.

Assez étrangement, la réponse de l'autre jour et celle d'aujourd'hui sont marquées au coin de la critique à l'endroit des Américains pour ce qu'ils ont fait. Je souhaite obtenir des réponses quant au rôle que joue le gouvernement du Canada dans les enquêtes qui, si j'ai bien compris, sont en cours.

Lorsque j'ai appris l'incident épouvantable qui s'est produit à l'aéroport de Vancouver récemment, on a tout de suite annoncé que trois ou quatre enquêtes étaient en cours. Cela ressemblait étrangement aux réponses qu'on nous a fournies dans l'affaire Arar. Trois ou quatre enquêtes étaient en cours, mais on n'a jamais rien entendu au sujet de ces enquêtes.

J'aimerais que le gouvernement dise si on demandera des comptes aux responsables. Fait-on des efforts en vue de trouver les responsables?

M. Ed Komarnicki: Monsieur le Président, une enquête complète a eu lieu concernant le comportement des autorités canadiennes à l'égard de Maher Arar. On a formulé un grand nombre de recommandations. Le gouvernement a accepté et adopté les 23 recommandations du rapport du juge O'Connor. Nous avons presque fini d'y donner suite. Je pense que nous avons pris de mesures significatives. Le gouvernement a pris des mesures importantes.

En janvier 2007, le premier ministre a présenté des excuses à M. Arar et à sa famille et lui offert une indemnisation. Nous avons dit — et nous le maintenons — que M. Arar ne devrait figurer sur aucune liste de surveillance des États-Unis.

Le gouvernement a pris de nombreuses mesures et il y a eu un grand nombre de recommandations. Il y a eu des audiences et une enquête. Je ne sais pas ce que cherche le député, mais bon nombre de recommandations ont été formulées. Nous les avons prises au sérieux et nous y avons donné suite pour que pareille situation ne se reproduise jamais.

●(1910)

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): La motion d'ajournement est adoptée d'office.

[Français]

La Chambre s'ajourne donc à demain, 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 10.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 6 décembre 2007

Recours au Règlement

Le comportement allégué du député de Port Moody—Westwood—Port Coquitlam

Mme Redman	1791
M. Hill	1791
Mme Davies	1791

Les délégations interparlementaires

Le Président	1791
--------------------	------

AFFAIRES COURANTES

Loi sur l'accord définitif concernant la Première Nation de Tsawwassen

M. Strahl	1791
Projet de loi C-34. Présentation et première lecture	1791
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	1791

Les comités de la Chambre

Procédure et affaires de la Chambre

M. Goodyear	1791
Le Président	1792

Citoyenneté et immigration

M. Doyle	1792
----------------	------

Pêches et océans

M. Manning	1792
------------------	------

Le Régime de pensions du Canada

Mme Folco	1792
Projet de loi C-491. Présentation et première lecture	1792
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	1792

Pétitions

L'industrie minière

Mme Bonsant	1792
-------------------	------

Questions transformées en ordres de dépôt

M. Lukiwski	1792
-------------------	------

Recours au Règlement

Allégations de corruption du NPD dans Abbotsford

Mme Davies	1793
------------------	------

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Les travaux des subsides

Motion de l'opposition — La taxe fédérale d'accise sur l'essence

M. Zed	1793
Motion	1793
M. Wallace	1796
M. Laframboise	1796
M. Dewar	1797
M. Menzies	1797
M. Laframboise	1800
M. Watson	1800
M. Julian	1801
M. Laframboise	1801
M. Jean	1804
M. Julian	1805

M. Marston	1805
Mme Nash	1806
M. Jean	1807
Mme Savoie	1807
M. Julian	1808
M. Jean	1809
Mme Chow	1810
M. McTeague	1810
M. Warawa	1813
Mme Chow	1813
M. Jean	1814
M. Cannon	1814
Mme Sgro	1816
M. Laframboise	1816
Mme Chow	1817
Mme Sgro	1817
M. Fast	1819
M. Boshcoff	1820
M. Chong	1821
M. Wilfert	1821
M. Fast	1823

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Les Forces canadiennes

M. Kramp	1823
----------------	------

La violence contre les femmes

Mme Kadis	1823
-----------------	------

Les secteurs manufacturier et forestier

M. Lévesque	1824
-------------------	------

Les secteurs manufacturier et forestier

M. Godin	1824
----------------	------

Les British Columbia Dragoons

M. Cannan	1824
-----------------	------

Le diabète juvénile

M. Patry	1824
----------------	------

La Journée nationale de commémoration et d'action contre la violence faite aux femmes

Mme Boucher	1825
-------------------	------

La Grande Guignolée des médias

Mme Gagnon	1825
------------------	------

L'explosion de Halifax

M. Doyle	1825
----------------	------

L'amiante

M. St. Amand	1825
--------------------	------

Le Bloc québécois

M. Blaney	1825
-----------------	------

La violence contre les femmes

Mme Black	1826
-----------------	------

Mike Gardener

Mme Karetak-Lindell	1826
---------------------------	------

La violence contre les femmes	
Mme Deschamps	1826
La compagnie AbitibiBowater	
M. D'Amours	1826
Le chef du parti libéral	
M. Poilievre	1826
La Journée nationale de commémoration et d'action contre la violence faite aux femmes	
M. Dion	1827
M. Harper	1827

QUESTIONS ORALES

L'environnement	
M. Dion	1827
M. Harper	1827
M. Dion	1827
M. Harper	1827
M. Ignatieff	1827
M. Harper	1827
M. Ignatieff	1828
M. Baird	1828
M. Duceppe	1828
M. Harper	1828
M. Duceppe	1828
M. Harper	1828
M. Paquette	1828
M. Baird	1828
M. Paquette	1828
M. Harper	1828
M. Layton	1828
M. Harper	1829
M. Layton	1829
M. Harper	1829
Le registre des armes à feu	
Mme Robillard	1829
M. Day	1829
Mme Robillard	1829
M. Day	1829
La justice	
Mme Barnes	1829
M. Nicholson	1829
Mme Barnes	1830
M. Nicholson	1830
La sécurité publique	
M. Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	1830
M. Day	1830
M. Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	1830
M. Day	1830
Les sondages	
M. Guimond	1830
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	1830
M. Guimond	1830
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	1830
Le premier ministre	
M. Coderre	1830
M. Harper	1831
M. Coderre	1831

M. Harper	1831
Le secteur du sans-fil	
M. Brison	1831
M. Prentice	1831
M. Dion	1831
M. Prentice	1831
La réforme démocratique	
M. Harvey	1831
M. Van Loan	1831
La sécurité publique	
Mme Priddy	1831
M. Day	1831
Mme Priddy	1831
M. Day	1832
L'affaire Airbus	
M. Thibault (Nova-Ouest)	1832
M. Nicholson	1832
M. Thibault (Nova-Ouest)	1832
M. Nicholson	1832
La santé	
Mme Fry	1832
M. Clement	1832
Mme Fry	1832
M. Clement	1832
Les affaires étrangères	
Mme Freeman	1832
Mme Guergis	1833
Mme Freeman	1833
Mme Guergis	1833
La violence faite aux femmes	
M. Wrzesnewskyj	1833
M. Nicholson	1833
Les travaux publics et les services gouvernementaux	
M. Allen	1833
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	1833
Les terminaux de GNL	
M. Bevington	1833
M. Cannon	1833
L'énergie	
M. Bevington	1834
M. Lunn	1834
La citoyenneté et l'immigration	
M. Malhi	1834
Mme Finley	1834
Les affaires autochtones	
M. Albrecht	1834
M. Strahl	1834
Les affaires étrangères	
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	1834
Mme Guergis	1834
Les travaux de la Chambre	
M. Goodale	1834
M. Van Loan	1834

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Travaux des subsides

Motion de l'opposition — La taxe d'accise fédérale sur l'essence

Motion.....	1835
Mme Kadis.....	1835
M. Paquette.....	1836
M. Laframboise.....	1838
M. Jean.....	1839
M. Stoffer.....	1840
M. Jean.....	1840
M. Laframboise.....	1842
M. Stoffer.....	1843
M. Lee.....	1844
M. Abbott.....	1844
Mme Fry.....	1844
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca).....	1846
M. Fast.....	1846
M. Stoffer.....	1846
M. Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe).....	1846
M. Jean.....	1848
M. D'Amours.....	1849
Mme Savoie.....	1849
M. Jean.....	1850
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca).....	1851
M. Stoffer.....	1851
M. Jean.....	1852
M. Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe).....	1853
Mme Gallant.....	1853
Adoption de la motion.....	1854

Le Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2007-2008

M. Toews.....	1854
Motion d'adoption.....	1854
Adoption de la motion.....	1855
M. Toews.....	1855
Projet de loi C-35, Première lecture.....	1855
Adoption de la motion; première lecture du projet de loi.....	1855
Deuxième lecture.....	1855
Adoption de la motion.....	1855
Deuxième lecture du projet de loi, formation de la Chambre en comité plénier, sous la présidence de M. Blaikie.....	1855

(Article 2).....	1855
M. Silva.....	1855
M. Toews.....	1855
Adoption de l'article 2.....	1855
Adoption de l'article 3.....	1855
Adoption de l'article 4.....	1855
Adoption de l'article 5.....	1855
Adoption de l'article 6.....	1855
Adoption de l'article 7.....	1855
Adoption de l'annexe 1.....	1855
Adoption de l'annexe 2.....	1855
Adoption de l'article 1.....	1855
Adoption du préambule.....	1856
Adoption du titre.....	1856
Adoption du projet de loi.....	1856
Rapport du projet de loi.....	1856
Motion d'adoption.....	1856
Adoption de la motion.....	1856
Troisième lecture.....	1856
Adoption de la motion.....	1857
Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi.....	1857

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La Loi sur les mesures spéciales d'importation

Projet de loi C-411, Deuxième lecture.....	1857
M. Bains.....	1857
M. Marston.....	1858
M. Vincent.....	1859
Mme Gallant.....	1861
Mme Grewal.....	1862
Mme Bourgeois.....	1863
Report du vote sur la motion.....	1864

MOTION D'AJOURNEMENT

La justice

M. Cotler.....	1864
M. Moore (Fundy Royal).....	1865

Maher Arar

M. Casey.....	1866
M. Komarnicki.....	1866

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
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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 site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site 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

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Téléphone : (613) 941-5995 ou 1-800-635-7943

Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757

publications@tpsgc.gc.ca

<http://publications.gc.ca>

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 or the English version of this publication may be obtained from Publishing and Depository Services

Public Works and Government Services Canada

Ottawa, Ontario K1A 0S5

Telephone: (613) 941-5995 or 1-800-635-7943

Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757

publications@pwgsc.gc.ca

<http://publications.gc.ca>