



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 144 • NUMÉRO 031 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le lundi 23 mars 2009

—
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 lundi 23 mars 2009

La séance est ouverte à 11 heures.

Prière

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1100)

[Français]

LA LOI SUR LA COUR SUPRÊME

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD) propose que le projet de loi C-232, Loi modifiant la Loi sur la Cour suprême (compréhension des langues officielles), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

— Monsieur le Président, j'aimerais d'abord remercier le député de Skeena—Bulkley Valley d'appuyer mon projet de loi.

Depuis trop longtemps, le gouvernement refuse d'établir un critère de nomination linguistique pour les juges de la Cour suprême du Canada, ce qui signifie qu'il s'ingère de façon inquiétante dans les droits des individus.

[Traduction]

Il en résulte une violation répétitive des droits de la personne que le Canada ne peut tolérer.

[Français]

Heureusement, j'ai bon espoir que les choses vont changer, car en 2009, l'année du 40^e anniversaire de la Loi sur les langues officielles, les Canadiens ont décidé d'agir en se mobilisant pour la cause.

Dans un geste sans précédent, francophones et anglophones de tous les horizons confondus s'unissent pour appuyer mon projet de loi, le projet de loi C-232, qui vise à créer une condition de nomination des juges de la Cour suprême pour qu'à l'avenir ceux-ci comprennent l'anglais et le français sans l'aide d'un interprète. Cette mesure ne touchera pas les juges déjà en place.

Nous avons le même objectif de rétablir un droit fondamental de tous les Canadiens: le droit à un procès juste et équitable.

Mes chers collègues me permettront d'expliquer le contexte. Souvenons-nous que les lois du Canada ne sont pas écrites dans une langue, puis ensuite traduites, mais qu'elles sont écrites parallèlement dans les deux langues officielles et qu'aucune version n'a préséance sur l'autre. Les deux versions ne font qu'une. La loi canadienne est formée de deux langues imbriquées et indissolubles.

La Loi sur les langues officielles ainsi que la Charte canadienne des droits et libertés veillent à préserver cet acquis historique.

Par conséquent, pour comprendre les subtilités de la loi et l'appliquer dans son entièreté, il faut au moins comprendre les

langues officielles. Il faut aussi être en mesure d'entendre adéquatement les parties en cause dans une affaire sans l'aide d'un interprète pour prendre des décisions en toute impartialité et toute objectivité. Autrement, les parties courent le risque de subir des préjudices importants.

Il est donc crucial que les juges de la Cour suprême comprennent la loi telle qu'elle est, dans sa dualité, pour protéger nos droits. L'interprétation simultanée ou la traduction ne suffisent pas: elles donnent lieu à une interprétation qui, souvent, tend à s'éloigner du sens premier.

• (1105)

[Traduction]

Un nombre croissant de Canadiens estiment qu'un juge siégeant au plus haut tribunal de notre pays ne doit pas être partial et que ses connaissances ne doivent pas se limiter à la moitié du droit du simple fait qu'il ne connaît qu'une seule des langues officielles.

[Français]

Députés et citoyens canadiens auront peut-être un jour à se présenter devant la Cour suprême du Canada ou à vivre les répercussions d'une décision prise à ce niveau.

Qu'on imagine ce que c'est que d'être victime d'une injustice, parce qu'on n'a pas été bien compris.

Qu'on imagine qu'un juge ne peut obtenir des clarifications au moment opportun, parce que la traduction ou l'interprétation l'en empêche.

Qu'on imagine ce qui se produira lorsque les juges discuteront entre eux de l'avenir des gens, à l'extérieur d'une salle où l'on offrira un service de traduction et d'interprétation.

Qu'on imagine les conséquences.

[Traduction]

Comme l'a si bien dit le commissaire aux langues officielles, « Ce n'est donc pas par l'interprétation qu'on va nécessairement comprendre tous les éléments du débat antérieurs à l'arrivée de la cause devant la Cour suprême. »

Initiatives parlementaires

[Français]

Le gouvernement doit donc veiller davantage à la compétence des juges. Si la bonne connaissance du droit nous semble fondamentale avant d'accéder à la fonction de juge, la connaissance linguistique l'est tout autant.

Le commissaire aux langues officielles, Graham Fraser, affirme que:

[...] la connaissance des deux langues officielles devrait être l'une des compétences recherchées chez les juges siégeant au plus haut tribunal du pays. Une telle exigence démontrerait à l'ensemble du public canadien l'engagement du gouvernement du Canada envers la dualité linguistique. Il est essentiel, selon moi, qu'une institution aussi importante que la Cour suprême du Canada soit non seulement formée de juges ayant des compétences juridiques exceptionnelles, mais qu'elle soit aussi le reflet de nos valeurs et de notre identité canadienne en tant que pays bijuridique et bilingue.

Dans un autre ordre d'idée, la Loi sur les langues officielles prévoit que tous les tribunaux fédéraux sont tenus de veiller à ce que la langue choisie par les parties soit comprise du juge ou de l'officier de justice présidant l'audience, et ce, sans l'aide d'un interprète. Quelle est la seule exception à cette loi? La Cour suprême.

Il n'est pas juste que la loi s'applique aux tribunaux fédéraux, comme la Cour fédérale, la Cour d'appel fédérale et la Cour canadienne de l'impôt, mais pas à la Cour suprême du Canada. Pourquoi ferait-elle exception? La loi doit être la même pour tout le monde. Voici un exemple. À la Cour fédérale, la Cour d'appel ou la Cour canadienne de l'impôt, des juges ont été nommés bien qu'ils ne soient pas bilingues. Chaque individu peut subir son procès dans sa langue et le juge doit être bilingue. À la cour fédérale de l'impôt, il y a plus d'un juge, mais on n'a besoin que d'un juge pour l'audience. À la Cour suprême, par contre, il y a des cas où les neuf juges sont nécessaires. Ces neuf juges devraient donc être capables de comprendre le plaidoyer dans la langue demandée par le client.

Le 5 février dernier, la Cour suprême du Canada, dans l'affaire Caldech, a rendu une décision qui rappelle entre autres que le gouvernement fédéral a l'obligation constitutionnelle de mettre à la disposition du public des services de qualité égale dans les deux langues officielles.

Le commissaire explique qu'il s'agit d'un principe important qui clarifie la portée de la Loi sur les langues officielles.

Selon ce jugement, l'égalité ne doit pas être examinée de façon étroite, mais le gouvernement doit plutôt tenir compte de la nature du service en question et de ses objectifs lorsque vient le temps de définir ses obligations linguistiques.

Au Canada, le français bénéficie d'une égalité de statut et d'usage avec l'anglais. Aucun justiciable, qu'il soit francophone ou anglophone, ne devrait donc être entendu par le biais de l'interprétation ou d'autres moyens devant le plus haut tribunal du pays.

[Traduction]

Reconnaissons l'importance de nous faire comprendre sans interprète ni autres interventions.

[Français]

La Fédération des associations de juristes d'expression française de common law, la FAJEF, est d'avis que le processus actuel de nomination des juges de la magistrature fédérale, qui inclut la Cour suprême, ne tient pas suffisamment compte des droits linguistiques. La FAJEF nous fait remarquer que l'absence de mécanisme pour évaluer le degré de compétence linguistique des candidats nous confirme le peu d'importance qu'on accorde à cette question lors de la nomination des juges.

Le droit d'utiliser une langue devant un tribunal inclut également le droit d'être compris directement dans cette langue. À quoi sert le droit de s'exprimer dans sa propre langue si ceux à qui on s'adresse ne peuvent la comprendre? Il importe que chaque partie puisse être entendue dans des conditions qui ne les placent pas en désavantage par rapport à la partie adverse. Voilà la raison d'être de mon projet de loi.

Pour que les décisions de Cour suprême soient prises en toute connaissance de cause et que les Canadiens aient le droit à des procès justes et équitables, je vous invite à manifester votre appui à mon projet de loi, le projet de loi C-232. Personne ne souhaite qu'un juge mal informé décide de son avenir.

Dans un geste historique, joignez-vous à moi et aux organismes suivants, ainsi qu'à tous les Canadiens qui se sont prononcés en faveur d'une telle mesure: l'Association du Barreau canadien, l'Association des juristes d'expression française du Canada, l'Association du Jeune Barreau de Montréal, la Fédération des communautés francophones et acadienne du Canada, le Quebec Community Groups Network, le commissaire aux langues officielles, la Fédération franco-ténoise, la Fédération acadienne de la Nouvelle-Écosse, la Société nationale de l'Acadie, la Société de l'Acadie du Nouveau-Brunswick, l'Assemblée nationale du Québec, le premier ministre du Québec et aussi le Bloc québécois, qui m'a transmis une lettre m'informant qu'il appuiera ce projet de loi. J'apprécie certainement ce geste.

Mon projet de loi, sans bouleverser le système actuel, permettra à long terme d'éviter les nominations qui vont à l'encontre de l'esprit de la loi et de la Carte. Ainsi, nous veillerons davantage au respect du droit, au statut égal et à l'épanouissement des communautés linguistiques.

Je demande aussi au Parlement, au Parti libéral et au Parti conservateur de vraiment voir à ce que soient respectés les droits linguistiques des gens. Je vais donner un exemple. Lorsque la Cour suprême ou les autres cours et institutions ont été mises en place, elles l'ont été pour les citoyens, pour les Canadiens et les Canadiennes, aussi bien que pour les Québécois et les Québécoises. Ce n'est donc pas vraiment une cour qui a été mise en place pour affronter des juges, mais c'est plutôt une cour pour servir les citoyens. Aussi, le service donné aux citoyens devrait vraiment l'être dans leur langue.

J'ai beaucoup de respect pour nos interprètes et le beau travail qu'ils font pour nous; je veux les en remercier. Cependant, la Cour suprême du Canada, c'est la dernière cour à laquelle on a recours et où les juges vont rendre un jugement qui peut avoir un impact sur notre vie, pour le reste de nos jours. Alors imaginez que le juge n'ait pas bien compris le plaidoyer!

L'avocat Michel Doucet, de l'Université de Moncton, disait:

Lorsqu'on gagne un dossier par neuf voix contre zéro, c'est loin d'être dramatique, mais lorsqu'on perd un dossier par cinq voix contre quatre, comme cela m'est arrivé à un moment donné, et qu'on a plaidé ce dossier en français, on rentre ensuite à la maison et on écoute l'interprétation anglaise qui a été faite de notre plaidoirie devant la cour dont trois juges ne comprenaient pas le français. Comme ils devaient écouter la plaidoirie par l'intermédiaire de l'interprétation anglaise sur CPAC, on se pose des questions sur ce que les juges ont compris.

Imaginez! un avocat dit que c'est ainsi qu'il se sent par rapport à son plaidoyer. Il dit aussi:

J'ai écouté l'interprétation anglaise de ma plaidoirie et je n'y ai rien compris moi-même.

Initiatives parlementaires

Il a fait ce témoignage devant le Comité permanent des langues officielles ici, à Ottawa. Voici ce que Michel Doucet ajoute:

J'ai beaucoup de respect pour les interprètes et le travail qu'ils ont à faire. Ce doit être déjà assez compliqué de le faire dans un contexte politique, j'imagine ce que ce doit être dans un contexte judiciaire, où chaque mot compte [...]

Moi-même, quand j'étais représentant syndical, un avocat m'avait montré comment faire des arbitrages.

• (1110)

Parfois, il s'agit de la manière dont on se présente devant le juge et l'arbitre et si on peut les impressionner. Toutefois, comment peut-on impressionner un arbitre lors d'un plaidoyer en ce qui a trait à une loi s'il ne la comprend pas?

Au Canada, dans ce pays, cela a assez mûri.

• (1115)

[Traduction]

À l'heure actuelle, dans notre pays, les gens comprennent que, si nous utilisons deux langues officielles et que les lois sont rédigées en anglais et en français, et non traduites, nous ne pouvons pas accepter de nous retrouver, après des délibérations de tribunaux, avec une interprétation de la même loi faite par quelqu'un d'autre et non acceptée à la Chambre des communes.

[Français]

Je répéterai cette partie parce qu'elle est importante. La loi est écrite en français et en anglais. Ce Parlement a choisi que la loi ne soit pas traduite. Elle est écrite dans les deux langues officielles. À la Cour suprême du Canada, on accepte que des interprètes traduisent la loi pour le juge, mais on n'accepte pas d'interpréter la loi au Parlement. Les juges de la Cour suprême ont donc la responsabilité fondamentale de faire respecter la loi et de l'interpréter. Si la loi est écrite en français aussi bien qu'en anglais, le juge n'a pas le choix selon moi. Il doit être en mesure de comprendre la loi dans les deux langues officielles. C'est ce que l'on demande, et c'est important.

La langue que l'on parle ne fait pas de différence. On arrive devant un juge et l'interprète, avec tout respect, peut faire une erreur parce que l'avocat fait comme le député d'Acadie—Bathurst qui parle parfois tellement vite que l'interprète n'a pas le temps de traduire tout ce qu'il dit. Combien de fois ai-je fait des discours à la Chambre des communes et les interprètes m'ont dit que je leur ai donné du fil à retordre? Imaginez le juge qui essaie de comprendre l'avocat qui est en train de faire une présentation.

Pour cette raison, je demande l'appui de cette Chambre pour que, finalement, les prochaines nominations à la Cour suprême, qui est la plus haute cour de notre pays, le soient pour des juges qui comprennent les deux langues officielles. C'est vraiment important. Je me fierai sur la compréhension de mes collègues à propos de ce sujet pour tous les Canadiens et les Canadiennes. La cour est faite pour les citoyens et non pour les juges.

M. Pablo Rodriguez (Honoré-Mercier, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à féliciter mon collègue pour son projet de loi. Cela dit, je voudrais avoir une simple information. Je voudrais savoir si le projet de loi prévoit que les juges nommés doivent être bilingues de façon parfaite au moment de leur nomination ou si une période de grâce est prévue pour que la personne nommée puisse perfectionner sa connaissance de l'autre langue?

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue de sa question très importante. Le projet de loi est clair: il doit être bilingue lors de la nomination. Il ne doit pas essayer de l'apprendre par la suite. Pendant la période de temps qu'il lui faudrait pour l'apprendre, une personne de l'autre langue officielle devrait

encore une fois se passer d'avoir un juge qui comprend un projet de loi ou une loi dans les deux langues officielles pour les prochains quatre ans?

Le projet de loi est clair. On n'ira pas en arrière, ce n'est pas rétroactif. Les juges qui sont en place le resteront. Toutefois, ce sera obligatoire pour les nominations futures. On se rappelle que chaque fois qu'il y a une nomination à la Cour suprême — mon collègue s'en rappellera peut-être —, tout le pays demande au gouvernement de nommer un juge qui comprend les deux langues officielles et non quelqu'un qui les apprendra. La Cour suprême du Canada n'est pas une école.

Par exemple, il n'y a pas d'obligation pour que les sous-ministres choisis soient bilingues. Ils disent qu'il l'apprendront, mais on attend et ils ne l'apprennent pas. On ne veut pas que cela se passe à la Cour suprême. Mon projet de loi est clair, à savoir que les juges nommés à la Cour suprême doivent connaître les deux langues officielles de notre pays.

M. Richard Nadeau (Gatineau, BQ): Monsieur le Président, je voudrais d'abord féliciter mon collègue d'Acadie—Bathurst pour son projet de loi. J'ai la question suivante à lui poser.

Il vient de nous démontrer qu'effectivement, selon lui, et nous sommes d'accord avec son propos, les juges à la Cour suprême devraient être en mesure de comprendre le français et l'anglais. Il vient aussi de nous démontrer que ce devrait être la même chose pour les sous-ministres et les cadres supérieurs au sein de la fonction publique.

Qu'en est-il des ambassadeurs qui représentent le Canada et qui sont unilingues? Qu'en est-il selon lui des postes désignés bilingues occupés par des personnes unilingues? Quels sont ses malaises face à ces situations?

• (1120)

M. Yvon Godin: Monsieur le Président, le malaise, c'est qu'il y a deux semaines —on ne siégeait pas la semaine dernière, parce qu'on travaillait dans nos circonscriptions — on a questionné les témoins lors d'une session du Comité permanent des langues officielles pour découvrir dans quelle langue parlait le sous-ministre lorsqu'il rencontrait des employés qui parlent tous français. On nous a répondu qu'il parlait en anglais, parce qu'il ne parle pas français. C'est aussi la même chose pour les ambassadeurs.

Néanmoins, cela va plus loin: on a besoin d'un message du gouvernement conservateur, qui dit respecter les deux langues officielles de notre pays, à savoir s'il va appuyer un projet de loi comme celui-ci. Cela partira-t-il d'en haut? La Cour suprême du Canada appartient-elle aux citoyens? Par là, je veux dire: est-ce un endroit où les citoyens peuvent se faire entendre? Ou sert-elle plutôt aux nominations de juges? Ainsi, si j'aime bien un juge ou un avocat, je vais lui donner cette responsabilité? C'est cette question qu'on doit se poser: est-ce pour le bien-être des citoyens? Si un citoyen pense que la loi n'a pas été respectée et qu'il veut aller devant cette cour pour qu'on lui rende justice, il faut s'assurer que cet individu y sera bien entendu.

On ne demande pas la fin du monde. On ne me fera donc pas croire qu'on ne peut pas avoir neuf juges bilingues, alors qu'il y a 33 millions de personnes au Canada.

Initiatives parlementaires

J'ai trop confiance en nos gens partout au pays, peu importe de quelle province ils proviennent. Il y a de bons avocats et de bons juges qui parlent les deux langues et qui pourraient occuper ce poste. Une personne peut être très compétente vis-à-vis de la loi, mais si elle ne comprend pas ce qui se dit, comment peut-elle être un bon juge? Je le dis avec tout le respect que j'ai pour ces juges.

Voilà encore une fois pourquoi je demande au gouvernement et à tous les partis politiques — les différentes allégeances — d'appuyer ce projet de loi pour donner un exemple qui vient d'en haut et montrer que le Parlement a décidé que la Cour suprême du Canada respecterait les droits linguistiques. Il est question de la Loi sur les langues officielles, et le juge ne peut pas parler les deux langues. Il faut donc donner l'exemple.

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole aujourd'hui dans le cadre de la deuxième lecture du projet de loi C-232, Loi modifiant la Loi sur la Cour suprême (compréhension des langues officielles), mis de l'avant par l'honorable député d'Acadie—Bathurst. Celui-ci est également un des vice-présidents du Comité permanent des langues officielles. Il travaille fort au sein du comité pour faire avancer autant les droits des communautés vivant en situation minoritaire que la dualité linguistique canadienne. Ce projet de loi, qui est appelé à modifier la Loi sur la Cour suprême, ferait en sorte d'exiger comme condition de leur nomination que les candidats aux postes de juge comprennent l'anglais et le français sans l'aide d'un interprète.

Les langues anglaise et française façonnent la société canadienne depuis ses tout débuts. Il y avait d'abord les langues autochtones et, ensuite, celles des différentes communautés culturelles qui se sont jointes à nous. Ces deux langues sont fondamentales à notre identité comme Canadiens et Canadiennes et sont enracinées au coeur de notre identité.

Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance d'appuyer le développement des communautés minoritaires de langue officielle. En juin 2008, notre gouvernement a annoncé la Feuille de route pour la dualité linguistique canadienne 2008-2013. Il s'agit d'un plan quinquennal pangouvernemental assorti d'un budget de 1,1 milliard de dollars et qui comporte deux volets: la participation à la dualité linguistique et l'appui aux communautés minoritaires de langue officielle dans les secteurs prioritaires, soit la santé, la justice, l'immigration, le développement économique, les arts et la culture.

Je tiens à souligner dès le départ que notre gouvernement est déterminé à accroître la vitalité des communautés minoritaires de langue anglaise et de langue française au Canada et à encourager pleinement la reconnaissance et l'utilisation de ces deux langues officielles au sein de la population. Voilà ce sur quoi porte le projet de loi d'aujourd'hui.

Le Canada peut être fier de son système judiciaire — on n'a qu'à penser à tous les pays qui s'en inspirent — et des mesures adoptées pour permettre l'accès à la justice dans l'une ou l'autre des langues officielles. En fait, il est important de rappeler que la Cour suprême du Canada est un modèle de bilinguisme institutionnel. Elle accomplit la volonté du Parlement qui est que les institutions nationales soient bilingues sans pour autant exiger le bilinguisme de tous.

Le gouvernement maintient son engagement à préserver l'équité et la neutralité en vertu de la loi. Pour y parvenir, il se propose de se laisser guider par les importants principes du mérite et de l'excellence juridique dans les processus de sélection et de nomination des juges aux instances provinciales supérieures, aux tribunaux fédéraux et à la Cour suprême.

Le gouvernement a procédé jusqu'à ce jour à la nomination de plus de 200 juges à différentes instances canadiennes. Ces juges et ces avocats sont hautement compétents. Ces nominations incarnent concrètement les principes du mérite et de l'excellence juridique qui continueront d'inspirer les décisions du gouvernement en ce qui a trait à la nomination des juges.

Le mérite et l'excellence juridiques sont les assises du processus de nomination des juges. Les autres critères sont la maîtrise du droit, le jugement, les habitudes de travail, les aptitudes à la rédaction et à la communication, l'honnêteté, l'intégrité, le souci d'équité et la conscience sociale. Bien sûr, au coeur de ces facteurs se retrouve le bilinguisme.

Ainsi, le gouvernement peut tenir compte des compétences linguistiques des candidats et s'assurer qu'il offre l'accès à la justice dans les deux langues officielles pour tous les citoyens au pays. On est donc déterminés à constituer un système judiciaire fédéral qui offre un accès égal à la justice dans chacune des langues officielles.

• (1125)

J'aimerais également souligner que le gouvernement, avant de procéder à une nomination, entreprend de consulter le juge en chef de l'instance concernée afin de déterminer les besoins du tribunal, y compris les capacités linguistiques requises. Le juge en chef est en excellente position pour comprendre les besoins des communautés desservies et pour cerner les besoins particuliers lorsque des postes se libèrent. Nous demeurons également à l'écoute des conseils que nous prodiguent les groupes et les particuliers quant aux facteurs à considérer lorsqu'il s'agit de combler des postes vacants.

Par souci d'enrichir le plus possible son bassin de candidats bilingues aux postes de juges, le gouvernement invite les associations de juristes d'expression française et les communautés francophones à identifier les personnes qui possèdent les compétences requises, à encourager ces personnes à soumettre leur candidature et à en faire part également.

Le gouvernement est déterminé à nommer les personnes les mieux qualifiées. Il continuera de nommer des personnes compétentes et dévouées et à adhérer aux principes de l'équilibre hommes-femmes, et de la diversité culturelle et linguistique.

La Cour suprême du Canada joue un rôle fondamental dans notre société, en particulier à titre de gardienne ultime des valeurs inscrites dans la Charte canadienne des droits et libertés. Par conséquent, il est important que ses membres soient choisis parmi les juristes les plus distingués et les plus compétents. C'est pourquoi nous prenons grand soin de choisir les meilleures personnes, tant sur le plan des connaissances que de l'expérience et de l'engagement personnel envers l'excellence, lorsque vient le temps de choisir un juge.

Les juges nommés à la Cour suprême au cours des 130 dernières années se sont révélés être les meilleurs magistrats que la cour ait pu demander. Parmi ces qualités que l'on recherche chez un juge, on retrouve la capacité intellectuelle, une aptitude supérieure à rédiger des documents, une pensée innovatrice à l'égard des nouvelles questions juridiques et une grande sensibilisation à l'égard des diverses valeurs qu'on retrouve dans la Charte canadienne des droits et libertés.

Le constitutionnaliste Peter Hogg a ainsi décrit les qualités professionnelles et personnelles que doit avoir un juge de la Cour suprême du Canada:

1. Il doit être en mesure de résoudre des questions juridiques complexes, non seulement par ses compétences techniques sur le plan juridique, mais aussi en faisant preuve de sagesse, d'équité et de compassion.

Initiatives parlementaires

2. Il doit avoir l'énergie et la discipline requises pour examiner avec diligence les documents déposés dans chaque appel.

3. Il doit pouvoir conserver un esprit ouvert dans chacun des appels jusqu'à ce qu'il ait lu tous les documents pertinents et entendu les avocats de chacune des parties.

4. Il doit toujours traiter les avocats et les parties au litige qui comparaissent devant lui avec patience et courtoisie.

5. Il doit être en mesure de rédiger dans un langage clair des opinions bien étayées.

6. Il doit être en mesure de travailler en collaboration avec ses huit collègues afin d'arriver à des décisions unanimes ou majoritaires et de rédiger sa part des motifs de jugement.

La composition de la cour, y compris le nombre de juges, est régie par la Loi sur la Cour suprême qui prévoit qu'au moins trois des juges doivent venir du Québec. La reconnaissance de la tradition du droit civil du Québec exige la représentation des juges du Québec à la cour de manière à ce que celle-ci reflète bien le caractère bijuridique du Canada.

La Cour suprême a toujours été aussi le reflet de la composition régionale du Canada, et la pratique actuelle est fondée, conformément à la législation et à la tradition, sur la reconnaissance du pluralisme juridique, qui est une autre caractéristique fondamentale de notre pays, et sur la diversité régionale du processus de nomination.

J'aimerais continuer, mais mon temps est presque écoulé. J'ajouterai simplement que la composition de la Cour suprême reflète cette représentation régionale puisqu'elle est composée de trois juges de l'Ontario, d'un juge de l'Atlantique, d'un juge des Prairies et d'un juge de la Colombie-Britannique.

• (1130)

M. Pablo Rodriguez (Honoré-Mercier, Lib.): Monsieur le Président, il me fait plaisir de prendre la parole sur cet important projet de loi, présenté par mon collègue d'Acadie—Bathurst.

L'année dernière, mon collègue de Bourassa avait présenté un projet de loi identique qui, malheureusement, est mort au *Feuilleton* suite à la décision du gouvernement conservateur de mettre fin aux travaux de la Chambre en déclenchant des élections anticipées et, disons-le, des élections injustifiées.

Je suis heureux que mon collègue d'Acadie—Bathurst reprenne cette initiative et je dois saluer son travail — on peut sortir du cadre partisan — au regard de la promotion et du respect de nos deux langues officielles.

Cela fait cinq ans que je siége avec mon collègue d'Acadie—Bathurst au Comité permanent des langues officielles et je dois admettre que sur la question du bilinguisme et du respect de nos communautés, nous sommes généralement du même côté. Je veux également saluer le travail extraordinaire réalisé par mon collègue de Madawaska—Restigouche, un travail extraordinaire concernant justement la promotion du bilinguisme et du respect des communautés francophones hors Québec. Il y a une sensibilité que l'on partage de ce côté-ci de la Chambre et que l'on ne retrouve malheureusement pas du côté du gouvernement.

Concernant directement le projet de loi, il faut savoir que celui-ci modifie la Loi sur la Cour suprême et crée une nouvelle condition de nomination des juges à cette cour. Essentiellement, on demande que les juges comprennent l'anglais et le français, sans l'aide d'un interprète. On parle donc ici d'avoir des juges qui soient bilingues.

Il me semble que c'est le gros bon sens. Cela va au coeur même de notre engagement envers les communautés de langue officielle. On parle ici de donner un sens à tous ces beaux principes que l'on répète sans cesse.

On dit toujours que c'est important de promouvoir les deux langues, qu'il faut promouvoir le français, qu'il faut promouvoir l'anglais, qu'il faut accompagner les communautés, mais ça, ce sont mots. Il faut des gestes concrets. Le projet de loi que mon collègue d'Acadie—Bathurst présente aujourd'hui en est un geste concret.

On l'a dit, le projet de loi est fort simple: il demande que les juges nommés à la plus haute cour du pays comprennent les deux langues officielles. En fait, on veut qu'une cause, quelle que soit cette cause, puisse être entendue et comprise sans passer par le filtre de l'interprète lorsqu'on utilise l'une ou l'autre des deux langues officielles de notre pays.

Je l'ai dit un peu plus tôt, je siége au Comité permanent des langues officielles depuis plusieurs années. Au cours de nos travaux, nous avons pu constater qu'il y a beaucoup à faire en ce qui a trait à la promotion du bilinguisme et au respect des deux langues officielles.

Il y a du travail à faire, par exemple, si on veut que les langues de nos deux peuples fondateurs soient bien représentées au sein de la fonction publique fédérale. Des efforts sont faits dans cette direction, mais il faut faire plus. Il faut faire plus collectivement.

Par exemple, il faut que le bilinguisme soit une valeur véhiculée par l'ensemble du gouvernement. Il faut que les Canadiens de toutes les régions perçoivent cela, qu'ils en perçoivent l'importance et constatent que cela n'est pas un coût ou une contrainte, mais plutôt une occasion extraordinaire pour chacun de nous dans l'ensemble du pays. Il faut que tous comprennent que le bilinguisme fait partie de notre identité, que c'est à la base de ce qu'est le Canada et que cela fait partie de notre richesse collective en tant que Canadiens.

Dans un tel contexte, je ne crois pas qu'il soit déraisonnable de demander aux juges de la Cour suprême du Canada d'être bilingues, étant donné le degré de responsabilité qui incombe aux magistrats de la plus haute instance juridique au pays.

Si on croit au bilinguisme, si on croit à la dualité linguistique, on ne peut pas permettre une telle exception. On ne peut pas permettre l'unilinguisme à la Cour suprême, même si cela peut représenter une certaine contrainte pour certaines personnes.

• (1135)

Je suis convaincu qu'à la longue, tous vont adhérer à l'esprit de cette loi qui prend racine dans la volonté de ceux qui nous ont précédés, dans la volonté de vivre dans une société où les deux langues officielles ont le même statut juridique, et où les deux langues officielles sont traitées avec le même respect et avec la même importance.

Le projet de loi C-232 de mon collègue énonce clairement que:

[...] les juges sont choisis parmi les personnes visées au paragraphe (1) qui comprennent le français et l'anglais sans l'aide d'un interprète.

Initiatives parlementaires

On l'a dit, le projet de loi est simple et facile à appuyer. D'ailleurs, les partis d'opposition l'appuieront et ils ne seront pas les seuls. D'autres intervenants, comme les associations de juristes d'expression française, l'Association du Barreau canadien, l'Assemblée nationale du Québec et le commissaire aux langues officielles, M. Graham Fraser, se sont tous prononcés en faveur du bilinguisme des juges à la Cour suprême. Je pense aussi à la Fédération des communautés francophones et acadienne du Canada, qui demande depuis plusieurs années que le bilinguisme soit un critère de sélection des juges.

À ce chapitre, soulignons, en étant bon prince, que la nomination du juge Thomas Cromwell de la Nouvelle-Écosse à la Cour suprême du Canada est une bonne nouvelle sur le plan du bilinguisme. Comme on le sait, le juge Cromwell a comblé le siège laissé vacant par le départ à la retraite du juge Michel Bastarache. Le juge Cromwell est bilingue, ce qui est un pas dans la bonne direction. Toutefois, il faut plus que ça, il faut plusieurs pas dans cette même direction et, à ce chapitre, on ne peut malheureusement pas faire confiance au gouvernement conservateur. Rappelons-nous que c'est ce même gouvernement qui a éliminé le Programme de contestation judiciaire, et que c'est ce même gouvernement qui tarde à investir dans la dualité linguistique et dans le respect des langues officielles.

Radio-Canada expliquait récemment que l'unilinguisme anglais du juge Marshall Rothstein, le premier juge à avoir été nommé à la Cour suprême par le premier ministre il y a deux ans, complique le travail du plus haut tribunal au pays:

Cette situation force les juges francophones à écrire leurs ébauches dans la langue de Shakespeare, pour que les traductions ne viennent pas alourdir le processus. L'unilinguisme peut aussi constituer un problème lorsqu'il faut entendre une cause en français.

Cette situation ne peut pas se répéter à chaque nomination. Il faut des balises. Il faut pouvoir encadrer le gouvernement lorsqu'il doit choisir les juges qui siégeront à la plus haute cour du pays, une cour qui, soit dit en passant, est appelée régulièrement à trancher dans des causes qui touchent directement la dualité linguistique et le respect des deux langues officielles de notre pays.

Nous devons envoyer un message clair aux communautés de langue officielle du Canada. Elles luttent sur une base quotidienne pour préserver leur langue et leur culture, et trop souvent ces communautés ont dû tenir tête à des gouvernements conservateurs insensibles à leur situation et à leurs besoins.

Pensons ici à la fermeture de l'hôpital Montfort en Ontario. Pensons encore une fois à l'abolition du Programme de contestation judiciaire qui a justement permis aux francophones de l'Ontario de se battre et de gagner leur bataille pour garder ouvert l'hôpital Montfort.

Le fait d'avoir des juges bilingues à la Cour suprême n'est pas une fin en soi, mais cela envoie un message clair à l'effet que nous sommes sérieux quant à l'importance et au respect qu'on accorde à nos deux langues officielles. Je l'ai dit, ce n'est pas une fin en soi, il faut faire plus, beaucoup plus.

Par exemple, il faut des investissements à long terme, récurrents et prévisibles afin que nos organismes puissent planifier sur plusieurs années. Il faut investir dès la petite enfance de manière à permettre à nos jeunes de commencer leur apprentissage dans leur propre langue. Il faut renforcer les capacités de nos communautés et investir dans la culture locale.

• (1140)

En d'autres mots, il faut accompagner nos communautés de langue officielle, être à leur côté, les écouter, les entendre, les comprendre et

travailler avec elles pour qu'elles puissent se renforcer et s'épanouir. C'est tout le Canada et tous les Canadiens qui en ressortiront grandis.

M. Richard Nadeau (Gatineau, BQ): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, le Bloc québécois appuie le projet de loi C-232, Loi modifiant la Loi sur la Cour suprême (compréhension des langues officielles). Il s'agit d'un projet de loi déposé par mon collègue et député d'Acadie—Bathurst. Ce projet de loi est la pointe de l'iceberg, à savoir que le fédéral ne prêche pas par l'exemple lorsque vient le temps de parler de la question du bilinguisme dans ce pays nommé Canada.

On veut que la fonction publique fédérale soit bilingue pour qu'elle puisse répondre aux citoyennes et aux citoyens dans leur langue première. Le gouvernement a actuellement la volonté d'étudier comment les universités pourraient former des bacheliers et des diplômés à la maîtrise et au doctorat qui seront en mesure de parler le français et l'anglais, et ce, afin de composer un bassin de recrues qui travailleront à la fonction publique fédérale. En soi, c'est fort louable.

Cependant, en ce qui concerne cette idée présentement étudiée au Comité permanent des langues officielles, le mal est plus grand. C'est un mal que j'appelle « le mal canadien ». C'est-à-dire qu'on veut une fonction publique fédérale dont la vaste majorité des employés parlent le français et l'anglais, alors que les juges de la Cour suprême du Canada ne doivent pas être obligatoirement bilingues. C'est incohérent. Au Canada, on n'exige pas que les sous-ministres soient bilingues, mais on veut que le soient leurs subalternes, les gens qui travaillent pour les sous-ministres et qui sont dans l'appareil d'État. Quant au sous-ministre, pour sa part, il n'est pas obligé d'être bilingue. C'est de l'incohérence.

Les ambassadeurs du Canada ne sont pas obligés d'être bilingues et ils représentent le Canada, un pays dont la Constitution dit que ses deux langues officielles sont sur un pied d'égalité. Toutefois, les ambassadeurs qui représentent le Canada à l'étranger ne sont pas obligés d'être bilingues. C'est du cynisme. Cela va encore plus loin puisque des postes désignés bilingues dans la fonction publique fédérale sont comblés par des unilingues anglophones à la hauteur de 37 p. 100.

Vous voyez que le problème est profond. Lorsqu'on ne veut pas respecter le fait français, c'est de cette manière que l'on agit. C'est de cette façon que le gouvernement du Canada ou l'État canadien agit face au fait français. Cela explique la raison pour laquelle des gens comme les députés du Bloc québécois, tous les députés confondus, sont ici pour défendre la culture et la langue françaises qui sont une culture et une langue communes et publiques au Québec. Au Canada, on ne respecte pas cette langue. Vous aurez compris toute la question de l'indépendance du Québec, l'un des éléments fondamentaux. Le cynisme canadien est grand.

Je suis convaincu que vous serez d'accord avec moi, monsieur le Président. Je ferai un bilan du Parti conservateur en ce qui a trait au bilinguisme, à cette notion à laquelle il se dit favorable. Au Canada, il y a une langue plus officielle que l'autre, et vous aurez compris de laquelle il s'agit. Près de quarante ans après l'adoption de la Loi sur les langues officielles, il est toujours difficile de travailler en français dans l'appareil fédéral. Lorsqu'un gestionnaire est unilingue anglais, tous les employés sous son autorité travaillent en anglais. Lorsque dix fonctionnaires, soit neuf francophones et un anglophone, font une réunion, celle-ci se passe la plupart du temps en anglais parce qu'il y a de grandes chances que les francophones soient bilingues et que l'anglophone ne le soit pas.

Comble de tout, Ottawa ne considère toujours pas le bilinguisme nécessaire pour occuper des postes bilingues puisque la dotation non impérative est encore largement utilisée, particulièrement pour les cadres supérieurs. C'est le cynisme canadien face au fait français.

• (1145)

Bien que le Parti conservateur du Canada se soit engagé à appuyer la Loi sur les langues officielles dans son énoncé de politique en mars 2005 ainsi que dans sa dernière plateforme électorale, garantissant que l'anglais et le français ont égalité de statut ainsi que des droits et des privilèges égaux en ce qui a trait à leur usage dans l'ensemble des établissements du Parlement et du gouvernement du Canada, force est de constater que cette profession de foi ne se traduit pas dans la réalité.

Après l'abolition du Programme de contestation judiciaire, l'abolition du Partenariat interministériel avec les communautés de langue officielle, la nomination d'un juge unilingue anglais, les frasques de certains députés qui déversent leur mépris en osant traiter les Québécois d'analphabètes de la langue seconde alors que le français perd du terrain, à quoi devons-nous nous attendre? Pensons au député de Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, qui disait que les Québécois ne voulaient pas apprendre l'anglais, leur langue seconde, alors que Statistique Canada nous démontre fort bien que la ville de Gatineau est la ville la plus bilingue au Canada et que la ville de Montréal est la troisième ville la plus bilingue au Canada. Je suis originaire de Hawkesbury, en Ontario, une ville qui est située entre Gatineau et Montréal qui est la deuxième ville la plus bilingue au Canada. Les gens du Québec font des efforts. Le Québec est la province où il y a le plus de gens qui parlent le français et l'anglais. Des députés conservateurs viennent déverser leur fiel contre le fait français et c'est un francophone qui l'a fait. Comme quoi être dans le gouvernement conservateur n'aide pas la cause du fait français au Québec et au Canada.

Les députés conservateurs qui siègent au Comité des langues officielles ont refusé, en mai 2008, d'appuyer une motion portant sur le bilinguisme des juges à la Cour suprême. Si les engagements du premier ministre sont sincères, espérons qu'il saura rallier ses troupes et prouver son appui aux minorités linguistiques. C'est un drame d'horreur et nous nous y retrouvons à l'intérieur. C'est le Parti conservateur qui met de l'avant cette situation.

Compte tenu que le projet de loi vise à faire de la compréhension du français et de l'anglais sans l'aide d'un interprète une condition de nomination des juges à la Cour suprême; compte tenu que la Loi sur les langues officielles stipule que le français bénéficie d'une égalité de statut et d'usage avec l'anglais; compte tenu que les versions française et anglaise des lois ont valeur égale au fédéral, l'une n'étant pas la traduction de l'autre; compte tenu que le droit de toute citoyenne et de tout citoyen d'employer le français ou l'anglais devant les tribunaux du Canada est l'un des droits linguistiques fondamentaux et que la Loi sur les langues officielles du Canada reconnaît déjà l'importance d'être compris sans l'aide d'un interprète devant les tribunaux fédéraux comme la Cour canadienne de l'impôt, la Cour fédérale et la Cour d'appel fédérale; compte tenu des problèmes que peut poser la traduction simultanée, qui ne permet pas un temps de réaction adéquat pour interrompre, poser des questions, tant pour le juge que pour les avocats ou même pour les justiciables qui ont droit de pouvoir saisir toutes les nuances et subtilités de chacune des langues respectives, vous aurez compris que le Bloc québécois est en faveur du projet de loi C-232.

En conclusion, sachez, et sachons tous, que la nation québécoise s'est prononcée sur cette question. Le 21 mai 2008, tous les députés présents à l'Assemblée nationale du Québec ont adopté à l'unanimité

Initiatives parlementaires

la motion suivante: « Que l'Assemblée nationale du Québec affirme que la maîtrise de la langue française est une condition préalable et essentielle à la nomination d'un juge à la Cour suprême du Canada. »

Nous sommes en faveur de ce projet de loi. C'est la pointe de l'iceberg. Tout est encore à faire au Canada. Il n'y a pas le respect du fait français par l'institution fédérale. Il est à peu près temps que cela commence. Nous avons encore des doutes sur les conservateurs, mais le Bloc québécois appuie la langue française et appuie ce projet de loi.

• (1150)

[Traduction]

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Monsieur le Président, c'est un véritable plaisir et un honneur pour moi de prendre la parole à propos du projet de loi présenté par mon collègue, le député d'Acadie—Bathurst. La première fois qu'on m'a demandé de parler de ce projet de loi, j'ai pensé que c'était assez intéressant et, comme anglophone unilingue qui, à ce stade avancé de sa vie, essaie d'apprendre le français et y consacre pas mal de temps, c'est tout un honneur pour moi de pouvoir prendre la parole au sujet de cette question aujourd'hui.

Ce projet de loi stipule que toute personne nommée à la Cour suprême du Canada doit pouvoir comprendre les délibérations, qu'elles se déroulent en anglais ou en français, sans l'aide d'un interprète.

[Français]

Le gouvernement du Canada appuie fermement la promotion des deux langues officielles, le français et l'anglais, dans notre société. C'est une réalité fréquente dans ma province du Nouveau-Brunswick et dans la circonscription de Tobique—Mactaquac. Notre caractère bilingue est un aspect fondamental de notre identité nationale. Par conséquent, il est crucial que la Cour suprême, comme cime de notre système judiciaire, reflète cet élément du caractère de notre pays.

[Traduction]

Comme la Cour suprême est le haut lieu de notre système de justice, il est très important qu'elle reflète un des éléments du caractère de notre pays, soit le fait que le français et l'anglais en sont les langues officielles. C'est très important au Nouveau-Brunswick, où 33 p. 100 de la population est francophone.

Permettez-moi de décrire brièvement dans quel contexte constitutionnel les droits linguistiques sont exercés au sein de notre appareil judiciaire. L'article 133 de la Loi constitutionnelle de 1867 et le paragraphe 19(1) de la Charte prévoient que chacun a le droit d'employer le français ou l'anglais dans toutes les affaires dont sont saisis les tribunaux établis par le Parlement.

[Français]

Par ailleurs, le paragraphe 16(1) de la Loi sur les langues officielles crée le devoir institutionnel, pour la cour fédérale, de nommer des juges capables d'entendre les cas dans leur langue officielle ou dans les langues officielles de leur choix, directement, sans l'aide d'un interprète.

Initiatives parlementaires

●(1155)

[Traduction]

Qui plus est, nous sommes tenus d'entendre les parties dans la langue de leur choix, sans l'aide d'un interprète.

Je crois qu'il est important que nous réfléchissions au fait que cette cour est le plus haut tribunal du Canada et qu'elle compte seulement neuf juges provenant des différentes régions du pays. La Cour suprême doit refléter les valeurs et les principes de toutes les régions du pays, dont le Québec, le Nouveau-Brunswick, l'Ouest et le Nord.

C'est pourquoi il est important que les juges de la Cour suprême soient issus des différentes régions du Canada. À cause de cela, le Parlement a décidé, en 1988, de soustraire la Cour suprême de ce prolongement des droits constitutionnels.

L'engagement du gouvernement de veiller à ce que nos tribunaux disposent d'une capacité linguistique suffisante s'applique également à la Cour suprême du Canada. Comme nous l'avons déjà dit, tous les services et toutes les communications de la Cour suprême sont offerts tant en français qu'en anglais, à l'instar de ce qui se passe à la Chambre des communes. De plus, quiconque comparaît devant la cour peut s'exprimer par écrit ou de vive voix soit en français, soit en anglais. Les décisions de la cour sont aussi publiées dans les deux langues officielles, ce qui — et cela est aussi très important — contribue à ce qu'on appelle une jurisprudence bilingue croissante, que tous les Canadiens peuvent consulter.

Par ailleurs, comme les députés le savent, tous les juges actuels de la Cour suprême, à l'exception d'un seul, sont parfaitement compétents dans les deux langues officielles et sont capables d'entendre des causes dans les deux langues officielles sans avoir recours à l'interprétation simultanée. Cela veut donc dire huit juges sur neuf. Cela dit, des services d'interprétation et de traduction de haute qualité sont offerts pendant les audiences devant la cour et tous les juges ont l'aide d'un ou de plusieurs adjoints judiciaires bilingues. Une formation linguistique continue est offerte à tous les membres de la cour.

J'apprécie vraiment le fait qu'une formation linguistique continue est offerte aux députés.

[Français]

D'ailleurs, la plupart des députés du Parti conservateur apprennent également la langue française.

[Traduction]

Par conséquent, de toute évidence, la cour est en mesure de mener ses travaux dans les deux langues officielles. Je n'ai jamais entendu dire que la cour avait manqué à son devoir d'assurer les normes élevées de justice que les Canadiens méritent et auxquelles ils s'attendent. Au contraire, tant sur le plan national que sur le plan international, on reconnaît que la Cour suprême du Canada est un modèle de collaboration, de professionnalisme et de capacité supérieure. Les Canadiens peuvent être très fiers du prestige de leurs juges dans le monde entier.

Comme les députés le savent peut-être, en tant qu'instance nationale, la Cour suprême a toujours assuré une représentation régionale. Non seulement la Cour suprême maintient-elle ses deux systèmes juridiques par la nomination de trois juges du Québec, mais elle favorise aussi le pluralisme juridique en respectant une tradition de longue date, qui fait en sorte que ses autres membres viennent de toutes les régions du Canada. De cette manière, les Canadiens d'un bout à l'autre du pays savent que la diversité géographique du pays est représentée dans le plus haut tribunal du pays.

Il est clair que le gouvernement accepte qu'il importe de tenir compte des compétences linguistiques au moment de nommer des juges à la Cour suprême. Nous continuerons de veiller à en tenir soigneusement compte, tout comme cela a été fait lors de la nomination la plus récente.

Lorsqu'on m'a demandé, vendredi dernier, de parler de ce projet de loi, j'y ai réfléchi pendant le week-end. J'ai trouvé intéressant de prendre un moment pour me pencher sur les nominations. Pour remplacer le juge Bastarache qui a pris sa retraite, nous avons cherché un juge de qualité. L'important pour nous également est de reconnaître qu'au Canada, pour respecter l'équilibre régional, nous devons faire en sorte que notre magistrature puisse offrir des services en anglais et en français. Il est également important de tenir compte de la grande diversité de nos régions.

En ce qui concerne nos régions et leur grande diversité, nous avons, par exemple, une petite population dans les provinces de l'Atlantique qui ont 32 sièges dans cette enceinte. Nous avons également le Sénat qui nous permet d'équilibrer les choses sur le plan régional. Il est important que notre système judiciaire reflète également cette diversité.

Lorsqu'il a fallu combler le siège laissé vacant par le départ du juge Bastarache, le gouvernement a indiqué que la maîtrise des deux langues officielles serait un critère important dans le choix du candidat. Le gouvernement a tenu sa promesse avec la récente nomination du juge Thomas Cromwell, le 22 décembre 2008.

La nomination du juge Cromwell, un éminent juriste parfaitement bilingue, témoigne de l'engagement continu du gouvernement à nommer des juristes hautement qualifiés et de grande valeur au plus haut tribunal du pays. Pour toutes les nominations à la magistrature, y compris à la Cour suprême compte tenu du rôle fondamentalement important de cette dernière, le gouvernement demeure déterminé à considérer comme un facteur prépondérant le mérite fondé sur l'excellence dans le domaine juridique et les aptitudes personnelles.

Nous sommes conscients que la capacité linguistique de nos tribunaux doit être suffisante afin d'assurer un accès égal à la justice en anglais et en français. Le gouvernement a fait preuve de vigilance en matière de maîtrise des deux langues officielles et continuera d'agir ainsi afin d'atteindre cet objectif.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1200)

[Traduction]

LOI DE MISE EN OEUVRE DE L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE CANADA-AELE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 13 mars, de la motion portant que le projet de loi C-2, Loi portant mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange (Islande, Liechtenstein, Norvège et Suisse), de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et la République d'Islande, de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et le Royaume de Norvège et de l'Accord sur l'agriculture entre le Canada et la Confédération suisse, soit lu pour la troisième fois et adopté, ainsi que de l'amendement.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Je crois comprendre qu'il reste neuf minutes au député de Sackville—Eastern Shore pour terminer son intervention.

Le député de Sackville—Eastern Shore a la parole.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, j'interviens de nouveau dans le débat sur le projet de loi C-2.

Mon collègue de New Westminster a demandé de façon très intelligente et éloquente que nous fassions ce que les États-Unis ont fait.

Nous sommes sur le point de conclure un accord avec l'AELE qui pourrait avoir de graves répercussions sur une industrie importante de notre pays, à savoir l'industrie de la construction navale.

Au cours des dernières semaines, nous avons reçu des centaines et des centaines de lettres de travailleurs des cinq grands chantiers navals et d'autres plus petits chantiers au pays qui se préoccupent grandement de leur avenir ainsi que de celui de leurs familles. Ils demandent très clairement au gouvernement de leur expliquer pourquoi il veut signer un accord commercial qui pourrait avoir des répercussions négatives sur cette industrie très importante et cruciale.

Le NPD ne s'oppose pas à la signature d'accords commerciaux, à condition que ceux-ci soient justes et équitables pour les deux parties. Nous avons vu ce qui s'est produit avec l'ALENA et le libre-échange. Nous avons observé la baisse de nos salaires, entre autres. On nous avait promis que les normes mexicaines augmenteraient. Ce n'est pas ce qui s'est passé.

Nous avons vu comment a abouti l'entente sur le bois d'oeuvre. Nos entreprises ont laissé un milliard de dollars aux États-Unis. De nombreuses scieries ont fermé au Canada et des milliers de personnes ont déjà été licenciées dans le secteur forestier.

Nous sommes tous inquiets au sujet de la construction de navires. Dernièrement, le gouvernement a dépensé des centaines de milliers de dollars pour tenir des réunions avec des experts un peu partout au pays afin de déterminer quelles sont les meilleures façons de stimuler l'économie et de relancer la machine pour remettre les gens au travail de manière à ce qu'ils aient à nouveau un sentiment d'optimisme et de confiance.

Nous avons dit au gouvernement actuel, aussi bien qu'au gouvernement précédent, qu'il fallait considérer le secteur de la construction navale avec optimisme et en faisant preuve de responsabilité financière. Nous avons déjà déclaré que la valeur des carnets de commande se chiffrait à 22 milliards de dollars. Sur une période de 20 ans, voilà qui peut permettre aux cinq principaux chantiers maritimes de fonctionner encore longtemps et d'employer

Initiatives ministérielles

des milliers de personnes à de très bons salaires, ce qui permettra à ces gens de payer leurs impôts, de s'occuper de leurs familles et de vivre dans les localités concernées. Les grands chantiers se trouvent à Victoria, Welland, Lévis, Halifax et Marystown, et il y en a de plus petits à divers endroits au Canada.

Nous sommes convaincus que ce secteur est promis à un brillant avenir et que les travailleurs canadiens et les entreprises canadiennes qui en font partie méritent leur chance.

Je l'ai déjà dit et je le répéterai. Je sais que l'idée peut sembler très sociale-démocrate, mais imaginez que l'argent des contribuables canadiens serve à embaucher des travailleurs canadiens pour faire construire des navires canadiens par des entreprises canadiennes dans des chantiers canadiens. Vous pourriez bien me traiter de communiste enragé et je ne m'en soucierais guère, mais que dire de l'idée de dépenser l'argent des contribuables canadiens pour confier à nos voisins le soin de construire des navires canadiens dont notre garde côtière, notre flotte de traversiers, notre flotte de navires des Grands Lacs et nos militaires ont un besoin urgent?

Nous avons bien vu que, dans le dernier budget, le gouvernement a annoncé 175 millions de dollars pour des hydroglisseurs et des petits bateaux. Or, on demandait 22 milliards de dollars, et non pas 175 millions de dollars, répartis sur 20 ans.

Il est plutôt étrange également que le gouvernement se vante d'un investissement de 300 millions de dollars dans le secteur de l'aéronautique, compte tenu de ce qui s'est passé. Au Québec, on a négocié un contrat de 1,5 milliard de dollars pour la construction d'avions. Voilà un bon investissement. Nous voulons voir la même attitude pour le secteur de la construction navale. Le rapport de 2001 « Vaincre les obstacles vers la prospérité », qui résulte d'efforts conjoints de la part de syndicats et d'entreprises, contient cinq recommandations essentielles qui permettraient de faire avancer le secteur.

La signature de l'accord avec l'AELE aurait de graves répercussions pour notre industrie de la construction navale. Il n'y a pas que cet accord qui préoccupe beaucoup mes collègues du NPD. Que se passera-t-il au moment de la signature de l'accord de libre-échange avec la Corée? La Corée a déjà déclaré qu'elle voulait inclure le secteur de l'automobile et la construction navale dans l'accord.

Si les États-Unis, notre principal partenaire commercial, celui avec qui se font 80 p. 100 de nos échanges commerciaux, ont exclu la construction navale et les services de la marine de tous les accords de libre-échange qu'ils ont signés depuis 1924, pourquoi le Canada ne peut-il pas faire la même chose?

• (1205)

Pourquoi ne pouvons-nous pas protéger ce secteur crucial, comme la Chine, la Corée, les États-Unis, la Norvège, l'Italie, la Grande-Bretagne, la Hollande et tous les autres grands pays de la planète l'ont fait? Pourquoi, chaque fois qu'il y a des négociations, sacrifions-nous des secteurs industriels? Il faut que cela cesse et que cela cesse maintenant!

Mon collègue de Burnaby—New Westminster a extrêmement bien fait ressortir les erreurs contenues dans l'accord sur le bois d'oeuvre. Il avait parfaitement raison. Il fait maintenant la même chose au sujet de l'accord avec l'AELE, tout comme le font les propriétaires et les travailleurs des chantiers maritimes.

Initiatives ministérielles

Ces gens méritent d'avoir la possibilité de construire des navires canadiens dans des chantiers navals canadiens en utilisant l'argent des contribuables canadiens pour le faire. Nous ne voulons pas abandonner ce secteur ou tout autre secteur semblable et ainsi donner raison à ceux qui affirment, comme John Manley l'a fait en 2003, que la construction navale est un secteur en déclin. Nous n'ajoutons tout simplement pas foi à une telle affirmation. Nous croyons sincèrement que c'est un secteur qui a un brillant avenir au Canada. C'est pourquoi nous demandons au gouvernement de faire la même chose que les États-Unis, soit retirer la construction navale de l'accord, signer l'accord de libre-échange avec l'AELE et permettre à nos chantiers navals de croître et de prospérer.

La Norvège a clairement déclaré qu'elle se retirerait de l'accord si la construction navale n'en faisait pas partie. Pourquoi est-il si important pour la Norvège que la construction navale soit dans l'accord? Pendant plus de 30 ans, même si elle ne le fait plus maintenant, la Norvège a fortement subventionné le secteur jusqu'à ce qu'il soit tout à fait bien positionné. Même si la réduction des droits de douane s'échelonne sur 15 ans, la Norvège sait très bien qu'elle peut faire beaucoup de tort à notre secteur. Mais il n'y a pas que la Norvège, il y a aussi la Corée. Avec les autres accords de libre-échange qui s'en viennent nous n'exposons pas uniquement ce secteur, nous en exposons d'autres aussi.

Nous demandons une fois de plus au gouvernement, aux libéraux et aux bloquistes d'appuyer la motion de mon collègue pour sortir la construction navale de l'accord avec l'AELE. Après cela, nous devrions signer cet accord et travailler pour assurer un avenir brillant et positif aux Canadiens.

• (1210)

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de la Nouvelle-Écosse pour sa défense passionnée de notre industrie de la construction navale.

Avant l'Accord de libre-échange nord-américain, la petite ville de Wawa, où j'ai vécu dans les années 1960, comptait 1 200 habitants. Ceux-ci extrayaient du minerai du sol, en retiraient le soufre en le faisant brûler, puis expédiaient le minerai à Sault Ste. Marie où 12 000 personnes le transformaient en acier.

En 1987, j'ai visité les chantiers navals à Saint John, au Nouveau-Brunswick. J'ai remarqué de grands stocks d'acier destiné à la réparation et à la construction des navires. Il était estampé du nom de la société Algoma Steel, ce qui m'a rendu heureux. C'était une industrie entièrement canadienne, du début jusqu'à la fin, qui fournissait aux Canadiens des emplois bien rémunérés et donnait aux entrepreneurs canadiens la possibilité de gagner de l'argent. C'était une époque où notre économie fonctionnait rondement.

Pourquoi n'est-ce plus le cas? Les mines de Wawa ont fermé. Essar Steel Algoma, anciennement Algoma Steel, emploie entre 3 000 et 4 000 personnes à Sault Ste. Marie. En ce moment, à cause de cette pénible récession, elles perdent leur emploi. D'après ce que j'en sais, les chantiers navals de Saint John ont complètement fermé. Pourquoi?

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, mon collègue de Sault Ste. Marie a frappé en plein dans le mille. Il n'est pas seulement question des travailleurs qui construisent les navires, car les matières premières proviennent elles aussi du Canada.

Il y a un effet d'entraînement, des hommes et femmes qui extraient le minerai jusqu'à l'usine d'Essar qui fabrique l'acier et l'expédie aux chantiers navals, où les navires sont construits. Les emplois sont tous reliés; les ressources naturelles extraites au Canada sont utilisées par les entreprises canadiennes—pas seulement les chantiers navals—

dans les villes comme Sault Ste. Marie, que mon collègue représente si bien. Il a tout à fait raison.

L'effet boule de neige qui touche l'emploi et la création d'emplois est considérable. Il touche non seulement les industries lourdes comme l'exploitation minière et la fabrication de l'acier, mais aussi les secteurs de pointe comme ceux de la fabrication d'ordinateurs et de systèmes de navigation dont les navires doivent être équipés. Beaucoup de Canadiens ont la possibilité de bénéficier de ces emplois.

On ne se bat pas seulement pour les travailleurs de la construction navale. On se bat également pour tous les secteurs qui sont rattachés à la construction navale au Canada. Voilà pourquoi il est si essentiel de préserver et de protéger ce secteur. C'est pourquoi nous demandons l'exclusion de la construction navale de l'accord de libre-échange; nous voulons que les familles de Sault Ste. Marie que représente le député puissent faire de longues carrières dans les emplois qu'elles aiment tant.

M. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, je suis gré au député d'en face de ses propos enthousiastes sur cet important accord de libre-échange avec des pays européens. En tant que membre du comité, je suis très heureux que la Chambre puisse saisir l'occasion qui lui est offerte d'appuyer cet accord. Le Canada aura ainsi une porte d'entrée intéressante en vue d'un accord avec les 27 autres pays de l'Union européenne. Ce point a d'ailleurs fait l'objet de vastes discussions. Le comité a entendu des témoins de divers horizons qui s'entendent pour dire que l'accord va dans le sens des intérêts du Canada.

J'aimerais clarifier une question abordée par le député d'en face, à savoir que le budget aurait dû prévoir des investissements de 22 milliards de dollars dans la construction navale. En fait, le gouvernement prévoit investir 43 milliards de dollars au cours des 30 prochaines années. L'industrie de la construction navale a toutes les chances possibles de prospérer au Canada.

Le député d'en face a parlé de l'appui aux accords de libre-échange. J'aimerais qu'il me dise quel accord de libre-échange le NPD appuierait, car jusqu'à maintenant ce parti ne s'est pas montré disposé à appuyer de tels accords.

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, les députés néo-démocrates appuient les accords de libre-échange pour autant qu'ils soient équitables, qu'ils protègent l'environnement et qu'ils respectent les droits des travailleurs et de leurs familles. Nous n'hésiterions pas du tout à appuyer les accords qui respecteraient ces conditions.

Mon collègue, qui, en passant, représente la superbe circonscription de Kelowna—Lake Country, a soulevé un très bon point. J'ai parlé d'un montant de 22 milliards de dollars, mais en fin de compte, pour le secteur de la construction navale, il serait plutôt de l'ordre de 40 à 60 milliards de dollars. Quoi qu'il en soit, si nous continuons de négocier des accords de ce type avec l'AELE, l'Union européenne et la Corée, il se pourrait fort bien qu'une grande partie des travaux soient réalisée par des pays étrangers.

Initiatives ministérielles

Puisque des chantiers maritimes pourraient être obligés de réduire de beaucoup leurs activités, voire de fermer leurs portes, il est possible que nous perdions très bientôt la capacité de construire des navires au Canada. Mon collègue a parlé du chantier maritime de Saint John. Nous avons investi des millions de dollars dans ce chantier, au Nouveau-Brunswick. Nous avons construit les frégates, puis déboursé 55 millions de dollars pour la fermeture du chantier. Au plan économique, cela était tout à fait insensé. La situation pourrait se produire de nouveau si nous ne sommes pas assez intelligents pour faire en sorte que la construction navale soit retirée de l'accord avec l'AELE.

Il n'y a pas que l'accord avec l'AELE qui est en cause. Il y a aussi les prochaines négociations commerciales avec l'Union européenne, puis avec la Corée, entre autres. Si les États-Unis reconnaissent l'importance de cette industrie, le Canada devrait en faire autant.

• (1215)

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je sais que mon collègue est au courant du dossier Navistar. Le gouvernement fait l'achat de camions. C'est un projet d'une valeur de quelques centaines de millions de dollars. Le Canada a décidé de faire construire les camions au Texas, alors qu'à Chatham, en Ontario, se trouvait une usine tout à fait capable de produire ces véhicules. Cette usine va fermer ses portes en fin de compte. Ironiquement, elle a été sauvée dans le passé et a pu retrouver la rentabilité. Les États-Unis vont acheter leurs camions de l'usine du Texas, ce qui nous paraît acceptable. Mais alors, pourquoi n'est-il pas possible d'agir de la même manière au Canada? Le réoutillage de l'usine coûterait 800 000 \$, mais l'assurance-emploi pour les travailleurs mis à pied va coûter, selon les estimations, de 17 à 19 millions de dollars. C'est totalement insensé. J'aimerais entendre mon collègue à ce sujet.

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, mon collègue de Windsor-Ouest vient de présenter un très bon argument en soulignant à quel point il peut être ridicule pour le gouvernement de réaliser des économies de bouts de chandelles qui entraîneront plus tard des dépenses considérables. Il est totalement faux de prétendre qu'on réalise des économies en faisant construire ces camions au Texas. C'est tout le contraire qui se produit.

Si ces travailleurs de Chatham construisaient ces camions en ce moment même, sur chaque dollar versé en salaire, 40 ¢ reviendraient à la municipalité et aux gouvernements provincial et fédéral sous forme d'impôts. De plus, imaginez la fierté qu'éprouveraient ces travailleurs en donnant le meilleur d'eux-mêmes pour construire des véhicules destinés à nos soldats. Et si nous utilisions l'argent des contribuables canadiens pour embaucher des travailleurs de Chatham afin qu'ils construisent des camions pour l'armée canadienne? Mon Dieu, je ne sais pas qui a eu une telle idée, mais elle est brillante. Nous devrions la mettre en pratique.

Le gouvernement devrait avoir honte d'avoir laissé ce contrat aller aux Américains, tout comme le ministre de la Défense nationale devrait avoir honte d'avoir accordé un contrat pour la fabrication de couteaux à une entreprise chinoise. Ils auraient pu être fabriqués dans sa propre circonscription, Nova-Centre. Les couteaux chinois sont de qualité inférieure. Ils ne permettent pas de réaliser des économies. De nombreux travailleurs de la circonscription du ministre de la Défense perdent une occasion de fabriquer des couteaux pour nos soldats. Que fait-on de l'appui à nos troupes dans tout cela?

Mon collègue a parfaitement raison et je le remercie d'avoir soulevé un point important.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, le député de Sackville—Eastern Shore est le plus grand défenseur de l'industrie de la construction navale et des travailleurs des chantiers navals au pays.

J'aimerais entendre le député au sujet des centaines de lettres envoyées aux députés, en provenance particulièrement des circonscriptions libérales de la Nouvelle-Écosse. Les députés libéraux disent qu'ils n'ont pas l'intention d'appuyer leurs électeurs et les gens qui réclament une exclusion. Pourquoi le député pense-t-il que les libéraux abandonnent les travailleurs des chantiers navals et l'industrie de la construction navale?

M. Peter Stoffer: Monsieur le Président, en 2003, alors qu'il répondait à une question à la Chambre, John Manley a déclaré qu'il voyait la construction navale comme une industrie en déclin.

Nous savons que les conservateurs ne sont pas en faveur d'une exclusion, mais nous sommes vraiment abasourdis de constater que ni les libéraux, ni le Bloc ne veulent l'appuyer. Nous espérons que, lorsque viendra le temps de tenir le prochain vote, les libéraux et le Bloc auront revu leur position et sauront représenter leurs électeurs aux Communes en préservant et en protégeant ces emplois dans l'immédiat et pour l'avenir.

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, j'interviens au sujet du projet de loi C-2, Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange Canada—AELE.

S'il est adopté, ce projet de loi aura une incidence considérable sur ma circonscription, Halifax, et pourrait avoir des conséquences dévastatrices pour l'industrie canadienne de la construction navale. Plus tôt, le député de Kelowna—Lake Country a demandé à mon collègue, le député de Sackville—Eastern Shore, quel accord de libre-échange le NPD serait disposé à appuyer.

Le NPD estime que les pays membres de l'AELE ont de fortes traditions sociales-démocrates et qu'ils constituent des partenaires commerciaux idéals pour le Canada. Ils possèdent un excellent bilan au chapitre du respect des droits de la personne. De plus, ils ont également une excellente feuille de route en matière d'environnement. Dans l'ensemble, la Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange Canada—AELE est une mesure législative judicieuse. Nous favorisons les relations commerciales de cette nature avec ces pays. Seule la question de la construction navale pose problème.

L'accord commercial sur lequel on nous demandera de nous prononcer contient des dispositions qui supprimeraient un des derniers outils empêchant que l'industrie canadienne de la construction navale ne soit anéantie par une concurrence déloyale de la part de constructeurs étrangers. En Europe, cette industrie a jusqu'à tout récemment reçu des subventions fort généreuses.

Si le projet de loi est adopté, en trois années à peine nous assisterions à une baisse graduelle des droits d'importation, ce qui permettrait l'entrée sur notre marché de navires construits à l'étranger. Cette modification sonnerait le glas pour l'industrie canadienne de la construction navale et nuirait considérablement à l'économie de la Nouvelle-Écosse. Afin de défendre l'industrie canadienne de la construction navale et les travailleurs des chantiers maritimes locaux que je représente, je dois m'opposer à cette mesure législative à moins qu'on n'y apporte un amendement pour protéger notre industrie de la construction navale.

Initiatives ministérielles

Comme bien des gens du Canada atlantique vous le diront, la construction navale n'est pas simplement une industrie comme les autres; elle est liée à l'histoire du Canada. Depuis le tout début de la Confédération, grâce à la richesse de nos forêts et à un travail ardu, nous avons construit des centaines de navires de bois qui ont contribué à la prospérité du Canada atlantique. Il est bien connu que, à l'époque, lorsqu'on regardait en direction du port, on ne voyait rien d'autre qu'une multitude de navires à voiles blanches qui arrivaient et repartaient du grand port de Halifax, chargés de marchandises.

Pendant la Première et la Seconde Guerre mondiale, le Canada a repris du service et il a construit des centaines de nouveaux navires, faisant bien plus que sa juste part à un moment où les besoins étaient très grands. Entre les deux guerres et après la dernière, pour l'élargissement de la flotte canadienne l'industrie a pu compter sur les politiques d'approvisionnement au Canada même, d'une part, et sur les investissements gouvernementaux, d'autre part. Ces investissements ont contribué à la prospérité de l'industrie et ils étaient fort judicieux compte tenu de l'étendue enviable de nos côtes.

Malheureusement, les plus récents gouvernements du Canada n'ont pas mesuré toute l'importance de ce secteur. Avec, en plus, une série de mauvais accords commerciaux, on peut comprendre que le secteur de la construction navale soit passé d'une position enviable à la situation critique dans laquelle il se trouve maintenant. Depuis des années, les constructeurs de navires réclament une stratégie exhaustive qui permettrait à ce secteur de redevenir concurrentiel. Nos chantiers navals ne peuvent tout simplement pas faire concurrence à ceux de la Corée du Sud et de la Norvège, par exemple, qui reçoivent des subventions massives.

En 2001, le projet de partenariat national, regroupant des membres de l'Association de la construction navale du Canada et des travailleurs des chantiers navals, a présenté un rapport révolutionnaire intitulé *Vaincre les obstacles vers la prospérité — Industrie canadienne de la construction navale* après avoir tenu une série de consultations d'un bout à l'autre du pays. Ce rapport est notable puisque tous les intervenants étaient du même avis à propos de ce qu'il fallait faire.

Dans la partie intitulée « Problèmes et recommandations — Subventions et pratiques commerciales déloyales », on fait la recommandation suivante:

Que le gouvernement du Canada: [...] résiste à toute demande des autres pays qui voudraient l'amener à modifier les dispositions de sa politique en matière de construction navale, et ce, jusqu'au moment où l'industrie canadienne aura pu surmonter les effets à long terme des subventions et des pratiques commerciales déloyales [...]

N'oublions pas que ce document a été publié par les constructeurs de navires, l'Association de la construction navale du Canada et les travailleurs des chantiers navals.

Modifier ces dispositions est exactement ce que vise l'accord de libre-échange Canada-AELE. La Norvège a investi énormément d'argent dans son secteur de la construction navale et en a fait un des plus solides du monde, malgré sa part du marché mondial relativement faible. La Norvège a accru ses subventions au début de la décennie. Elles ont été réduites avec le temps, mais elles ont quand même fait en sorte que le secteur norvégien de la construction navale est très fort, peut répondre à toute une gamme de commandes et est très concurrentiel sur la scène mondiale.

• (1220)

Il n'y a pas eu d'investissement significatif au Canada, de sorte que l'industrie est maintenue en vie artificiellement, et ce, malgré le travail incroyable des hommes et des femmes que je représente et qui travaillent aux chantiers navals de Halifax, et malgré la riche histoire

maritime dont je viens de parler. Le projet de loi C-2 sonnerait effectivement le glas d'une industrie en difficulté en éliminant la seule protection dont elle bénéficie.

Les néo-démocrates ont demandé deux choses: premièrement, que la construction navale soit exclue de l'AELE et, deuxièmement, que le gouvernement relève le défi et remette sur pied cette industrie à l'aide d'un plan sensé et détaillé.

Je tiens à remercier le député de Burnaby—New Westminster qui a travaillé très fort pour s'assurer que cet accord commercial soit juste. Le député n'a pas ménagé ses efforts au comité pour exclure la construction navale du projet de loi. Je veux aussi souligner le travail du député de Sackville—Eastern Shore, mon voisin, qui poursuit inlassablement sa campagne au nom de l'industrie canadienne de la construction navale.

Comme il a été impossible d'obtenir l'exclusion à l'étape de l'étude en comité, il incombe maintenant à la Chambre de faire ce qui s'impose et d'exclure la construction navale.

Je reviens encore une fois aux répercussions de cet accord commercial en insistant sur le fait que ce sont les bons emplois qui font tourner l'économie. Comme je l'ai déjà dit en cette auguste assemblée, un emploi dans le secteur de la construction navale crée quatre emplois indirects. L'effondrement de cette industrie, à cause de cet accord commercial, entraînerait des centaines de pertes d'emploi à Halifax seulement et ces pertes d'emploi entraîneraient à leur tour la perte de quatre emplois indirects.

L'actuelle récession cause des pertes d'emploi sans précédent. Nous devons faire ce qui s'impose pour éviter de perdre les emplois qui restent. Or, l'adoption de ce projet de loi ne ferait qu'accélérer ce processus.

Mon parti a demandé à maintes reprises au gouvernement de se tourner vers l'avenir et de prendre des décisions qui favoriseront le développement d'une économie globale, une économie durable sur les plans économique et environnemental dans laquelle le Canada pourra être un chef de file. La construction navale peut faire partie de cette nouvelle économie si, premièrement, on rejette cette partie de l'AELE et qu'on met en oeuvre une stratégie nationale qui préparera l'industrie à concurrencer d'égal à égal les industries étrangères qui sont subventionnées.

Il y a quelques mois seulement, le député de Sackville—Eastern Shore et moi-même, ainsi que des députés indépendants et libéraux, sommes allés nous joindre aux travailleurs des chantiers maritimes afin de montrer notre appui à l'industrie de la construction navale et d'attirer l'attention du gouvernement en l'encourageant à investir dans ce secteur. Dans le port de Halifax, c'était une journée glaciale, mais nous nous sommes tous réunis, toutes allégeances politiques confondues, pour exprimer l'importance que cette industrie a pour nous.

Pendant ce débat sur le projet de loi C-2, les travailleurs nous imploront de traduire en action l'appui exprimé en janvier et de soustraire la construction navale de cet accord. L'une des centaines de lettres que nous ont adressées les travailleurs des chantiers maritimes est particulièrement explicite: « Toutes les parties prenantes de l'industrie, y compris les propriétaires, les armateurs et les syndicats d'un océan à l'autre ont insisté sur la nécessité de mesures d'aide durant les nombreuses séances de comité sur l'usage des négociations sur le libre-échange. »

Initiatives ministérielles

Les auteurs de ces lettres demandent aux députés libéraux de la Chambre de retirer leur appui au projet de loi tant que cet article n'aura pas été supprimé. Je partage leur inquiétude et j'espère que tous les députés sauront défendre les emplois de ces travailleurs et cette industrie typiquement canadienne.

En terminant, j'aimerais rappeler un autre fait au sujet de Halifax et de sa tradition en matière de construction navale. Cette industrie est en effet notre lien fondamental avec la mer. À la suite de l'explosion qui a détruit une grande partie de la ville de Halifax et de son secteur industriel en 1917, la grande cheminée du chantier naval a été parmi les premières structures reconstruites. Tous pouvaient lire clairement, à la base de la cheminée, la date de « 1917 ». Cela montre l'importance des chantiers maritimes pour ma collectivité, de même que le rôle que celle-ci a joué dans notre histoire.

Récemment, ce puissant symbole a été mis en pièces. À un moment de l'histoire de notre pays où les industries manufacturières et forestières sont en train de s'écrouler, ne laissons pas celle de la construction maritime s'ajouter à la liste en signant un accord inapproprié. Il ne faut pas que la démolition de la grande cheminée de Halifax devienne le symbole de l'avenir de cette industrie.

•(1225)

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, encore une fois, une députée de la Nouvelle-Écosse passionnée et bien au fait de la situation nous parle d'une industrie qui semble être en déclin grâce aux bons soins du gouvernement libéral précédent et du gouvernement conservateur actuel.

Je me souviens de la situation qui prévalait à Sault Ste. Marie au début des années 1990, au moment où l'Algoma Steel avait des problèmes et devait être restructurée. De nombreux commentateurs, députés libéraux et députés conservateurs, et je suis certain que le député de Toronto-Centre s'en souviendra puisqu'il a participé à certaines des discussions et négociations les plus sérieuses qui ont été menées à cette époque en vue de protéger cette industrie, soulignaient qu'il s'agissait d'une industrie moribonde que nous devrions mettre de côté et nous empresser d'oublier et que nous devrions peut-être tenter de convaincre les gens de Sault Ste. Marie de se recycler et de se lancer dans un autre secteur ou activité économique que personne n'avait alors défini. Nous ne nous sommes pas laissés faire.

Je faisais alors partie du gouvernement au pouvoir et nous avons proposé un plan pour l'Algoma Steel qui avait été mis au point en collaboration avec tout un groupe d'intervenants locaux. Les travailleurs, le syndicat, les gens de l'endroit et le gouvernement néo-démocrate en poste se sont tous réunis autour de la table et ont mis de l'avant des propositions créatives et innovatrices afin de tenter de préserver cette industrie. C'est d'ailleurs une partie du bon travail effectué à ce moment-là et des bases qui ont été jetées alors qui nous donnent des raisons de dire fièrement aujourd'hui que, même en cette difficile période économique, nous produisons et vendons toujours de l'acier à Sault Ste. Marie. Toutefois, l'Algoma appartient maintenant à une société indienne qui a, jusqu'à maintenant, été une entreprise socialement responsable et qui nous a bien servis, mais qui ne fait certainement pas partie du genre de programme de libre-échange proposé dans le projet de loi dont nous discutons ici aujourd'hui. Un tel projet ferait littéralement cadeau de toutes les industries efficaces et profitables qui ont appuyé le Canada pendant si longtemps dans le secteur de la construction navale.

J'aimerais que la députée, qui vient de la Nouvelle-Écosse et qui est bien au fait des répercussions des ententes de libre-échange qui ont été conclues au cours des quelques dernières années dans

tellement de secteurs de l'exploitation des ressources, nous parle des conséquences que cette situation a eues sur sa collectivité et sa province. Quelles seraient les répercussions de l'adoption d'un tel projet de loi sur les gens de sa circonscription?

•(1230)

Mme Megan Leslie: Monsieur le Président, j'ai eu la chance il y a un mois, peut-être un mois et demi, de faire une tournée de ma circonscription axée sur les projets de stimulation économique. Je l'ai fait à l'intention des médias. Nous avons visité différents endroits où des projets prêts à démarrer devaient être réalisés. L'un des endroits que nous avons visités était le chantier naval, où nous avons rencontré Karl Risser, président de la section locale n° 1 des TCA. Il a dit que ces emplois étaient de bons emplois payants, comme je l'ai dit tout à l'heure, et que quatre emplois secondaires étaient créés pour chacun des emplois relevant du projet. Toutefois, concernant le point soulevé par mon collègue, je signale que beaucoup des hommes et des femmes que ces projets pourraient aider, ne pouvant pas travailler en Nouvelle-Écosse, se trouvent dans l'Ouest actuellement. Le travail y est tout simplement inexistant. Ils partent pour trouver du travail, parce qu'ils doivent faire vivre leur famille.

Karl a parlé du projet de réparation de navires. Il a dit: « Ce sera une bonne chose. Nous donnerons certainement du travail à quelques personnes, mais cela ne fera rien à long terme, parce que les hommes et les femmes qui sont partis chercher du travail ailleurs ne reviendront pas pour un contrat d'un mois, ni même de trois mois.

Toutefois, ces gens ont des compétences. Il s'agit de travail exigeant des compétences très précises. Il faut vraiment que nous ramenions ces gens en Nouvelle-Écosse pour qu'ils travaillent au sein de l'industrie pour laquelle ils sont qualifiés.

Mon collègue a dit que, dans sa circonscription, l'industrie, les syndicats, les travailleurs et la collectivité travaillaient ensemble pour trouver des solutions innovatrices. Je veux revenir au rapport *Vaincre les obstacles*. J'ai ici une lettre de Jamie Vaslet, membre de l'Industrial Union of Marine and Shipbuilding Workers of America, qui traite de ce rapport. Voici ce que dit M. Vaslet:

Comme tous les principaux intéressés de l'industrie de la construction navale, y compris les propriétaires, les opérateurs et l'Association de la construction navale du Canada, nous avons exprimé le besoin d'une exclusion pour l'industrie. Il semble toutefois que ce soit encore tombé dans l'oreille d'un sourd.

Il dit aussi que c'est assez incroyable étant donné que cet amendement serait la solution parfaite. C'est ce que disent les principaux intéressés, mais nous ne les écoutons pas. Nous n'écoutons ni les gens dont les emplois sont en jeu, ni les employeurs.

Initiatives ministérielles

●(1235)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, j'ai été heureux comme toujours d'entendre la députée de Halifax prendre la défense des Néo-Écossais et des travailleurs des chantiers navals. Elle a souligné un point très intéressant en rapport avec l'approche du NPD en matière de commerce équitable, qui n'a rien à voir avec la vieille approche libre-échangiste à la Bush, sans aucune réglementation, que proposent les libéraux et les conservateurs et qui sacrifie les emplois des Canadiens. Accord après accord, nous avons pu voir les conservateurs sacrifier des industries entières. Nous l'avons vu dans le cas de l'entente sur le bois d'oeuvre, par exemple, qui a fait disparaître des dizaines de milliers d'emplois et continue à en faire disparaître. En outre, on prévoit qu'elle va coûter 400 millions de dollars de plus dans les semaines à venir à cause des décisions judiciaires qui vont être rendues sous peu dans le cadre de cette entente désastreuse. C'est une politique épouvantablement irresponsable, qui a conduit à des négociations catastrophiques. On dirait que les conservateurs ne sont simplement pas capables de comprendre où se trouve l'intérêt des Canadiens.

Maintenant, c'est la construction navale qui est sacrifiée, tout les gens du milieu sont d'accord là-dessus. Ils sont unanimes. Il n'y a pas un seul représentant de l'industrie de la construction navale, propriétaire ou travailleur, qui ait dit qu'il s'agissait d'un bon accord, qui ait dit qu'elle ne devrait pas être exclue.

Voici donc la question que je souhaite poser à la députée de Halifax. Étant donné l'unanimité observée parmi les membres de l'industrie, étant donné l'importance stratégique de cette industrie et étant donné que le Canada possède le littoral le plus long au monde et devrait donc renforcer son industrie de la construction navale comme le font tous les pays qui ont un littoral très long, pourquoi les conservateurs et les libéraux complotent-ils afin de sacrifier l'industrie de la construction navale ainsi que les emplois de milliers de travailleurs des chantiers navals alors qu'ils ont reçu au cours des derniers jours des centaines de lettres leur disant de ne pas le faire?

Mme Megan Leslie: Monsieur le Président, je remercie le député de Burnaby—New Westminster pour sa question. Si je connaissais la réponse, si je savais pourquoi, je crois que nous nous en porterions tous mieux. Je n'arrive vraiment pas à comprendre ce qui se passe dans la tête des libéraux et des conservateurs à cet égard. Ils doivent penser que le libre-échange est bon pour les échanges commerciaux et que, par conséquent, tout accord de libre-échange n'a que du bon.

Ce que nous recherchons, c'est un commerce équitable. Comme je l'ai mentionné plus tôt, le NPD croit que cet accord de libre-échange est bon, à l'exception des dispositions sur la construction navale. Ces pays ont de fortes traditions sociales-démocrates et sont des partenaires commerciaux idéaux pour le Canada. Même s'ils ne sont pas joints à l'Union européenne, ils sont un excellent modèle de la façon dont on peut forger des relations de travail solides avec les pays voisins. Nous ne pouvons que bénéficier du fait de travailler avec ces pays. Ils nous fournissent un bon exemple d'équilibre entre le commerce et la souveraineté nationale, sans avoir à sacrifier cette dernière.

Mon collègue a parlé de cet accord comme étant une trahison, et je suis d'accord avec lui sur ce point. J'aimerais lire à la Chambre ce qu'a dit Andrew McArthur, président de l'Association de la construction navale du Canada et vice-président des Chantiers maritimes Irving Shipbuilding Inc., lorsqu'il a témoigné devant le Comité permanent du commerce international, le 3 mars 2009. Il a dit ceci:

Si ce n'est pas une trahison, cela lui ressemble beaucoup. Cet accord n'améliore certainement pas la capacité de survie de l'industrie. Au contraire, il la menace. On peut difficilement dire qu'il s'agit une trahison totale, bien que cela s'en approche. Il n'y a pas que l'AELE qui nous préoccupe. Des règles de base pourraient être établies. Or, nous négocions actuellement avec Singapour et la Corée du Sud. Une fois que nous aurons établi les règles de base, si ces mêmes règles s'appliquent pour tous ces autres pays, l'industrie se retrouvera dans une situation très difficile et elle ne pourra survivre que grâce aux contrats du gouvernement.

Lorsqu'on lui a demandé s'il décrirait l'accord comme étant une trahison, George MacPherson a répondu: « Oui, c'est les mots que j'utiliserais. » Je suis entièrement d'accord avec le député de Burnaby—New Westminster.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, quand nous parlons de commerce, il est essentiel que nous nous penchions sur les accords récents qui ont été signés et que nous examinions minutieusement ce qui s'est passé ici.

Le député de Burnaby—New Westminster a réclamé que le secteur de la construction navale soit exclu du projet de loi C-2, ce qui est normal pour les accords commerciaux. Dans l'histoire des accords commerciaux, l'exclusion a pris diverses formes. Les États-Unis, par exemple, ont la loi Jones, de même que des politiques d'achats prévues dans de nombreux marchés dans le domaine de la défense, de même que dans le secteur manufacturier, notamment en ce qui concerne la fabrication d'autobus, certaines dispositions exigeant que les pièces soient assemblées dans des usines aux États-Unis. Des entreprises canadiennes ont même dû ouvrir des usines de montage aux États-Unis pour pouvoir présenter des soumissions.

De plus, la politique générale d'approvisionnement des États-Unis comprend et a toujours compris une disposition sur l'achat local. Cette disposition fait l'objet de débats passionnés depuis quelques mois, mais elle est inscrite dans la loi américaine depuis des années. Elle fait partie de la politique normale d'approvisionnement et de celles des États et des municipalités.

La demande qui a été faite s'inscrit dans des tactiques de négociation. Malheureusement, côté négociations, nous n'avons pas été choyés par l'ancien gouvernement libéral et l'actuel gouvernement conservateur. Cet accord a été concocté par David Emerson, ministre libéral du gouvernement Martin, qui a changé de parti après les élections et a maintenu ses politiques. Il voulait notamment conclure des accords avec l'Europe et la Colombie. Il y avait aussi un accord avec la Corée qui, heureusement, n'a jamais vu le jour.

Le gouvernement s'est servi de secteurs industriels emblématiques du Canada comme appâts lors des négociations entourant ces accords commerciaux, puis il a baissé les bras et a fini par les sacrifier.

Une des raisons pour lesquelles je m'oppose à l'accord avec la Corée du Sud est que nous devons offrir quelque chose en contrepartie, ce que certains bureaucrates admettent. Dans ce cas, c'était notre secteur de l'automobile. C'est une très mauvaise position de départ, car l'autre partie connaît déjà notre poids de négociation. Et malheureusement, les accords conclus par le gouvernement sacrifient vraiment certains segments de la capacité industrielle du Canada.

Il est important de noter, entre autres, que les États-Unis possèdent leur propre politique d'approvisionnement pour la défense et que nous ne la leur reprochons pas. Nous savons que, dans le cadre de leur stratégie globale concernant la société civile ainsi que les affaires internationales, les États-Unis souhaitent garder certains secteurs d'activité sur la scène domestique afin d'avoir la capacité de réagir en cas de besoin.

Initiatives ministérielles

Malheureusement, le Canada a fait exactement le contraire. Nous avons essentiellement abandonné tout type d'approche stratégique sectorielle pour nous concentrer, année après année, sur le processus budgétaire et tenter de trouver des programmes ou des mesures de soutien, de nature ponctuelle, pour les secteurs aérospatial, automobile et naval. Le gouvernement n'établit pas vraiment de plans d'action concrets.

Dans le présent débat, nous discutons de la Norvège pour des raisons particulières, notamment parce que ce pays s'est employé, au moyen de généreuses subventions et d'une politique nationale, pendant une douzaine d'années, à bâtir son industrie de la construction navale. Pendant plus d'une génération, les politiques publiques norvégiennes ont été axées sur la conception et la construction de navires, non seulement pour l'industrie maritime nationale, mais aussi pour l'industrie maritime internationale. Quand le Canada conclut un accord comme celui-ci, qui ne comporte pas de dispositions pour protéger l'industrie canadienne, il se trouve au départ désavantagé.

J'ai eu l'occasion de voir le travail qui se fait dans le secteur de la construction navale. J'ai visité les chantiers Irving à Halifax et je m'y suis entretenu avec certains travailleurs. Il est intéressant de noter que le gouvernement a toujours invoqué le problème de la mobilité de la main-d'oeuvre. Il affirme en effet que si les travailleurs des chantiers maritimes n'ont pas de travail, ils doivent alors aller trouver un emploi en Alberta ou ailleurs au Canada.

La première chose qu'on peut répondre face à cette position, même moi en tant que jeune parent, c'est qu'il ne fait aucun doute que les gens prendront les mesures qui s'imposent. Toutefois, pour que les collectivités prospères continuent d'exister et de relever les défis, il est important que les familles restent unies, ce qui justifie la prise de mesures dont la collectivité a besoin, notamment des programmes sociaux et de lutte contre la criminalité ainsi que des initiatives axées sur l'éducation et l'innovation.

• (1240)

Il ne s'agit pas simplement des travailleurs qui partent deux ou trois mois, puis qui reviennent. Les Canadiens feront cela si nécessaire, comme c'est le cas dans ma circonscription, mais ils préfèrent occuper un emploi dans leur collectivité, surtout si celle-ci existe depuis longtemps et qu'elle continuera d'exister dans un avenir prévisible. Nous devrions nous employer à asseoir cette capacité. Il s'agit de collectivités qui, par exemple, disposent d'un élément fortement industrialisé favorable à la construction navale, puisque c'est de cela qu'il est question aujourd'hui, et qui bénéficient d'un programme et d'un plan visant à créer une stabilité. Nous en ressortirons gagnants.

D'autres organisations ou d'autres pays ne se plaindront pas du fait que le Canada fait preuve de protectionnisme parce que cela se fait ailleurs. C'est pourquoi il est important que ce secteur soit exclu et que nous allions de l'avant avec le reste de l'accord commercial qui serait mieux équilibré. L'accord serait progressiste, car il exclurait la construction navale. Malheureusement, ce n'est pas le cas, et c'est pourquoi nous débattons encore cette question aujourd'hui.

Je vais vous parler de nouveau de l'usine de fabrication de camions Navistar de Chatham, en Ontario, où un contrat d'approvisionnement de la défense de 200 millions de dollars a été conclu avec la société International Truck. Cette compagnie, qui possède des installations à Chatham et au Texas, a décidé d'effectuer tous les travaux au Texas. C'est inacceptable, car, comme elle éprouvait des problèmes il y a quelques années, International Truck a obtenu une garantie de prêt de 35 millions de dollars. Depuis

plusieurs années, elle fabrique des camions et se tire très bien d'affaire. En fait, lorsqu'elle a tenté de déménager ses installations de production au Mexique, les camions ont dû être retournés à Chatham pour y être inspectés et réparés parce que la qualité ne répondait pas aux attentes de la clientèle.

Je ne suis aucunement troublé, en tant que politicien canadien, quand les États-Unis achètent leurs camions militaires du Texas. Je comprends qu'il y a là-bas une usine où travaillent des gens. Si les Américains achetaient des camions, ce serait bien qu'ils les achètent ici au Canada. Nous espérons toujours obtenir un tel contrat. Toutefois, je peux comprendre que les États-Unis veuillent protéger certains segments de leur armée en faisant des achats chez eux, car ils obtiennent ce qu'ils veulent. Ils comprennent que leur capacité de production leur permet de contrôler qui obtient les produits et à quel moment. Il existe même une clause contractuelle qui donne la priorité aux États-Unis à tout moment, ce qui réduit notre capacité de faire respecter notre souveraineté.

Il est intéressant de noter que l'usine peut produire les camions pour environ 800 000 \$. Les mises à pied imminentes coûteront de 17 à 19 millions de dollars en prestations d'assurance-emploi. Cela n'a pas de sens du point de vue économique. Si cet investissement était fait chez nous, des Canadiens feraient le réoutillage, l'équipement serait canadien et ce sont des Canadiens qui travailleraient. Les impôts de ceux qui travailleraient dans ce secteur retourneraient dans les coffres du Canada. Nous serions clairement gagnants. Il est complètement insensé de donner au Texas le contrat des camions. C'est là une gifle pour Chatham, en Ontario, qui vit des heures difficiles en ce moment.

Cela rejoint une question plus fondamentale qui est liée à l'essence même de la construction navale et à notre histoire maritime. Les Canadiens savent que le Canada est un pays maritime qui a su répondre adéquatement à ses besoins durant la Première et la Seconde Guerre mondiale. À la fin de la guerre, nous avions une des plus importantes marines et marines marchandes au monde. Nous avions un véritable sentiment de fierté et de dignité quand nous étions capables d'acheter nos produits et que nous avions la capacité de le faire.

Des gens qui occupent un poste qui leur permet de produire des biens d'une certaine valeur nette qu'ils sont en mesure d'évaluer représentent une valeur ajoutée pour notre société. C'est un avantage supplémentaire pour ceux qui ont la chance de faire partie d'une telle expérience. Cet élément existe dans le secteur de la construction navale. De même, à Chatham, en Ontario, c'est ce que le gouvernement conservateur a dit, c'est-à-dire qu'il ne produirait pas de navire pour nos militaires, que quelqu'un d'autre s'en chargerait.

• (1245)

Les Canadiens ne profiteront pas d'une telle aventure qui leur permettrait de se lever tous les matins pour aller au travail et gagner un salaire décent tout en participant à une expérience de développement économique purement canadienne. Il est important pour les Canadiens d'avoir un emploi parce que c'est un élément de valorisation pour eux. Toutefois, les conservateurs leur ont dit qu'ils ne sont pas assez bons, que le travail devra être effectué ailleurs.

Initiatives ministérielles

Ce qui est le plus important dans tout ce débat sur les facteurs économiques liés à l'industrie de la construction navale et à la façon dont elle nous relie, c'est la frustration que nous ressentons en voyant tous les contrats qui sont accordés à l'étranger. Les travailleurs et autres intervenants sont angoissés. Je m'inquiète de la suite. Je viens du secteur de l'automobile et je sais que bon nombre de travailleurs sont très frustrés du manque d'appui du gouvernement à leur égard et du fait qu'ils sont laissés à eux-mêmes.

L'affaire Aradco est l'un des plus récents exemples. Je félicite Gerry Farnham, président de la section 195 des TCA, de même que les travailleurs syndiqués qui ont lutté contre une compagnie américaine qui s'est retirée du Canada en laissant 80 familles sans emplois, sans indemnités de départ. Les travailleurs ont décidé d'occuper l'usine et de négocier de meilleures indemnités, ce qu'ils ont fait sans aucune aide gouvernementale. Ces travailleurs sont des héros de la classe ouvrière. Ces hommes et ces femmes qui, dans bien des cas, sont des soutiens de familles monoparentales ont pris cette initiative pour se protéger et pour protéger le gagne-pain de leurs familles.

Ce que le gouvernement doit retenir des événements survenus à cette usine, c'est qu'il devrait se montrer plus responsable lorsqu'il dispose des outils et des ressources nécessaires pour changer les choses au Canada.

Voilà les raisons pour lesquelles nous devrions exclure cet élément de l'accord et choisir ainsi de protéger notre industrie de la construction navale et les travailleurs hautement compétents ayant reçu une formation spécialisée, ce qui est important. Les travailleurs d'Aradco étaient particulièrement productifs. Pourtant, sans qu'ils y soient pour quoi que ce soit, ils ont été floués. C'est la même chose pour l'industrie de la construction navale, dont les travailleurs sont les mieux formés et les plus expérimentés qui soient. Nous allons les sacrifier au profit d'une expérience insensée.

Nous devons faire changer les choses. La population a les yeux rivés sur nous et évalue les exemples que nous lui donnons. Les gens se demandent ce que nous sommes en mesure de faire avec les deniers publics pour générer des retombées non seulement sous forme de dépenses fiscales immédiates, mais aussi, à long terme, sous forme de politiques publiques. Voilà ce que serait une stratégie nationale de la construction navale et de l'automobile, une stratégie prévoyant des initiatives valables et comportant des éléments permettant de retracer l'argent et la façon dont il a été dépensé. Voilà ce qu'on pourrait faire dans ce cas-ci.

Les travailleurs continueront de ressentir la même frustration parce qu'ils ont fait ce que l'on attendait d'eux et que leur gouvernement n'est pas là pour les soutenir.

Il est décevant que personne ne partage le point de vue des néo-démocrates sur cette question. Je pense que nous constaterons plus tard, non seulement ce que nous avons perdu, mais aussi l'occasion que nous avons manquée de renforcer notre économie, à un moment où nous devrions être doublement motivés à relancer une industrie et à veiller à sa survie. Cela est d'une importance capitale, surtout quand nous pensons aux possibilités formidables qui existent.

Nous pouvons voir les Grands Lacs, non seulement comme un trésor de la nature, mais aussi comme un important corridor commercial. Les vraquiers des Grands Lacs devront bientôt être remplacés, mais les nouveaux seront tous construits en Chine, en Norvège ou ailleurs, alors qu'ils pourraient l'être ici.

Malheureusement, nous avons laissé tomber le chantier naval à Collingwood, mais nous pourrions veiller à ce que Halifax, Montréal et les autres villes où nous avons encore des chantiers navals soient

épargnées. Pour ceux qui ne le savent pas, Collingwood est maintenant un lieu de villégiature. C'est un très bel endroit qui a de nombreux atouts, mais nous n'avons pas prévu un autre port en eau profonde. Nous avons donc renoncé au retour d'une industrie florissante.

Par conséquent, nous devons réfléchir à cela dans le contexte actuel et, dans le contexte actuel, c'est l'occasion rêvée.

Il est important de considérer le message qu'enverrait le Canada en excluant cette industrie. Cela dirait aux autres pays que c'est ce que nous voulons et je ne pense pas qu'il y aurait une réaction hostile. Aucun pays ne le contesterait.

● (1250)

Certaines politiques européennes de défense et d'approvisionnement ont été élaborées dans cette optique. Il est parfaitement clair que les États-Unis ont décidé de soustraire certains de leurs secteurs, et nos activités sont très intégrées à celles des Américains.

Ironiquement, même si nous disposons déjà de mesures de ce genre, les États-Unis sont allés encore plus loin, de telle sorte qu'à cause de la Patriot Act et d'autres mesures législatives semblables de nombreux travailleurs canadiens ne peuvent travailler à certains contrats d'approvisionnement pour les États-Unis.

Les États-Unis ont même refusé de reconnaître des travailleurs faisant partie de sociétés intégrées. Ce problème ne fera que s'aggraver, car plusieurs contrats d'approvisionnement vont être octroyés au cours des prochains mois. Nous allons entendre parler de certains d'entre eux. Il faudra notamment remplacer des avions de recherche et de sauvetage. On s'inquiète déjà du fait que le gouvernement va fausser le processus d'appel d'offres afin d'accorder le contrat à une société italienne. C'est dommage, car il existe ici différents consortiums qui sont jusqu'à 50 p. 100 canadiens et qui pourraient exécuter un tel contrat. Ils devraient faire partie de ce processus.

Ce genre de débat referra surface. Le débat actuel ne sera pas le dernier. Les discussions concernant l'accord commercial avec la Corée du Sud vont reprendre. C'est l'un des accords dont j'ai parlé. La portion sur l'industrie automobile pourrait être considérée comme la carotte destinée à nous faire signer, après quoi nous devrions vivre avec les conséquences.

Il est également important de noter que les néo-démocrates ne sont pas les seuls à soulever cette question. C'est intéressant, car il n'y a pas que l'aspect main-d'oeuvre, auquel est traditionnellement associé notre parti. Il y a aussi les associations et de grandes sociétés comme Irving.

Des propos issus de ce débat sont intéressants et méritent d'être cités. Ils soulignent le fait que le pays est en train de perdre beaucoup d'emplois en cours de route.

Initiatives ministérielles

Parmi les gens qui méritent d'être cités se trouve Mary Keith, porte-parole des Chantiers maritimes Irving inc. On trouve ses propos dans un communiqué de l'entreprise, alors ils n'ont pas été tenus loin des micros ou à la sauvette, en réponse aux questions des médias. Il s'agit d'un communiqué officiel. Ce qu'on y a écrit a fait l'objet d'une mûre réflexion.

Voici que dit Mme Keith:

Comme il le fait depuis 12 ans, le gouvernement du Canada continue de sacrifier les constructeurs navals et les armateurs canadiens pour pouvoir conclure des accords de libre-échange avec d'autres pays.

Le ministre du Commerce international, David Emerson, venait de dire qu'une entente de principe avait été conclue au sujet d'un accord de libre-échange avec l'Islande, la Norvège, la Suisse et le Liechtenstein.

Les gens de chez Irving ont vu dans cette décision la confirmation d'une tendance se manifestant depuis 12 ans, ce qui explique la déclaration de Mme Keith. Je pense que c'est important parce que diverses entreprises considèrent qu'il s'agit d'une tendance systémique, ce qui a pour effet d'éloigner du secteur les investisseurs potentiels.

Les gens qui ont tenu ces propos ont voulu dire par là qu'on n'est pas seulement en présence d'un cas isolé de mauvaise politique du gouvernement conservateur ou des libéraux qui l'ont précédé. Ils ont voulu dire que les gens qui s'intéressent à ce domaine devraient se préparer au pire parce que ceux qui y oeuvrent actuellement sont complètement insatisfaits de la relation qu'ils ont avec le gouvernement. Ils sont d'avis que, loin d'être neutre, le gouvernement navigue actuellement à contre-courant.

Je tiens à souligner cette déclaration parce que nous sommes en présence d'un comportement typique qui repose sur la prémisse voulant qu'à force de réduire les barrières commerciales et la réglementation, dans l'industrie alimentaire, dans le transport aérien ou dans d'autres secteurs, des améliorations vont naturellement se faire sentir pour les consommateurs et pour la société civile. Ce n'est pas le cas. Ce n'est pas toujours ce qui se produit.

Il nous faut la carotte et le bâton comme approche. La carotte représente la saine politique publique, tandis que le bâton représente les mesures visant à s'assurer que les emplois vont être créés au pays, en particulier lorsque l'argent des contribuables est utilisé.

• (1255)

[Français]

M. Guy André (Berthier—Maskinongé, BQ): Monsieur le Président, j'écoutais mon collègue parler de la motion sur ce projet de loi actuellement débattue au Comité permanent du commerce international. D'une part, j'aimerais qu'il me dise quelles sont les propositions faites par son parti pour le soutien à l'industrie maritime; quelles sont les grandes orientations derrière ce projet de loi qui soutiendront cette industrie?

D'autre part, advenant que cette motion soit adoptée en Chambre et que nous n'arrivions pas à un certain résultat qui amènerait le gouvernement à améliorer et à soutenir davantage l'industrie maritime qui pourrait être menacée par ce type d'accord, devrait-on tout simplement oublier l'accord? Il comporte tout de même certains avantages pour l'industrie pharmaceutique du Québec. Quelle sera la position du Nouveau Parti démocratique?

• (1300)

[Traduction]

M. Brian Masse: Monsieur le Président, nous savons que l'industrie sera laissée pour compte au Canada. Je doute que le Bloc

croit que nous n'avons pas à nous inquiéter des difficultés que cette industrie pourrait éprouver parce que les conservateurs finiront par la sauver. Je doute que le Bloc croit que c'est ce qui arriverait parce qu'il me semble que le gouvernement ne laisse pas entendre qu'il interviendra. Il ne l'a jamais fait par le passé. Je n'accorderais pas aux conservateurs le bénéfice du doute ni cette responsabilité.

Il importe que les accords commerciaux que nous concluons soient équitables et équilibrés. Ils ne devraient pas porter atteinte à un groupe ou à un segment de notre société. À mon avis, voilà justement le but d'un Canada uni, parce que, ainsi, nous serons plus forts et connaissons plus de succès.

Il n'y a rien de mal à exclure quelque chose de cet accord et ensuite à engager des négociations dans le but de conclure un accord qui soit meilleur. Nous avons certainement beaucoup à gagner lorsque d'autres pays accèdent aux marchés canadiens. Il s'agirait d'un commerce plus équilibré et plus équitable. Toutefois, nous devons tenir compte du fait que, depuis plus de dix ans, la Norvège appuie cette industrie et que cela détruira toute possibilité d'équité commerciale.

Selon moi, l'industrie de la construction navale du Québec sera également touchée. Cette dernière pourrait être beaucoup plus importante, mais ne l'est pas parce ce qu'on n'a jamais adopté de politique en ce sens. Je crois que le Québec subira des conséquences négatives de la perte de ces marchés et peut-être même de la fermeture d'un de ses chantiers navals qui a été menacé dans le passé. Cela serait un recul pour le pays et pour le Québec.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, le député de Windsor-Ouest a souligné que d'autres pays font appel à des négociateurs pugnaces pour exclure la construction navale des accords. C'est ce qu'ont fait les États-Unis pour tous les accords qu'ils ont signés. Essentiellement, en vertu de la loi Jones, ils ont exclu la construction navale.

À propos de la question de mon collègue du Bloc, ce parti devrait appuyer l'amendement proposé, tout simplement parce que cela permettra au Parlement de s'assurer que le travail qui n'a pas été fait lors de la négociation de cet accord sera fait grâce à la diligence des parlementaires.

Le député du Bloc sait que bon nombre des lettres que nous recevons proviennent de travailleurs des chantiers maritimes du Québec, mais ils ne sont pas les seuls à nous écrire. Nous recevons également des lettres de tôliers et de chaudiéristes.

Je viens de recevoir sur mon BlackBerry un message de Jim Fitzpatrick qui dit:

Au nom de mes membres [de la Fraternité internationale des chaudiéristes], je suis tout à fait en faveur de l'exclusion de l'industrie de la construction navale de l'accord avec l'AELE. Nous avons une main-d'oeuvre dynamique sur la belle côte Ouest...

On peut en déduire qu'il nous écrit de la Colombie-Britannique. Il poursuit en disant:

...et compte tenu du chômage qui frappe notre industrie en ce moment, nous avons besoin de l'appui de notre gouvernement dans ce dossier.

Les bureaux de député reçoivent des centaines de lettres, de courriels et d'appels de tôliers, de chaudiéristes et, surtout, de travailleurs de chantiers maritimes partout au pays, et un seul parti à la Chambre des communes leur permet de se faire entendre. Les trois autres partis se soustraient complètement à leur responsabilité envers les travailleurs canadiens.

J'aimerais demander au député de Windsor-Ouest pourquoi, selon lui, tous ces députés négligent l'intérêt public et les emplois des Canadiens.

Initiatives ministérielles

M. Brian Masse: Monsieur le Président, honnêtement, plusieurs choses entrent en jeu. Tout d'abord, c'est David Emerson, un libéral, qui a conçu l'accord. Il est clair que les députés l'associent à lui. C'est lui qui a conçu l'accord sur le bois d'oeuvre, et nous savons tous ce que celui-ci a donné. D'ailleurs, je reviens tout juste des États-Unis, où on remet en question l'accord même avec le Canada. Nous n'avons même pas de système fixe et prévisible. On s'est fait complètement détrouser dans cette histoire. L'ironie, c'est que nous obtenions gain de cause devant les tribunaux quand nous avons transformé notre victoire en défaite.

J'habite en face de Detroit, au Michigan, la ville des Detroit Lions. C'est pourquoi je connais si bien le processus.

Voilà ce qui a mené à l'accord sur le bois d'oeuvre. Nous pouvons en constater les conséquences catastrophiques dans l'ensemble du pays. Qui peut se dire satisfait du statu quo maintenu par l'accord?

Cela, ainsi que l'opportunisme, fait partie du problème. Pour une raison quelconque, la conclusion d'un accord commercial par un gouvernement est vue comme une preuve, une illustration, de sa maturité croissante. C'est assez inquiétant, car ce que ces accords symbolisent est présenté comme étant plus important que l'avenir des industries concernées après la mise en oeuvre de ces accords.

Je ne comprends pas pourquoi le Bloc appuie la mesure sans même exiger l'exclusion de la construction navale. Il est insensé que ce parti tourne le dos aux travailleurs québécois, surtout ceux qui sont directement concernés. Il est plutôt étrange de céder le contrôle de notre secteur de la construction navale, qui a beaucoup de potentiel, à des intérêts étrangers sans avoir de politique publique.

Voilà certaines des raisons pour lesquelles ces décisions sont prises et pourquoi le NPD est le seul parti qui intervient dans le dossier. J'ai débattu de la question à de nombreuses reprises et on m'accuse d'être opposé au commerce et au progrès. Rien n'est plus faux. Ce qu'il nous faut, c'est du commerce équitable. On a tenu compte de ce concept dans les négociations réalisées dans le cadre d'autres projets de loi, ainsi que dans d'autres pays.

Nous devrions aller de l'avant avec cet accord, parce que non seulement existe-t-il des exemples dont nous pouvons nous inspirer, mais en plus, ils sont tous près de nous, aux États-Unis.

● (1305)

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, je félicite le député de Windsor-Ouest pour son intervention ce matin à la Chambre. Il sait certainement de quoi il parle. Il a observé les nombreux problèmes éprouvés par le secteur de l'automobile au cours des dernières années en raison du prétendu libre-échange, y compris les répercussions qu'a eues la perte du Pacte de l'automobile non seulement sur sa ville, mais sur des villes dans l'ensemble du Canada, plus particulièrement dans des endroits comme Sault Ste. Marie, où l'on produit l'acier. Tous ces problèmes sont liés.

Je siége à la Chambre depuis quatre années et demie, et j'ai écouté certaines des discussions qui s'y sont tenues sur le commerce, le libre-échange et les réunions de représentants canadiens avec des représentants commerciaux d'autres pays. Il me semble que nous agissons comme de bons petits scouts à ces réunions. Nous sommes prêts à mettre tout sur la table pour conclure un accord qu'un autre pays croit être bon pour nous parce que nous avons beaucoup de ressources naturelles. Nous ne comprenons pas que, dans la plupart des cas, nous sortons perdants de ces accords. C'est ce que j'ai observé à toutes les fois.

Je me rappelle d'être intervenu à la Chambre il y a quelques années pour demander au gouvernement de l'époque, à savoir le gouvernement libéral, de démontrer sa solidarité aux agriculteurs alors que nous avions encore cédé aux pressions et facilité l'entrée et la commercialisation de produits étrangers sur notre marché.

Je demande au député de Windsor-Ouest de nous parler un peu des répercussions du Pacte de l'automobile sur sa collectivité et sur le Canada.

M. Brian Masse: Monsieur le Président, je pense que ceux qui négocient en notre nom se sous-estiment ou bien ils ont besoin d'aller voir Tony Robbins ou quelque chose du genre. La plupart du temps, quand ils entreprennent des négociations, ils sont déjà prêts à renoncer à quelques éléments importants et nous nous faisons avoir. Ils ne peuvent pas jouer cartes sur table et espérer que tout ira bien. On ne peut pas abandonner ce genre d'éléments tout de suite.

Il est important d'établir une politique adéquate. Je l'ai vu dans le cas de l'industrie de l'automobile. Le pays tout entier en subit les conséquences. Tout ce que nous pouvons faire maintenant, c'est nous accrocher aux États-Unis parce que nous avons déjà beaucoup cédé du point de vue de la souveraineté. Je ne voudrais pas que l'industrie de la construction navale subisse le même sort parce qu'elle est importante non seulement pour notre sécurité nationale, mais aussi pour le genre d'emplois que les gens peuvent avoir et les emplois à valeur ajoutée qui enrichissent notre pays.

[Français]

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Monsieur le Président, je crois qu'on essaie de m'influencer.

M. Peter Julian: Bien oui, on veut que vous votiez comme nous.

M. Serge Cardin On connaît la position du Bloc québécois concernant cet Accord de libre-échange entre le Canada et les États de l'Association européenne de libre-échange. Selon nous, le Québec y gagnerait. Et sachant aussi que le Bloc québécois défend les intérêts du Québec, on comprend donc que nous appuierons cet accord.

Je voudrais principalement revenir aujourd'hui sur l'industrie de la construction maritime plus spécifiquement. Dans les faits, des choses se sont produites dans l'histoire de l'industrie de la construction maritime et des choses n'ont pas été faites.

Depuis 25 ans, les conservateurs et les libéraux se sont partagés à peu près équitablement le pouvoir, on le sait très bien. Je voudrais tout de même faire référence à un article de la Presse Canadienne paru le 11 novembre 2008. Il s'agit de propos tenus par Mme Denise Verreault, et je cite bien sûr l'article:

La présidente du Groupe maritime Verreault, Denise Verreault, n'y est pas allée par quatre chemins hier pour dénoncer ce qu'elle appelle « le manque de vision » des politiciens lorsqu'il est question de l'industrie maritime.

Prenant la parole à l'Institut maritime de Rimouski [...], Mme Verreault a affirmé que « les politiciens ne voyaient pas plus loin que le bout de leur nez ou [...] de la prochaine élection » quand il s'agit du transport maritime.

Depuis plus de 25 ans, la pdg de cette entreprise située aux Méchins dénonce l'inexistence d'une politique maritime canadienne alors que le transport par navire doublera d'ici 2020.

Initiatives ministérielles

« Il n'y a tout simplement pas de volonté politique et de vision. Le lobby maritime n'est pas aussi fort que le lobby du camionnage. Il nous faut dans l'industrie maritime une association unique très forte au lieu de plusieurs groupes. Nos politiciens pensent que les bateaux sont des dinosaures en voie de disparition et que c'est un mode de transport trop lent. Seulement les coûts cachés du « juste-à-temps », c'est phénoménal sur les routes et les effets sur l'environnement », a soutenu Mme Verreault, présidente d'honneur de la 27^e campagne de financement de l'Institut maritime du Québec.

On constate donc que Mme Verreault faisait allusion à une période de 25 ans et on peut donc dire qu'elle faisait allusion tant au gouvernement conservateur qu'au gouvernement libéral d'alors.

Pour donner suite à cela, il y avait un autre article très intéressant ce matin dans les journaux, faisant justement état des propos du député de Bourassa. Dans un compte rendu de La Presse Canadienne, on peut lire:

Mais pour gagner le coeur des Québécois, les libéraux ne pourront se contenter de la popularité relative de leur chef. [Le député de Bourassa] a ainsi annoncé la nomination de deux nouveaux coprésidents de campagne, la femme d'affaires gaspésienne Denise Verreault et [bien sûr d'autres personnes].

Étant donné les propos de Mme Verreault en novembre 2008 et son implication actuelle auprès du Parti libéral, peut-on faire un quelconque lien? On sait aussi, de par ses propos, qu'elle condamne le gouvernement conservateur pour son inaction auprès de l'industrie de la construction navale. Et on sait aussi qu'elle condamnait l'implication du gouvernement libéral d'alors pour son manque d'implication auprès de l'industrie de la construction navale.

Aujourd'hui, le problème fondamental de l'industrie de la construction navale n'est pas nécessairement un problème lié au commerce international, mais plutôt à l'industrie elle-même. De fait, elle a été laissée à elle-même pendant de nombreuses années, alors que d'autres pays subventionnaient fortement leur industrie.

• (1310)

On a une période suggérée dans l'accord de libre-échange de 18 ans, soit 3 ans d'attente et, par la suite, 15 ans pendant lesquels les taux vont diminuer graduellement pour faire en sorte que ce soit vraiment considéré comme du libre-échange, sans frais supplémentaires.

Ce qui est important, c'est de savoir ce que le gouvernement conservateur va faire et surtout, compte tenu de l'engagement de Mme Verreault, ce que les libéraux vont faire lors de la prochaine campagne électorale. Je veux savoir si Mme Verreault a travaillé pour rien dans la mesure où, pendant la campagne électorale, elle va s'apercevoir qu'il n'y a même pas de politique de l'industrie navale. On sait pourtant qu'on en a besoin d'une.

Ce que j'aimerais entendre aujourd'hui de la part des députés conservateurs, bien sûr de la part des députés libéraux et même des députés du NPD, c'est ce qu'ils suggèrent comme politique au chapitre de l'industrie de la construction navale. Le principal élément qui a fait en sorte que la négociation a duré plus de 10 ans et que les gens ne s'entendaient pas, c'était effectivement l'industrie de la construction navale. Qu'est-ce que ces partis peuvent suggérer fortement ou faire pour innover en termes de possibilités pour l'industrie de la construction navale? Ce sont les principaux points qu'il faut vraiment savoir aujourd'hui et qui devraient émaner de ces débats, à savoir ce que le gouvernement va faire et ce qu'un parti qui, en fin de semaine, on le voyait bien, était tout enthousiaste à l'idée de former potentiellement un prochain gouvernement, s'engage à faire pour l'industrie de la construction navale? Bien sûr, il ne faut pas oublier que Mme Verreault est là probablement pour le leur suggérer fortement.

J'aimerais quand même souligner un certain nombre d'éléments. Je ne sais pas si je vais avoir le temps de tous les citer, mais il y a énormément d'éléments que le Bloc québécois a proposés afin que,

justement, l'industrie de la construction navale puisse se porter de mieux en mieux.

Il ne faut jamais oublier que l'industrie maritime a des caractéristiques bien particulières qui lui sont effectivement propres et dont il faut tenir compte lorsqu'on envisage d'assurer son développement.

Il faut que le gouvernement prenne conscience que, par le coût élevé de ses produits, l'industrie requiert des mécanismes particuliers de financement des contrats de vente. En raison de la valeur de ses produits, qui constituent souvent la majeure partie de l'actif de l'acheteur, l'industrie a besoin de règles fiscales particulières.

Par les investissements importants qui doivent être effectués pour produire le premier d'une série de navires, l'industrie a besoin de partager le risque qu'elle encourt à l'étape de la recherche et du développement et des facilités particulières d'accès au crédit.

Il y a aussi l'instabilité. On sait qu'un chantier est régulièrement inactif pendant quelques mois entre deux contrats. En vertu de son instabilité et des frais fixes élevés qui découlent de sa forte capitalisation, l'industrie doit avoir accès à une importante ligne de crédit.

Par son exclusion également de la plupart des accords commerciaux, l'industrie évolue dans un environnement international où règnent les subventions, le protectionnisme et les politiques d'achat local par les gouvernements.

Des mesures de protection et de soutien sont nécessaires pour que s'exerce une juste concurrence. Parce que les contrats de la Défense nationale et de la Garde côtière sont importants pour elle, l'industrie a besoin d'une politique d'achats gouvernementaux propice à son développement.

Parce que les armateurs canadiens constituent sa clientèle première, l'industrie a besoin d'une politique qui favorise le développement du transport maritime intérieur, ce qu'on appelle le cabotage. Cela n'a aucune référence avec des propos qui sont souvent tenus ici par certains cabotins. Parce que le droit de la mer est déficient et ne force pas le remplacement des tas de ferraille dangereux et polluants que sont les bateaux-poubelles, l'industrie a besoin d'initiatives visant à civiliser le transport maritime international.

• (1315)

Pour mettre en place une véritable politique maritime, le Bloc québécois propose des mesures qui seraient susceptibles d'assurer le développement de cette industrie stratégique pour le Québec. Il est aussi essentiel de veiller à la protection et à la sécurité de l'environnement. Il y a énormément de ces mesures qui pourraient être axées sur l'industrie. Rappelons-nous que le gouvernement fédéral ne subventionne plus son industrie maritime depuis 1988. Non seulement les quelques mesures d'aide encore disponibles sont très mal adaptées à l'industrie de la construction navale, mais le gouvernement fédéral a même pénalisé les provinces qui ont mis sur pied des mesures novatrices, comme le crédit d'impôt remboursable du Québec considéré pendant plusieurs années comme un revenu imposable par Ottawa, au sens de la Loi de l'impôt sur le revenu, ce qui lui permettait de récupérer de 20 à 25 p. 100 de l'aide versée par Québec.

Initiatives ministérielles

Quand on parle de financement, des assurances et des garanties de prêts liées aux contrats de vente, sachons que l'achat d'un navire ou d'une plate-forme de forage est un investissement de plusieurs millions de dollars. L'accès au crédit à un taux intéressant est un important déterminant pour l'acheteur. Le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire d'EDC, devrait mettre sur pied un programme de financement des contrats de vente permettant de financer l'achat, la réparation et la conversion d'un navire dans des chantiers canadiens. Ce programme devrait offrir un financement couvrant une bonne partie de la valeur du contrat — on suggère 87,5 p. 100 — au taux d'intérêt offert sur le marché privé aux entreprises en bonne santé, à risques peu élevés. Ce programme devrait être offert aux acheteurs canadiens comme étrangers.

Il y a bien sûr les prêts et les garanties de prêts à l'intention des chantiers qui doivent investir ou déposer une garantie financière pour soumissionner sur de nouveaux contrats. Il faut aussi améliorer les règles fiscales pour le crédit-bail. Les contrats de crédit-bail sont des contrats par lesquels — on le sait tous — l'acquéreur d'un navire n'en prend pas possession immédiatement. Il le loue pendant plusieurs années et n'en prend possession que bien des années plus tard. L'acquéreur n'étant pas propriétaire du navire, les règles fiscales lui permettant de soustraire la dépréciation de ses revenus imposables ne s'appliquent pas intégralement. Le gouvernement devrait améliorer les règles fiscales applicables au crédit-bail pour les acquéreurs de navires fabriqués ou reconstruits au Canada.

Il y aurait aussi des crédits d'impôt remboursables pour les armateurs. Le gouvernement devrait offrir un crédit d'impôt aux armateurs qui concluent des contrats de construction ou de reconstruction de navires avec des chantiers canadiens. L'opération d'un navire n'était souvent pas rentable dans les premières années — alors que la totalité des revenus servent à financer l'investissement —, ce crédit devrait être remboursable.

Notons qu'Antoine Dubé, député du Bloc québécois de la circonscription de Lévis, avait déposé en 1999 le projet de loi C-213 qui contenait des mesures semblables à celles précitées. Suite au dépôt de ce projet de loi, une étude réalisée en 2000 par la firme KPMG pour le compte de l'Association de la construction navale du Canada concluait que ces seules mesures — qui ne comprennent aucune subvention — auraient permis, selon le scénario pessimiste, de rapatrier au Canada entre quatre et six contrats de construction de navires sur les seize qui ont été effectués à l'étranger pour le compte d'armateurs canadiens en 1999. Cela aurait permis des ventes annuelles supplémentaires de 100 à 150 millions de dollars. Leur scénario plus optimiste évaluait aussi la possibilité de rapatrier certains contrats de construction pour le compte d'armateurs étrangers, voire des contrats de construction de plates-formes de forage avec des ventes accrues allant de 300 millions de dollars à plus de 1 milliard de dollars.

Le gouvernement doit systématiquement préférer les entreprises canadiennes dans ses achats, tant pour ses besoins militaires que pour ceux de la Garde côtière ou ses investissements offshore, plates-formes de forage et, éventuellement, installation d'éoliennes en mer. On a eu quelques annonces, mais il faut aller encore plus loin.

• (1320)

Dans ses critères d'achat, le gouvernement doit mettre fin aux règles discriminatoires qui refilent les coûts de transport aux chantiers, pénalisant les chantiers québécois par rapport à ceux des Maritimes.

Il doit aussi établir des mesures axées sur le transfert maritime au Canada. Alors que le transport maritime international croît à une vitesse exponentielle, le transport maritime intérieur, le cabotage, augmente plus lentement. Or les entreprises canadiennes de transport maritime sont de bien meilleurs clients pour les chantiers maritimes que les entreprises étrangères. Sur le plan environnemental, comme énergétique, le transport maritime est le mode de transport le plus rationnel et devrait être amené à croître rapidement avec un souci grandissant pour le bouleversement climatique et la raréfaction des énergies fossiles. Bref, loin d'être un mode de transport du passé, le transport maritime est un mode de transport d'avenir.

Pourquoi plusieurs pratiques gouvernementales limitent-elles le développement du cabotage comme mode de transport de marchandises? Les frais de dragage et de déglacage encourus par le gouvernement sur le Saint-Laurent sont entièrement refilés aux transporteurs maritimes. À l'inverse, les frais d'entretien des routes sont assumés par l'ensemble des contribuables plutôt que par les camionneurs. Cette injustice diminue la capacité concurrentielle des transports maritimes par rapport aux transports terrestre.

Le gouvernement devrait aussi éliminer les frais imposés aux transporteurs maritimes pratiquant le cabotage. Il devrait aussi mettre en place un important programme d'investissement dans les infrastructures portuaires en mettant l'emphase sur les infrastructures nécessaires au développement du transport intermodal. De plus, le gouvernement devrait remettre à niveau les ports qu'il laisse tomber en décrépitude alors qu'il a la responsabilité d'assurer la meilleure utilisation possible de ses propres infrastructures. Le gouvernement devrait aussi resserrer la Loi sur le cabotage pour favoriser les transporteurs canadiens et assujettir aux lois canadiennes les transporteurs étrangers qui pratiquent le cabotage, notamment quant aux conditions de travail.

En ce qui a trait aux mesures reliées au transport maritime international, il faudrait faire la lutte contre les pavillons de complaisance. Le Canada doit ratifier la convention de l'ONU se rapportant à l'immatriculation des navires et militer sur la scène internationale en faveur de son entrée en vigueur. Il faut lutter contre les bateaux-poubelles par une remise à niveau du droit maritime international et la création d'une agence du type de l'OACI pour le transport maritime.

Cette liste n'est pas exhaustive, mais elle sert principalement à démontrer, que ce soit aux députés conservateurs ou aux députés libéraux, la possibilité de mettre en place des mesures qui pourraient favoriser le développement et la compétitivité de l'industrie de la construction navale et de l'industrie maritime en général. Je veux savoir aujourd'hui quelle est la position des députés conservateurs, libéraux et néo-démocrates, et les mesures qu'ils proposent aux entrepreneurs et aux employés de l'industrie navale. J'aimerais le savoir, et je suis persuadé que Mme Denise Verreault aimerait aussi le savoir.

• (1325)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, personnellement, j'aime beaucoup le député de Sherbrooke. Je sais que s'il était en son pouvoir que le Bloc prenne la bonne position, il serait prêt à le faire, mais le chef du Bloc québécois semble vouloir punir les travailleurs et les travailleuses de la région métropolitaine de Québec. Je ne sais pas pourquoi, mais j'imagine que c'est parce que la ville de Québec a répudié le Bloc québécois. Le chef du Bloc québécois semble donc vouloir punir ces travailleurs parce qu'ils sont en train de demander aux députés du Bloc d'appuyer l'amendement du NPD.

Initiatives ministérielles

Pierre Bérubé, un monteur d'acier au chantier Davie, dit:

À titre de travailleur des Chantiers Davie Inc., à Lévis, je tiens à vous faire part de mon inquiétude quant à la survie de l'industrie canadienne de la construction navale, si l'accord de libre-échange entre le Canada et l'Association européenne (AELE) se conclut.

C'est pourquoi je vous appuie dans votre démarche pour faire exclure les chantiers maritimes canadiens de cet accord.

Gaétan Sergerie, soudeur dans ce même chantier, dit: « Comme tous les travailleurs de ces chantiers, je suis inquiet des répercussions qu'aurait l'accord de libre-échange sur l'accroissement de la construction navale au Canada ».

Paul-André Brulotte, président du syndicat, dit exactement la même chose.

Le Québec est en train de demander au Bloc québécois de voter pour l'amendement du NPD. Pourquoi le Bloc ne les écoute-t-il pas?

M. Serge Cardin: Monsieur le Président, le Bloc québécois entend ces remarques, et il les écoute aussi. Mais il faut toujours se rapporter à l'accord qui a été signé. Nous sommes à l'étape de la mise en oeuvre de cet accord. Ce que voudrait le Nouveau parti démocratique, c'est l'exclusion de l'industrie navale.

Je le disais tantôt et je le répète, je ne crois pas que ce soit un problème fondamental de commerce international comme tel. Je crois plutôt que le problème vient d'un manque de volonté du gouvernement conservateur et du précédent gouvernement libéral d'appuyer cette industrie. D'ailleurs, le processus de négociation d'il y a 10 ans démontre que le problème était entier et que la négociation portait à l'époque principalement sur l'industrie. C'est là, d'ailleurs, que cela achoppait.

Je le répète, si l'industrie n'est pas appuyée, que l'accord inclue ou non l'industrie navale, il n'y a pas d'avenir pour l'industrie navale. Il n'y a pas d'avenir si on pense que les entrepreneurs et les employés compétents ne peuvent pas réussir dans ce secteur. Moi je crois que, dans cette industrie, il y a des gens compétents et des entrepreneurs dynamiques. Cela fait en sorte que le laps de temps de 18 ans leur permettrait d'aller encore plus loin.

Si le Nouveau parti démocratique mettait autant d'énergie à convaincre le gouvernement conservateur, et peut-être même un éventuel gouvernement libéral, avec Mme Denise Verreault des Chantiers Verreault comme coprésidente de campagne, je suis persuadé qu'on réussirait finalement à influencer le gouvernement pour qu'il mette en oeuvre une vraie politique de construction navale.

• (1330)

[Traduction]

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, je suis d'accord avec le député et je lui sais gré de son intervention. Je suis d'accord avec lui pour dire que cette toute petite disposition de l'accord avec l'AELE, la disposition concernant ces droits, ne fera rien pour créer une industrie de la construction navale dynamique.

Récemment, des collègues et moi-même avons participé à une réunion avec des représentants de l'industrie de la construction navale. Ceux-ci nous ont dit que ces droits de 25 p. 100 n'aideraient pas l'industrie, mais que leur élimination équivaldrait à sonner le glas de l'industrie comme on la connaît actuellement.

Je reconnais qu'une politique complète et solide en matière de construction navale s'impose, mais pourquoi le député n'appuierait-il pas une mesure qui empêche une industrie moribonde de disparaître? Je rappelle au député le rapport intitulé *Vaincre les obstacles vers la prospérité — Industrie canadienne de la construction navale*, qui renferme les solutions créatives proposées par les travailleurs et

l'industrie en regard avec l'industrie de la construction navale. J'ai en main des extraits de ce rapport.

Entre autres recommandations, on y trouve les suivantes: éliminer les exceptions aux politiques canadiennes existantes touchant aux chantiers navals, par exemple les tarifs douaniers et la politique fédérale d'approvisionnement; renforcer les partenariats entre l'industrie et le gouvernement pour cibler davantage les secteurs prometteurs, comme l'exploitation du pétrole et du gaz naturel; améliorer les processus de planification des achats de l'État; exercer des pressions en vue de l'élimination des subventions étrangères et des pratiques de concurrence déloyale de douzaines de pays; désigner l'industrie comme priorité nationale; faire connaître le transport maritime comme solution de rechange écologique aux autres modes de transport.

Il s'agit là d'une partie d'un plan de sauvetage de l'industrie de la construction navale. Nous n'avons que la mesure dont nous sommes saisis. Je pose la question suivante au député: pourquoi n'appuierait-il pas un amendement qui pourrait servir de base à une stratégie en matière de construction navale?

[Français]

M. Serge Cardin: Monsieur le Président, comme je le disais tout à l'heure, l'accord de libre-échange a été signé. Nous en sommes rendus à l'étape de la mise en oeuvre de cet accord. Effectivement, si nous acquiesçons aux demandes du NPD d'exclure l'industrie navale de la loi de mise en oeuvre, l'accord de libre-échange tombera automatiquement, et on devra recommencer les négociations. Le fait de les recommencer ne veut pas dire que cela se ferait automatiquement ou même qu'il existerait encore un accord de libre-échange. C'est peu probable. Je dois vous l'avouer, je l'ai dit tout à l'heure, je le répète et je n'en ai pas honte, plusieurs éléments dans cet accord sont très favorables au développement et à l'économie du Québec.

En ce qui concerne l'industrie navale, il y a énormément de potentiel, je l'ai dit. Cela permettra d'améliorer encore plus rapidement l'efficacité et le rendement de ces entreprises. Toutefois, on doit évidemment procéder à une certaine ouverture en ce qui concerne l'accord de libre-échange, et cela doit être appuyé par d'autres activités du gouvernement. À cet égard, je crois pertinemment qu'on ne peut pas passer à côté — la Chambre des communes par l'entremise du gouvernement, qu'il s'agisse de celui-ci ou de l'autre dans peu de temps, possiblement, car je reviens encore à cette dernière fin de semaine où les gens semblaient très dynamisés.

Je conclus en notant que des personnes ont été invitées à témoigner en comité et qu'elles ne sont pas venues. Même la présidente du chantier maritime Verreault a été invitée, mais elle n'est pas venue. On peut se poser la même question qui vient des affirmations de notre collègue du NPD. Malgré tout, nous devons aller de l'avant et inciter le gouvernement à mettre en place des mesures.

• (1335)

[Traduction]

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole au sujet du projet de loi C-2, Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange Canada-AELE. Cette mesure législative porte sur un projet d'accord entre certains pays européens et le Canada. Les négociations concernant cet accord ont été entreprises il y a neuf ans par le gouvernement libéral de Jean Chrétien, à l'époque où l'idéologie du libre-échange et du marché libre était au sommet de sa popularité. Ce n'est cependant plus le cas aujourd'hui.

Initiatives ministérielles

Au cours des 12 derniers mois, nous avons pu observer un profond changement, qui n'a d'ailleurs pas fini de s'opérer à l'échelle mondiale. C'est un changement qui nous amènera à faire des choix différents à l'avenir. Il nous mettra dans des situations où nous devrons, dans certains cas, protéger nos industries. Dans bien des cas, les Canadiens seront obligés de réexaminer le libre-échange. Afin de protéger notre économie, nous devrons mieux comprendre comment le monde fonctionnera dorénavant.

Voilà ce à quoi nous sommes confrontés aujourd'hui. La situation actuelle n'est pas celle d'il y a neuf ans, ni même celle d'il y a deux ans. La situation dans laquelle nous sommes aujourd'hui est complètement différente. Si nous jetons un coup d'oeil historique sur la libéralisation des échanges commerciaux au Canada, nous voyons que, pendant de nombreuses années, nous avons été guidés par la politique selon laquelle les bonnes clôtures font les bons voisins. Dans bien des cas, nous comprenions que la situation entre les pays du monde n'était pas ouverte ou égale. Nous n'étions pas en mesure de permettre le libre-échange. Nous avions besoin des droits de douane pour protéger nos industries parce que le monde n'était pas ce qu'il était 20 ans auparavant.

Lorsque nous avons entrepris les négociations de libre-échange qui ont mené à la conclusion d'accords dans les années 1980, nous nous sommes fondés sur le principe de l'ouverture de l'économie mondiale. Nous avons décidé d'éliminer les obstacles au commerce. Nous allions rendre les règles du jeu équitables partout dans le monde afin de créer les meilleures conditions possibles pour le commerce et l'industrie et favoriser ainsi l'expansion de l'économie mondiale. Certains de ces changements ont été bénéfiques, d'autres, non. Certains étaient fondés sur le commerce, alors que d'autres étaient fondés sur les progrès technologiques et de nombreux autres facteurs.

Nous voilà aujourd'hui en train de négocier notre avenir commercial. Comment allons-nous tracer la voie de notre économie? Nous avons constaté que la réglementation sera probablement plus restrictive. Nous devrons probablement faire plus attention à la façon dont fonctionnent nos industries.

L'amendement que nous réclamons exclurait de l'accord la très importante industrie de la construction navale. Nous ne croyons pas que l'accord sera utile pour cette industrie dans les années à venir. Nous ne croyons pas que le libre-échange fera, pour cette industrie, le genre d'effet que nous attendions il y a 20 ans — pas dans le contexte actuel. C'est pourquoi nous désirons ardemment nous assurer que notre industrie de la construction navale soit protégée et en mesure de connaître une croissance raisonnable.

Nous aurons besoin de la construction navale au Canada. Nous avons un pays maritime. Nous avons le plus long littoral du monde, dont une bonne partie se trouve dans ma circonscription, dans l'Arctique, parmi les îles de l'Arctique. On s'intéresse de plus en plus à l'exploitation des ressources arctiques, au transport dans l'Arctique et à l'usage possible du territoire, maintenant que la glace est en train de fondre. Avec les changements climatiques, l'océan Arctique s'ouvre au transport commercial et à tout ce que cela suppose.

• (1340)

Il faut absolument que le Canada demeure parmi les leaders du transport maritime dans l'Arctique. Actuellement, ce sont les Russes qui sont les champions dans ce domaine. Nous n'existons même pas à cet égard. Nous aborderons une nouvelle ère au chapitre du développement de l'Arctique, où le transport maritime sera de la plus grande importance, et nous aurons une industrie de la construction navale qui aura été négligée et que nous n'aurons pas placée en

position de profiter de ces nouvelles et exaltantes possibilités d'exploitation de l'Arctique.

Ce seul facteur devrait suffire à nous faire réfléchir. Il devrait nous amener à nous demander ce qui est bon pour le Canada, et non ce qui est bon pour le monde, dans le contexte de ces nouvelles possibilités au sein d'une nouvelle économie qui sera largement basée dans l'Arctique. Est-ce une bonne chose de simplement laisser l'industrie de la construction navale évoluer au rythme des fluctuations du marché mondial, et de la laisser affronter la compétition de différents pays, notamment la Norvège et les pays environnants, mais aussi la Corée et la Chine? Est-ce vraiment ce que nous désirons accomplir?

Il ne s'agit pas uniquement de construction navale. Il s'agit de tout ce qui concerne les navires. Si nous renonçons au secteur de la construction navale, nous renonçons à beaucoup de composantes et de technologies qui peuvent donner un avantage au Canada dans la nouvelle économie qui se dessine.

Par conséquent, que faisons-nous ici? Qu'essayons-nous d'accomplir avec l'accord de libre-échange que les libéraux de Chrétien ont commencé à négocier il y a neuf ans, lorsque le libre-échange était populaire? Les deux principaux partis politiques, le Parti libéral et le Parti conservateur, sont-ils tellement prisonniers d'un discours passé, de leurs idées dépassées sur le libre-échange et le libre marché qu'ils ne voient pas ce que nous réserve l'avenir? Ne peuvent-ils pas voir l'orientation que nous devrions prendre, la voie de la nouvelle économie? Ne comprennent-ils pas que ce sont des secteurs que nous devons protéger et où nous devons créer?

Le problème ne proviendrait-il pas du fait qu'ils sont liés par leur idéologie? Ils reprochaient au NPD d'être tellement lié par son idéologie, par son protectionnisme, par sa justice sociale et par son souci de l'environnement qu'il ne pouvait pas être ouvert à l'expansion du commerce mondial. Les temps ont changé et nous devons nous adapter d'une manière acceptable et raisonnable.

Lorsque le gouvernement Mulroney nous a fait entrer dans le libre-échange, on a allégué que l'accord était soutenu par les conservateurs et permettrait de garder la valeur du dollar élevée. À l'époque, le NPD réclamait des taux d'intérêt plus bas, ce qui aurait aidé notre économie. Lorsque les libéraux sont arrivés au pouvoir, ils ont justement abaissé les taux d'intérêt et ont laissé le dollar perdre de la valeur. Sous le régime de l'accord de libre-échange avec les États-Unis, nous avons prospéré. Cependant, cette prospérité était-elle attribuable au libre-échange ou à la faiblesse du dollar? Les deux facteurs doivent être pris en compte.

Que se passe-t-il aujourd'hui? Nous traversons une crise financière mondiale qui n'est pas encore terminée, pourtant, nous parlons de conclure de nouveaux accords de libre-échange, mais nous ne comprenons pas encore sur quoi débouchera la situation financière mondiale actuelle.

Qu'arrivera-t-il au dollar canadien lorsque le prix du pétrole recommencera inévitablement à augmenter en flèche au cours des 12 prochains mois au moment de la reprise économique aux États-Unis et de la chute de la valeur du dollar américain?

L'hon. Chuck Strahl: La reprise de l'économie sera une chose terrible.

M. Dennis Bevington: Ce sera terrible en effet. Je remercie le Parti conservateur de ses observations. Je me réjouis de voir qu'il est d'accord avec moi et que sa vision va au-delà des six prochaines mois.

Lorsque la valeur du dollar américain baissera et que celle du dollar canadien montera inévitablement, puisqu'il s'agit d'un pétrodollar fondé sur notre secteur des ressources, nous nous trouverons en situation plus difficile avec le libre-échange.

• (1345)

Nous allons alors exiger le protectionnisme pour le Canada. Lorsque la situation actuelle par rapport aux États-Unis sera inversée, les Américains exporteront au Canada les biens que nous avons l'habitude de leur exporter. Notre économie sera alors en difficulté. Si nous ne nous en rendons pas compte et si nous ne voyons pas où cela nous mène, nous serons en grave difficulté. Voilà un argument qui colle bien avec ce dont nous parlons aujourd'hui.

Il y a neuf ans, nous avons imaginé un accord de libre-échange avec l'Europe. C'était à une autre époque. À l'heure actuelle, que devons-nous donc faire dans le secteur de la construction navale? Ce secteur est en crise. Allons-nous le laisser aller à lui-même? Allons-nous faire ce qu'il faut pour qu'il s'effondre? En voilà une bonne idée. C'est justement cette façon de penser qui va nous permettre de progresser.

Alors que le NPD se tient debout et lutte avec acharnement, avec l'appui de l'ensemble des intervenants du secteur, ainsi que de ses travailleurs, les libéraux et les conservateurs, ainsi que le Bloc, dans leur sagesse, ont décidé de faire triompher l'idéologie. Or, l'idéologie n'est pas ce qu'il nous faut. Nous devons plutôt penser aux orientations d'avenir du secteur et appuyer durant cette période de difficultés. Nous ne pouvons pas nous permettre de décider de larguer une partie importante de notre potentiel manufacturier, établi sur la côte Ouest, sur la côte Est, et sur certains de nos cours d'eaux. L'avenir de notre pays doit être fondé sur le développement de notre secteur de la construction navale. Nous ne pouvons pas l'abandonner. Si nous le faisons, nous renonçons à des possibilités d'avenir importantes pour les provinces et les territoires qui comptent sur ce secteur et sa production pour renouveler l'économie canadienne et la propulser vers l'avenir.

J'implore les autres partis de se rendre compte de ce qu'ils sont en train de faire. Ils devraient enlever leurs lunettes, réfléchir à notre situation dans le monde et aux orientations qui s'imposent.

• (1350)

M. John Cannis (Scarborough-Centre, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais poser une question, mais, tout d'abord, j'aimerais apporter des précisions sur des propos entendus plus tôt aujourd'hui.

Plus tôt, le député de Burnaby—New Westminster a posé une question au député de Sackville—Eastern Shore au sujet de ce qui s'était produit sous les libéraux. Il a parlé du ministre John Manley. Je tiens à préciser que j'étais, à l'époque, le secrétaire parlementaire de M. Manley. Je me souviens que le NPD avait présenté à la Chambre une motion qui prévoyait l'examen du secteur de la construction navale. N'eût été de l'intervention de l'équipe libérale, la motion aurait été rejetée. Ces députés peuvent dire tout ce qu'ils veulent, mais les débats ont été consignés, et j'invite le député à en prendre connaissance. Si les libéraux n'avaient pas voté pour la motion, l'examen n'aurait jamais commencé.

Ensuite, les députés ont fait allusion à M. Tobin, qui avait pris la relève de M. Manley. J'ai aussi été son secrétaire parlementaire. M. Tobin faisait des progrès jusqu'à ce que le NPD trahisse la population canadienne et renverse le gouvernement.

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, je remercie le député de sa question, peu importe ce qu'elle était. Je dois revenir sur mon discours. J'ai déclaré que, lorsque nous parlons des accords

Initiatives ministérielles

commerciaux, si nous continuons de nous reporter neuf ans en arrière, nous ne pourrions pas répondre aux besoins des Canadiens.

Lorsque le député affirme que le Nouveau Parti démocratique aurait pu ou non voter contre l'examen du secteur de la construction navale et qu'il compare cela à retrancher 25 p. 100 du tarif qui protège cette industrie canadienne dans le monde, il parle de choses qui ne sont pas tout à fait les mêmes, qui n'ont pas la même valeur et qui ne revêtent pas tout à fait la même importance pour notre pays. Le député pourrait-il regarder la direction que nous avons prise et examiner le projet de loi dans ce contexte?

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, j'ai en main une lettre d'un travailleur de chantier maritime. Je ne suis pas sûre si ce monsieur vit dans ma circonscription ou dans celle de Dartmouth, mais il m'a fait parvenir une copie de la lettre qu'il a envoyée au premier ministre. Il écrit ceci:

À titre de travailleur de l'industrie de la construction navale depuis bon nombre d'années, je tiens à exprimer mes préoccupations à l'égard de l'accord de libre-échange Canada-AELE dont le Parlement est actuellement saisi [...] Si elle bénéficiait d'un appui adéquat, l'industrie de la construction navale pourrait employer des milliers de travailleurs au Canada et fournir une grande partie du stimulus économique que votre gouvernement présente comme nécessaire à l'heure actuelle. Or, il est absolument insensé de conclure un accord commercial qui affaiblit davantage notre capacité de soutenir la concurrence.

Pour la première fois de notre histoire, tous les intervenants de l'industrie de la construction navale s'entendent pour dire que l'accord de libre-échange Canada-AELE nuirait à notre industrie et que le secteur de la construction navale devrait en être exclu.

Le député pourrait-il indiquer quelles conséquences le rejet de cet amendement aurait sur l'économie canadienne?

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, j'ai mentionné de nombreux secteurs où je crois que le Canada doit faire des progrès pour développer de l'équipement et de la machinerie, particulièrement pour l'exploitation des ressources naturelles dans l'Arctique. Dans les années 1970 et 1980, le Canada s'en est passablement bien tiré avec ce qu'il avait bâti pour le Nord.

Une industrie primaire comme celle de la construction navale ne se limite pas à la construction de coques de navires et à la mise en place de voiles ou de moteurs. Il s'agit d'une industrie intégrée. Elle compte également sur tous les intervenants qui fabriquent les éléments électroniques et la machinerie utilisés à bord des navires. Ces industries sont liées à d'autres. Si on laisse s'écrouler la fabrication d'éléments électroniques pour la construction navale, il y aura une baisse d'activité dans l'industrie électronique, qui ne sera plus capable de soutenir la concurrence dans d'autres secteurs. La construction navale est l'industrie principale qui alimente d'autres industries. Si on laisse mourir l'industrie principale, on abandonne par le fait même de nombreuses autres industries à leur sort.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Ah, nos chers libéraux. Monsieur le Président, les libéraux défendent un rapport qu'ils avaient complètement laissé de côté il y a neuf ans, tout en se préparant à sacrifier tout le secteur canadien de la construction navale. Il faut vraiment avoir du front.

Les députés libéraux ont été submergés de centaines de lettres provenant de travailleurs des chantiers navals, de chaudiéristes, de tôliers et de tous les travailleurs qui dépendent de la construction navale, mais ils les balaient du revers de la main. C'est vraiment révoltant.

Les conservateurs et les libéraux conspirent pour sacrifier encore un autre secteur. Ils vont faire à la construction navale ce qu'ils ont fait au bois d'oeuvre.

Déclarations de députés

Le député de Western Arctic pourrait-il expliquer à la Chambre pourquoi les libéraux et les conservateurs sont toujours dans l'erreur?

• (1355)

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, je ne suis député que depuis trois ans. Je ne vois les libéraux et les conservateurs se gourer que depuis trois ans. Je ne peux pas me prononcer sur ce qui s'est passé il y a neuf ans et c'est un terrain sur lequel je ne veux vraiment pas m'aventurer.

Ce que je veux, c'est le bien du Canada. J'aimerais que les députés comprennent qu'il faut regarder vers l'avenir et se détacher des idéologies que les autres partis ont chéries pendant si longtemps parce qu'ils croyaient que c'était la voie à suivre. Il faut se demander où le Canada doit aller. Laissons faire le passé et concentrons-nous sur l'avenir.

M. John Cannis (Scarborough-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je veux encore une fois rétablir les faits.

Le député de Burnaby—New Westminster a parlé de l'accord sur le bois d'oeuvre. Je présidais le comité chargé de l'examen de cet accord, comité dont le député faisait partie. Tous les intervenants ont comparu devant le comité pour demander de l'aide financière, que l'équipe libérale était prête à donner. Que s'est-il passé? Les libéraux et le NPD étaient du même avis sur le budget de 2005, mais le NPD s'est allié aux conservateurs et l'accord a foiré. Les États-Unis ont pu conserver un milliard de dollars. L'accord sur le bois d'oeuvre a foiré et c'est la faute du NPD.

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, je ne veux vraiment pas répéter ce que j'ai dit et je ne veux pas non plus m'engager dans une voie que la Chambre n'a pas à suivre.

Un tarif de 25 p. 100 sera appliqué à l'industrie canadienne de la construction navale au cours des trois prochaines années. Cette mesure minera l'industrie en ces temps difficiles. Que faisons-nous? Pourquoi faisons-nous quelque chose que les libéraux ont mis au point il y a neuf ans et que le Parti conservateur a repris? Que se passe-t-il dans notre pays?

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, c'était là une intervention intéressante, surtout compte tenu du fait que le NPD n'avait pas assez de votes pour voter avec les libéraux à ce moment-là. Manifestement, les libéraux ne savent même pas compter.

Les Canadiens en avaient assez du comportement des libéraux relativement au Programme de commandites. Voilà ce qui est en jeu. Le discours du député montre la sensibilité des libéraux à cet égard. Ces derniers savent que leur ministre de l'époque, David Emerson, qui a changé de camp et s'est joint aux conservateurs, était le cerveau derrière tout cela. Il nous a sacrifiés dans l'accord sur le bois d'oeuvre. Il était l'architecte de l'accord avec la Corée du Sud et a tenté encore une fois de nous sacrifier, mais les néo-démocrates l'ont arrêté. Bref, il faut arrêter cet accord maintenant. Si les libéraux veulent être productifs, ils pourraient exclure cet élément et changer leur façon de faire.

Le député pourrait-il nous donner son point de vue à ce sujet?

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, à mon avis, le grand problème est que nous n'avions pas assez de sièges à l'époque et que nous n'en avons pas assez actuellement pour faire ce qui s'impose pour les Canadiens. La solution, bien sûr, serait que le Nouveau Parti démocratique remporte plus de sièges.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LE NOROUZ

M. John Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, PCC): Monsieur le Président, à l'approche du printemps, des millions de gens du monde entier observent le nouvel an perse, le Norouz. Le peuple d'Iran fête le Norouz, le premier jour du printemps, depuis plus de 3 000 ans. Pour souligner l'événement, en ma qualité d'agent de liaison du gouvernement avec la communauté perse et iranienne au Canada, je suis ravi de transmettre mes souhaits les plus chaleureux à toutes les personnes qui célèbrent cette fête du nouvel an au Canada.

Au Canada, cette fête offre l'occasion de donner l'accolade à nos frères et à nos soeurs d'origine perse et d'en apprendre plus sur la culture, l'histoire et la langue perses, qui sont sources de fierté. Au Canada, nous tirons une incroyable force de la riche histoire et du patrimoine diversifié qui façonnent notre paysage culturel si coloré. Nous reconnaissons la contribution des personnes d'origine perse au Canada.

C'est une fête qui nous rend tous heureux au Canada, ce qui se dit comme ceci en farsi: *Jashnay Norouz dar Canada mojobay shadiay hameeay maas. Norouz Mobarak.*

* * *

• (1400)

LE DUO SIMANI

Mme Judy Foote (Random—Burin—St. George's, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour saluer et féliciter Bud Davidge et Sim Savory, deux talentueux musiciens de ma circonscription, Random—Burin—St. George's. Ils forment un duo impressionnant appelé Simani. Leurs talents musicaux enrichissent la culture de Terre-Neuve-et-Labrador depuis plus de 30 ans maintenant.

Le milieu artistique de Terre-Neuve-et-Labrador vient d'ailleurs de reconnaître la contribution de MM. Davidge et Savory en leur remettant un prix d'excellence pour l'ensemble de leur oeuvre à l'occasion de MUSICNL, une cérémonie de remise de prix.

Ces deux musiciens ont commencé à jouer ensemble à Belleoram, en mai 1977. En 1981, à peine quatre après sa formation, le duo avait écrit assez de chansons pour produire un disque.

Jusqu'à présent, le duo Simani a publié treize albums et deux livres et a participé à plusieurs émissions spéciales à la télé. Sa longévité est preuve de son succès.

La culture de Terre-Neuve-et-Labrador forme une partie importante de notre culture nationale. Je remercie aujourd'hui le duo Simani et le félicite pour ce prestigieux prix soulignant l'ensemble de son oeuvre.

* * *

[Français]

LES FEMMES AUTOCHTONES

Mme Meili Faille (Vaudreuil-Soulanges, BQ): Monsieur le Président, depuis 1980, 511 femmes autochtones ont disparu ou ont été assassinées au Canada, selon l'Association des femmes autochtones du Canada, l'AFAC. En fait, les femmes autochtones risquent cinq fois plus de mourir d'une mort violente que les autres Canadiennes.

Au cours des dernières années, Amnistie internationale et l'ONU ont d'ailleurs demandé au Canada d'enquêter sur ces disparitions inexplicables.

Il est temps que le gouvernement fédéral, semoncé maintes fois dans ce dossier, agisse et mette sur pied une stratégie pour lutter contre la violence faite aux femmes autochtones, ainsi que le demande l'AFAC. Il est, de plus, urgent que ce gouvernement respecte ses engagements internationaux, et qu'il fasse enquête sur la mort et la disparition de ces femmes et remédie aux lacunes du système d'application de la loi.

Finalement, il importe aussi que les conditions sociales et économiques de ces femmes autochtones, garanties par des traités internationaux auxquels le Canada est partie, soient améliorées pour atteindre un niveau digne d'un pays occidental.

* * *

[Traduction]

LE SECTEUR SECONDAIRE

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Monsieur le Président, je me suis joint fièrement, samedi, à plus de 2000 personnes de Hamilton, y compris Don Frasier, Rolf Gerstenberger, Bob Bratina, Andrea Horwath, Paul Miller et les députés néo-démocrates de Hamilton East—Stoney Creek et de Hamilton Mountain. Les gens ont défilé pour manifester leur colère et leur frustration à l'égard des industriels et du gouvernement, qui s'attaquent à leurs emplois et à leurs pensions.

Comme d'autres employés du secteur secondaire qui habitent le cœur de l'Ontario, les métallurgistes se font licencier par milliers. La survie même des municipalités du Sud de l'Ontario est en péril.

Mais, les gens de Hamilton n'ont pas la réputation d'encaisser les coups sans dire un mot. Nous sommes des battants et nous allons lutter pour avoir des emplois décents, pour avoir des pensions suffisantes et pour préserver le bien-être de notre collectivité.

D'ailleurs, la semaine dernière, les gens de Hamilton sont descendus dans la rue pour sauver CHCH, notre station de télévision, qui diffuse des informations locales.

Voici le message que ces 2000 travailleurs nous ont demandé de transmettre au gouvernement. Cessez d'ignorer les mises à pied. Cessez d'ignorer les chômeurs. Cessez de laisser des entreprises étrangères mettre la main sur le Canada. Et cessez de faire semblant qu'il revient à quelqu'un d'autre de relancer l'économie.

* * *

RICHARD RUMAS

M. Gary Schellenberger (Perth—Wellington, PCC): Monsieur le Président, c'est avec une grande tristesse que j'interviens aujourd'hui à la Chambre pour signaler le décès de Richard Rumas.

Richard a travaillé à la Chambre des communes en tant que greffier à la procédure pendant 34 ans, et ce, pour différents services. Plus récemment, Richard a travaillé en tant que greffier du Comité permanent du patrimoine canadien. Je sais que je parle pour tous les membres de notre comité quand je dis que le temps qu'il y a passé a été trop court.

Nous nous souviendrons de Richard comme d'un homme toujours prêt à partager ses connaissances avec ses collègues et qui a servi tous les députés fidèlement et avec distinction.

Je demande à tous les députés de se joindre à moi pour honorer la mémoire de cet homme remarquable qui a si bien servi cette Chambre.

Déclarations de députés

LA JOURNÉE INTERNATIONALE POUR L'ÉLIMINATION DE LA DISCRIMINATION RACIALE

Mme Kirsty Duncan (Etobicoke-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le 21 mars est la Journée internationale pour l'élimination de la discrimination raciale et le début de la Semaine de solidarité avec les peuples en lutte contre le racisme et la discrimination raciale.

Le 21 mars 1960, à Sharpeville en Afrique du Sud, la police a ouvert le feu et tué 69 personnes lors d'une manifestation pacifique contre la réglementation sur les laissez-passer qu'avait instauré le régime d'apartheid.

En 1966, lorsqu'elle a proclamé la Journée, l'Assemblée générale des Nations Unies a appelé la communauté internationale à redoubler d'efforts pour éliminer toutes les formes de discrimination raciale.

Souvenons-nous de tous ceux qui ont été victimes d'actes de racisme partout au monde et remercions-les du sacrifice de leur vie et de tout ce qu'ils ont donné à leurs communautés.

Gardons l'oeil ouvert pour protéger les droits de la personne et nous assurer que nos institutions et nos lois nous permettent de punir ceux qui font preuve de discrimination et de violence à l'égard des minorités ou qui incitent d'autres personnes à le faire.

* * *

● (1405)

WILD ROSE, ALBERTA

M. Blake Richards (Wild Rose, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, j'invite mes concitoyens du monde entier à venir découvrir pourquoi Wild Rose, la circonscription que je représente, est la plus belle région du Canada.

Cette vaste région de l'Alberta attire des visiteurs du monde entier depuis que le chemin de fer Canadien Pacifique a conduit les premiers touristes aux sources thermales de Banff.

Des générations sont devenues amoureuses de notre coin de pays et ont bâti les localités dynamiques qui se dressent dans l'immensité des prairies ou sont nichées dans les Rocheuses.

Cette région a ses racines dans l'histoire des peuples autochtones qui y vivent depuis des millénaires et dans celle des colons qui ont ouvert l'Ouest canadien. Cet héritage se reflète dans nos rodéos et festivals d'été.

Sur les sentiers pédestres de la région de Wild Rose les randonneurs s'émerveillent à la vue des dernières étendues vierges en Amérique du Nord. Cette région est un paradis pour les randonneurs, les skieurs, les campeurs et les pêcheurs à la ligne. On voit des élan et des mouflons dans les rues de nos villages de montagne.

Wild Rose a déroulé son tapis rouge pour les touristes du monde entier.

Déclarations de députés

[Français]

LA COMMISSION DES PLAINTES DU PUBLIC CONTRE LA GRC

Mme Maria Mourani (Ahuntsic, BQ): Monsieur le Président, nous apprenons la semaine dernière qu'il est possible que le financement de la Commission des plaintes du public contre la GRC ne soit pas maintenu à son niveau actuel. En effet, à moins de deux semaines de la date butoir, le ministre de la Sécurité publique n'aurait toujours pas pris de décision à ce sujet.

Cette commission joue pourtant un rôle important: elle est chargée de recevoir les plaintes du public à l'endroit de la GRC et peut aussi tenir des enquêtes comme celle sur l'utilisation du pistolet électrique. Le fait que le budget de cette commission ne soit pas maintenu viendrait grandement compromettre cette capacité à mener des enquêtes, ce que le commissaire Kennedy juge « indispensable pour satisfaire aux attentes du public en matière de reddition de comptes ».

Il est important que le ministre rassure la population et que le niveau de financement de cette commission soit maintenu, et ce, afin que l'étude des plaintes du public ne devienne pas une véritable farce.

* * *

LE BLOC QUÉBÉCOIS

M. Daniel Petit (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, une délégation de députés du Bloc québécois s'est rendue dans la capitale américaine.

Le Bloc fait encore dans l'arrogance et essaie de donner des leçons à des représentants élus de pays étrangers: après la France, c'est au tour des États-Unis.

Par contre, le Bloc québécois n'a répondu à aucune des questions que les électeurs du Québec sont en droit de poser.

Qui a payé ce voyage à Washington? Qui sont les congressistes qu'ils ont rencontrés, et de quelle formation politique étaient-ils? Quels sujets ont été abordés avec ces congressistes? Les ont-ils simplement croisés dans les couloirs ou ont-ils eu de vraies rencontres? Quel genre de documents ont-ils remis aux congressistes? Ont-ils fait la promotion de l'hydroélectricité québécoise comme énergie verte, à l'instar de notre premier ministre lors de la visite du président Obama?

Tout le monde sait que le Bloc fait dans l'unilatéral. Les bloquistes sont revenus de leur séjour printanier dans la capitale américaine les mains vides, comme d'habitude.

* * *

[Traduction]

RICHARD RUMAS

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage à notre ami et associé parlementaire, Richard Rumas, qui est décédé subitement à l'âge précoce de 58 ans. Il était avant tout un bon père de famille, qui était très fier de ses trois enfants, Richard Jr., Jennifer et Allan.

En plus de faire du bénévolat, il était aussi passionné d'histoire, de politique, de jardinage, de golf et de baseball.

Au cours de ses 34 ans de services distingués au Parlement, il a occupé de nombreux postes de direction, notamment, tout récemment, celui de greffier des Comités permanents du patrimoine et de l'éthique. Tous ceux qui ont travaillé avec lui reconnaissent ses connaissances, son expérience et son expertise. Son soutien, son

humour subtil et, bien sûr, son chapeau brun préféré nous manqueront.

Nous nous souvenons du jour où il a fait prêter serment à Karlheinz Schreiber avec dignité et professionnalisme. Cette première étape du processus a donné le ton à des audiences difficiles et a montré à quel point il exerçait bien ses fonctions chaque jour.

Richard Rumas était un homme honorable qui était très apprécié et fort respecté, ce qui constitue la marque de la réussite de toute personne.

Nos vœux de paix accompagnent sa famille en ces moments difficiles. Nous nous souviendrons tous de lui.

* * *

●(1410)

LES FORCES CANADIENNES

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Monsieur le Président, 116 Canadiens ont perdu la vie dans le cadre de la lutte que nous livrons aux Talibans et à Al-Qaïda dans l'une des régions les plus dangereuses du monde. Cette lutte est menée en réponse aux attaques du 11 septembre contre nos meilleurs amis et nos plus proches voisins. La plupart des Américains nous en savent gré. Par contre, ce n'est pas le cas de certains porte-parole bien en sécurité dans leur studio de la Fox.

Mardi dernier, ils ont suggéré que nos soldats voulaient prendre une pause de la guerre pour se faire faire des manucures et des pédicures. Si ces généraux d'opérette croient que le travail de nos soldats est si facile, ils devraient essayer le déminage et prendre part aux échanges de tir avec les terroristes. S'ils sont incapables de soutenir nos troupes, qu'ils aient au moins la décence de se taire.

La liberté d'expression est un des droits que nos soldats défendent au prix de leur vie. Malheureusement, même les imbéciles sans cervelle peuvent se prévaloir de ce droit. Il est temps pour eux de s'en prévaloir encore, mais cette fois pour présenter des excuses à nos soldats.

* * *

SCOTT FRANCIS VERNELLI

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, l'arrivée imminente au pays des dépouilles des quatre soldats a plongé ma collectivité, Sault Ste. Marie, dans une grande tristesse.

J'interviens pour rendre hommage au caporal-chef Scott Francis Vernelli, qui est originaire de Sault Ste. Marie.

Dans une collectivité comme Sault Ste. Marie, ce décès touche personnellement tous les habitants. Beaucoup de gens se sentaient proches de lui parce qu'il avait fréquenté l'école White Pines et en raison de ses engagements sportifs et militaires.

Les nombreuses personnes qui lui rendent hommage parlent de lui comme d'un leader dévoué, un homme au sourire engageant et un véritable soldat. Il s'était porté volontaire pour une troisième affectation au service du Canada dans le Royal Canadian Regiment. Il était fier d'être soldat. Il était également l'heureux père d'une petite fille de six mois, Olivia.

Au nom de mes électeurs, j'offre mes condoléances et mes prières à sa femme Marcie, à ses parents Chuck et Ruth, et à son frère Sean.

Comme ses camarades, Scott voulait simplement apporter la paix et la stabilité à un pays ravagé par la guerre. Nous nous souviendrons de leur sacrifice. Sa famille...

Questions orales

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le temps de parole du député est écoulé.

Le député de Joliette a la parole.

* * *

[Français]

FERNAND LINDSAY

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le Président, je veux aujourd'hui rendre hommage au père Fernand Lindsay, un grand Lanaudois, décédé mardi dernier à l'âge de 80 ans.

Visionnaire, pédagogue, musicien et homme de coeur et d'action, le père Lindsay a apporté une contribution exceptionnelle à la culture musicale québécoise. On lui doit, entre autres, le Festival international de Lanaudière, qui est l'une des manifestations musicales les plus importantes en Amérique du Nord, le Centre culturel et les Jeunesses musicales de Joliette, ainsi que le Camp musical et les Grands Choeurs de Lanaudière.

Il laisse en héritage une oeuvre monumentale reconnue sur les plans national et international, qu'il lègue à notre communauté et aux générations qui vont suivre.

Ses funérailles auront lieu mercredi à la cathédrale de Joliette. Le Bloc québécois et moi-même offrons nos plus sincères condoléances à sa famille, à ses amis et à la communauté des Clercs de Saint-Viateur.

Merci, père Lindsay.

* * *

[Traduction]

LES FORCES CANADIENNES

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Monsieur le Président, il circule sur Internet un extrait de l'émission *Red Eye*, un bouche-trou qui passe au milieu de la nuit sur la chaîne de nouvelles Fox News, qui diffuse 24 heures sur 24. L'animateur, Greg Gutfeld, y ridiculise les membres des Forces canadiennes qui servent en Afghanistan, et ce, la semaine même où de courageux jeunes Canadiens ont donné leur vie dans le combat pour la liberté et la sécurité des civils afghans.

Dans l'extrait, on se moque des courageux efforts des vaillants Canadiens et Canadiennes en Afghanistan, un affront particulièrement blessant à un moment où le Canada pleure la perte de quatre autres soldats qui ont fait l'ultime sacrifice.

Les propos de Greg Gutfeld sont honteux et révèlent son ignorance. Ils sont une insulte à la mémoire des 116 membres des Forces canadiennes, du diplomate et des spécialistes du développement qui sont morts en Afghanistan.

M. Gutfeld devrait vérifier les faits et présenter ses excuses aux familles de ces courageux Canadiens.

* * *

•(1415)

DOUG FRITH

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, la Chambre a perdu un des siens en fin de semaine, un fils de la ville de Sudbury.

M. Doug Frith a été député fédéral de Sudbury de 1980 à 1988. C'était un homme énergique au talent exceptionnel.

Né à Brampton, M. Frith est allé à l'école secondaire de Sudbury avant d'obtenir un diplôme en pharmacie à l'Université de Toronto.

Son charme et son talent pour servir l'ont rapidement amené à siéger au conseil municipal de Sudbury. Il est ensuite devenu président du conseil régional de Sudbury, puis député à la Chambre des communes, où il a été secrétaire parlementaire et, brièvement, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Après avoir quitté la Chambre, M. Frith a continué à servir le public en tant que président du conseil de l'Association canadienne des distributeurs de films et, plus tard, comme vice-président du conseil de la société Global Public Affairs.

Il était bien connu d'un bout à l'autre du pays pour son énergie et sa compassion, son intérêt pour les questions d'intérêt public et l'amour de son pays.

Son décès subit nous a tous bouleversés.

* * *

L'ÉCONOMIE

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Monsieur le Président, dans le cadre du Plan d'action économique, le gouvernement conservateur prend des mesures sans précédent pour stimuler l'économie canadienne et lutter contre la récession mondiale. Toutefois, il y a quelqu'un qui ne croit pas à cette approche.

Le gouvernement conservateur a commencé il y a plusieurs années déjà à se préparer à la récession mondiale, en stimulant l'économie. Il a en effet réduit la TPS qui est passée de 7 p. 100 à 6 p. 100, puis à 5 p. 100. Quelqu'un s'oppose à cela.

Le gouvernement conservateur sait que l'un des meilleurs moyens pour stimuler l'économie est de réduire les impôts et d'investir dans des projets prêts à démarrer. Toutefois, quelqu'un souhaite mal à propos imposer une taxe sur le carbone qui ferait perdre des emplois et nuirait à l'économie canadienne. Par surcroît, la même personne veut ralentir le démarrage des projets d'infrastructure.

Cette personne, c'est le chef du Parti libéral.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LES FORCES CANADIENNES

M. Michael Ignatieff (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, vendredi, quatre militaires canadiens ont perdu la vie en Afghanistan. Le caporal-chef Scott Vernelli, le caporal Tyler Crooks, le soldat Jack Bouthillier et le soldat Corey Joseph Hayes ont été tués en se battant pour créer les conditions dans lesquelles l'Afghanistan pourrait tenir des élections libres, à l'abri de la terreur et de la violence.

Tous les députés de la Chambre et tous les Canadiens pleurent la perte et saluent le courage de ces militaires. Le premier ministre se joindra-t-il à moi pour exprimer le chagrin de la Chambre?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, je remercie le chef de l'opposition de me donner l'occasion de réagir à cette déclaration. Vous saurez, monsieur le Président, que j'ai dit très clairement samedi que nous offrons nos plus sincères condoléances aux parents, amis et compagnons de ces soldats morts au combat.

Questions orales

Des gouvernements successifs nous ont engagés dans une mission en Afghanistan qui est importante non seulement pour la communauté internationale et pour le peuple afghan, mais aussi, bien sûr, pour nous tous. Je suis toujours étonné de voir que nous avons des jeunes hommes et des jeunes femmes qui sont prêts à mettre leur vie en péril de cette façon pour leur pays et pour autrui. Nous serons toujours en admiration devant leur courage et n'oublierons jamais le sacrifice qu'ils ont fait.

* * *

L'ÉCONOMIE

M. Michael Ignatieff (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre a dit à maintes reprises que l'économie canadienne ne se remettra sur la bonne voie que si le plan de relance du président Obama fonctionne aux États-Unis. En public, il ne tarit pas d'éloges à l'endroit du président, mais dans un discours privé prononcé devant ses amis conservateurs le 12 mars, le premier ministre n'avait que des critiques à formuler à l'égard du plan de relance du président Obama pour l'économie américaine.

Comment les Canadiens peuvent-ils prendre le premier ministre au mot quand il dit une chose en public et le contraire derrière des portes closes?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Premièrement, monsieur le Président, permettez-moi de corriger le préambule de la question. J'ai dit que la chose la plus importante que les États-Unis doivent faire, c'est évidemment de redresser leur système financier et de contribuer à redresser le système financier mondial. Si on n'arrive pas à redresser le système financier mondial, un revirement de la conjoncture de récession à l'échelle mondiale sera très difficile et, en fait, très peu probable. Les États-Unis ont annoncé des mesures additionnelles aujourd'hui.

Je crois que ce à quoi le chef de l'opposition faisait allusion, c'est mon opposition aux hausses d'impôt comme solution à cette récession. C'est peut-être là la position du Parti libéral, mais ce n'est pas la nôtre.

• (1420)

[Français]

M. Michael Ignatieff (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, en privé, le premier ministre n'a que des critiques à offrir en ce qui concerne le plan de relance économique du président Obama. Publiquement, cependant, il dit que la reprise économique dépend du succès du président.

Comment avoir confiance en un premier ministre si ce qu'il dit dépend de la personne à qui il le dit?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, au contraire, le chef du Parti libéral du Canada ne fait que citer, mais il critique des hausses de taxes et des impôts. Le Parti libéral sait très bien que ce parti s'oppose aux hausses de taxes et d'impôts pour de bonnes raisons économiques. C'est la politique du Parti libéral, et c'est la raison pour laquelle le Parti libéral doit toujours défendre des augmentations de taxes et d'impôts, mais ça ne sera jamais la politique de ce gouvernement conservateur.

*[Traduction]***L'EMPLOI**

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, au Parti libéral, tout le monde sait qu'il serait stupide d'augmenter les impôts au beau milieu d'une récession.

[Français]

Dans le budget, le gouvernement a promis de créer ou de préserver 190 000 emplois sur deux ans, mais l'économie canadienne a vu disparaître plus de 200 000 emplois en janvier et février de cette année. L'objectif du gouvernement pourrait donc être nettement insuffisant.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il même pas mentionné cet objectif dans son premier rapport trimestriel? A-t-il laissé tomber les chômeurs canadiens?

[Traduction]

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, les députés savent bien que le Plan d'action économique conservateur fait toute la différence entre l'opposition libérale et le gouvernement. L'opposition ne fait que critiquer et dénigrer l'économie canadienne. Ce n'est pas vraiment ce dont le Canada a besoin en ce moment.

Les Canadiens doivent se serrer les coudes pour rassurer et soutenir leurs concitoyens les plus durement touchés par la récession. Nous devons également édifier notre avenir. C'est exactement le but de notre Plan d'action économique. Nous édifions l'avenir du Canada.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement persiste à refuser de répondre aux questions qui lui sont posées au sujet de son objectif de 190 000 emplois. Bien que la stimulation de l'économie et la protection des emplois constituent la pierre angulaire du budget, le gouvernement s'obstine à ne pas donner l'heure juste aux Canadiens sur son objectif de créer 190 000 emplois.

Je pose encore une fois la question au ministre. Son objectif concernant la création de 190 000 emplois tient-il toujours? L'a-t-il abandonné? A-t-il abandonné? S'en soucie-t-il? Les Canadiens méritent des réponses à ces questions.

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, c'est trop fort. Voilà une question de la part d'un parti qui n'arrivait pas à comprendre que, s'il n'adoptait pas le budget rapidement, les prestations d'assurance-emploi ne pourraient être versées. Les libéraux ne l'ont pas compris tant que nous ne leur avons pas clairement expliqué la situation à la Chambre il y a deux semaines. Ils ont alors fait volte-face et dit aux sénateurs qu'ils étaient mieux d'adopter le projet de loi, ce que les sénateurs libéraux ont fait.

Nous sommes sur la bonne voie. Les temps sont durs. La récession actuelle est mondiale. Cependant, nous avons un plan pour aider les Canadiens. J'aimerais pouvoir en dire autant des députés d'en face.

Questions orales

[Français]

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le Conseil de l'industrie forestière du Québec a reçu un avis juridique très clair concernant les garanties de prêts aux entreprises forestières: elles sont légales, point final. Pourtant, le premier ministre s'obstine à nier ce qui est devenu l'évidence même. Encore la semaine dernière, des centaines de personnes manifestaient devant le bureau du député de Jonquière—Alma en réclamant un programme de soutien à l'industrie forestière.

Au lieu de s'entêter à nier la légalité des garanties de prêts, le premier ministre va-t-il admettre son erreur et accorder immédiatement des garanties de prêts au secteur forestier?

L'hon. Denis Lebel (ministre d'État (Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec), PCC): Monsieur le Président, ainsi que nous l'avons dit récemment, la question des garanties de prêts données par Investissement Québec et l'Ontario est présentement en arbitrage. Nos commentaires à cet égard se limiteront donc ici.

Quant à l'avis juridique auquel mon confrère vient de faire allusion, il a bien sûr été remis aux conseillers juridiques du gouvernement qui en prennent présentement connaissance, et nous aurons leur décision ultérieurement.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, il y a un litige entre le Canada et les États-Unis. Le Canada paie des avocats pour défendre la cause canadienne, alors que le premier ministre et son ministre disent le contraire des avocats qu'ils paient eux-mêmes.

Ne serait-il pas temps d'arrêter de saboter le travail des avocats du Canada devant le tribunal, à Londres, et de défendre la cause des entreprises canadiennes et québécoises?

• (1425)

L'hon. Stockwell Day (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, PCC): Monsieur le Président, le chef du Bloc continue d'être préoccupé par les avocats, mais nous sommes préoccupés par les travailleurs. C'est pourquoi plus de 90 p. 100 des compagnies forestières se sont engagées auprès d'Exportation et développement Canada. Nous continuerons à nous impliquer auprès des compagnies afin de les aider.

* * *

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Yves Lessard (Chambly—Borduas, BQ): Monsieur le Président, le manque de liquidité est généralisé. Cette situation ne s'applique pas seulement aux entreprises; elle touche aussi les travailleurs et encore plus les chômeurs. Une bonification du régime de l'assurance-emploi s'impose, comme l'ont réclamée les manifestants au Saguenay—Lac-Saint-Jean la semaine dernière.

Qu'attend le gouvernement pour bonifier l'assurance-emploi, ce qui permettrait ainsi aux chômeurs de tenir le coup tout en stimulant l'économie québécoise?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, je vous assure que nous nous occupons des chômeurs partout au Canada. C'est pourquoi, dans notre Plan d'action économique, nous avons élargi le programme ciblé pour les travailleurs âgés. C'est pourquoi nous avons augmenté la formation. C'est pourquoi nous

avons amélioré tant de programmes pour aider les chômeurs dont il parle.

M. Yves Lessard (Chambly—Borduas, BQ): Monsieur le Président, les délais de traitement des demandes ne cessent de s'allonger. On parle de 55 jours dans certains cas. Le gouvernement ne pense-t-il pas qu'après un certain délai, il devrait payer des intérêts aux chômeurs qui sont victimes de ces retards d'ici à ce que le problème soit résolu?

Si cette mesure est bonne pour l'impôt, elle devrait être bonne pour les chômeurs, non?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, c'est triste mais c'est vrai qu'il y a beaucoup plus de chômeurs qu'auparavant. C'est pourquoi nous avons pris des initiatives pour engager des centaines de personnes afin d'accélérer le paiement des prestations d'assurance-emploi, et c'est pourquoi nous avons accéléré l'informatisation pour les aider plus vite afin qu'ils reçoivent les prestations qu'ils méritent.

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, en février seulement, neuf des dix indicateurs économiques de l'indice économique composite ont décliné.

Cela signifie des vraies pertes d'emplois pour du vrai monde. En fait, depuis l'élection, le premier ministre a présidé à la perte de 300 000 emplois au Canada, donc à 300 000 drames familiaux.

Le premier ministre enlèvera-t-il ses lunettes roses pour se rendre compte que la situation ne s'améliore pas mais qu'elle empire?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, il y a des pertes d'emplois importantes au Canada. C'est une grande préoccupation de ce gouvernement, et c'est la raison pour laquelle nous avons inclus des mesures dans le Plan d'action économique.

Ce que la population n'arrive pas à comprendre, c'est la raison pour laquelle le Nouveau Parti démocratique vote contre l'aide pour les chômeurs et pour ces travailleurs canadiens.

[Traduction]

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, ce sont de vraies personnes qui perdent de vrais emplois. Pourtant, le Canada ne semble pas participer à la solution à l'échelle du monde. Nous voyons que la Grande-Bretagne dépasse le Canada parmi les pays du dernier tiers du G20. Entre-temps, comme nous le constatons, en février, les marchés du logement et des valeurs mobilières ont connu leur plus forte baisse, nous perdons de plus en plus d'emplois dans le secteur manufacturier, et les fermetures d'usines sont nombreuses dans le secteur de l'automobile.

Pourquoi le premier ministre fait-il preuve d'un tel aveuglement face à cette situation? Le chèque en blanc que lui a accordé le chef du Parti libéral l'a-t-il aveuglé à tel point qu'il ne voit pas que 300 000 personnes de plus sont en chômage?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, parler d'aveuglement, c'est parler du chef du NPD. Quoi que le Parlement veuille faire pour soutenir l'économie, soutenir les secteurs en difficulté, soutenir les familles de chômeurs, ce chef de parti n'a d'autre recours que de s'opposer à tout. Sans même prendre connaissance d'une mesure, il s'y oppose. C'est ce qu'il fait de façon systématique. Une telle attitude est irresponsable et les Canadiens l'ont bien compris.

Questions orales

●(1430)

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, devant la perte de 300 000 emplois, voici ce que nous avons proposé avant le congé et que la Chambre a adopté: un mandat portant que le gouvernement actuel apporte des correctifs à l'assurance-emploi, élimine le délai de carence de deux semaines, ajuste le seuil minimal d'admissibilité, englobe les travailleurs autonomes, augmente le taux de remplacement du salaire et accroisse les possibilités de formation.

Des dizaines de milliers de travailleurs canadiens qui suivent les règles et travaillent fort se trouvent maintenant en chômage. Lorsqu'ils se tournent vers l'assurance-emploi, à laquelle ils ont cotisé durant des décennies, on leur ferme la porte au nez.

Le premier ministre modifiera-t-il les règles de manière à ce que les gens puissent obtenir...

Le Président: Le premier ministre a la parole.

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement actuel a ajouté cinq semaines pour les travailleurs canadiens en chômage. Le gouvernement actuel a imposé un gel des cotisations à l'assurance-emploi. Le gouvernement actuel a prévu des milliards de dollars de formation supplémentaire pour les travailleurs en chômage, aussi bien ceux qui sont admissibles à l'assurance-emploi que ceux qui ne le sont pas. Le gouvernement actuel a affecté des ressources additionnelles pour que les demandes d'assurance-emploi puissent être traitées de façon plus efficace et, chaque fois, nous avons pu constater que le NPD a voté contre les chômeurs et contre de telles mesures. C'est honteux.

Autrefois, le NPD défendait quelque chose. Aujourd'hui, il ne fait que s'opposer à tout.

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, nous avons rencontré, au Cap Breton, 300 travailleurs de l'automobile qui venaient de perdre leur emploi. Puisqu'ils ne reçoivent pas encore de prestations d'assurance-emploi, ils ne sont pas admissibles à l'aide à la formation. La ministre doit comprendre que le régime d'assurance-emploi actuel sert mal ces travailleurs. En ces temps difficiles, ces travailleurs connaissent de graves difficultés.

La ministre exemptera-t-elle les travailleurs de la règle selon laquelle ils doivent recevoir de l'assurance-emploi pour bénéficier d'une aide à la formation?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, le député n'a manifestement pas lu le budget, qu'il a appuyé. Ce budget prévoit justement 500 millions de dollars supplémentaires afin d'aider les travailleurs qui ne sont pas admissibles à obtenir la formation dont ils auront besoin pour décrocher les emplois de demain.

Cet argent et cette aide sont offerts à ceux qui ne sont pas admissibles à l'assurance-emploi précisément parce que ces gens ont, eux aussi, besoin de notre aide et qu'ils la méritent.

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, les travailleurs qui bénéficient d'une indemnité de départ et qui sont admissibles à l'assurance-emploi sans toutefois avoir commencé à recevoir des prestations ne peuvent bénéficier de cette formation.

[Français]

En décembre dernier, une résidente de mon comté, Mme Pacquet, a été mise à pied. Il a fallu 84 jours avant qu'elle reçoive son premier chèque d'assurance-emploi. Elle avait du mal à nourrir les siens. Or,

le gouvernement continue, comme on vient de le voir, de chanter le même refrain en disant que tout est beau, qu'il n'y a pas de problème. Les gens en arrachent.

Quand les conservateurs vont-ils enfin faire quelque chose pour réduire les délais afin que les gens reçoivent leur assurance...

Le Président: L'honorable ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences a la parole.

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, ces faits sont faux.

[Traduction]

Je viens de dire très clairement que notre Plan d'action économique prévoit 500 millions de dollars destinés précisément à venir en aide aux personnes non admissibles à l'assurance-emploi.

En ce qui concerne le traitement des demandes, nous faisons ce qu'il faut. Nous avons réembauché des centaines de personnes afin que les demandes de prestations soient traitées plus rapidement. Nous mettons l'accent sur l'informatisation parce que nous voulons que les gens reçoivent leurs chèques le plus rapidement possible.

* * *

LES SCIENCES ET LA TECHNOLOGIE

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, le ministre d'État aux Sciences et à la Technologie affirme faussement qu'avec le budget de 2009, les conservateurs ont investi 5,1 milliards de dollars dans les sciences, la technologie et l'innovation. Or, nous savons que, sur cette somme, 2 milliards de dollars sont en réalité des investissements dans la brique et le ciment, dans des projets d'infrastructure qui n'apportent aucune aide directe aux scientifiques.

Pourquoi les conservateurs insistent-ils pour induire les Canadiens en erreur au sujet des sciences et de la recherche?

●(1435)

L'hon. Gary Goodyear (ministre d'État (Sciences et Technologie), PCC): Monsieur le Président, permettez-moi de remercier le député de m'avoir donné l'occasion de dire, une fois de plus, que la somme de 2 milliards de dollars destinée aux collèges, aux universités et à la recherche dans les hôpitaux, servira à améliorer les laboratoires. C'est exactement ce dont les scientifiques ont besoin. Ils ont besoin d'installations leur permettant de donner le meilleur d'eux-mêmes. Le député a raison lorsqu'il dit que cette somme est incluse dans le total de 5,1 milliards de dollars.

[Français]

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, tandis que les États-Unis ont décidé d'investir 10 milliards de dollars de plus dans la recherche médicale, les conservateurs procèdent à des coupes dans le budget des Instituts de recherche en santé du Canada. Un grand nombre de chercheurs canadiens soulignent que c'est bien beau de dépenser sur nos infrastructures universitaires, mais des investissements parallèles dans la recherche elle-même sont essentiels.

Pourquoi ce gouvernement a-t-il réduit les budgets des trois conseils de recherche?

Questions orales

[Traduction]

L'hon. Gary Goodyear (ministre d'État (Sciences et Technologie), PCC): Monsieur le Président, nous avons investi passablement d'argent dans tous les types de recherche, qu'il s'agisse de recherche pure ou de recherche appliquée. D'ailleurs, permettez-moi de vous lire un exemple. Le mois dernier seulement, le gouvernement a annoncé qu'il accordait 100 millions de dollars pour 134 chaires de recherche, y compris celle du D^r Reinhardt, à l'Université McGill, qui veut trouver des réponses au sujet des maladies et des troubles des tissus conjonctifs. Le gouvernement conservateur donne son appui au bon médecin.

* * *

[Français]

LE MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Johanne Deschamps (Laurentides—Labelle, BQ): Monsieur le Président, les budgets consacrés aux Affaires étrangères font l'objet de coupes importantes pendant que les budgets du ministère de la Défense nationale augmentent à vue d'oeil.

Le gouvernement peut-il nous dire pourquoi, et comment il explique ce déséquilibre croissant?

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, je remercie la collègue de sa question.

En fait, sous notre régime, non seulement les budgets ont été stables, mais ils ont augmenté. Nous avons un budget annuel d'environ 2,1 milliards de dollars, et cela nous permet de continuer à développer des politiques canadiennes qui visent justement le développement des droits humains, la règle de droit et des politiques à l'égard de la démocratie. Nous sommes en train de réaliser ce pourquoi nous avons été élus.

Mme Johanne Deschamps (Laurentides—Labelle, BQ): Monsieur le Président, cette disparité de traitement entre le ministère de la Défense nationale et le ministère des Affaires étrangères n'est-elle pas le reflet de l'attitude fondamentale de ce gouvernement qui consiste à privilégier les armes plutôt que la diplomatie dans ses relations avec le monde?

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, je ne suis absolument pas d'accord avec la prémisse de la question de ma collègue. Au contraire, nous posons des gestes sur une base quotidienne à l'égard de la politique étrangère du gouvernement du Canada, qu'il s'agisse du travail que nous faisons en compagnie des membres de l'OTAN et d'autres pays en Afghanistan ou qu'il s'agisse de nos interventions dans les pays africains.

La députée devrait réaliser, au-delà des notes qui sont écrites pour elle, ce que le Canada fait pour les Canadiens.

* * *

LES ARTS ET LA CULTURE

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, la coupe du programme PromArt du ministère des Affaires étrangères obligera notamment les Grands Ballets Canadiens à assumer les coûts de leurs déplacements pour se produire à Tel-Aviv, à Jérusalem et au Caire.

Comment le ministre des Affaires étrangères peut-il accepter sans broncher cette coupe de son ministère alors qu'il disait, lors de son récent passage en Israël, qu'il était important de renforcer les liens diplomatiques avec ce pays, sur les plans politique, économique, social et culturel?

L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, comme par le passé, nous aidons maintenant nos artistes sur la scène internationale. Cette année, les investissements sont de 22 millions de dollars. C'est un montant sans précédent dans l'histoire de notre pays.

Ma collègue a parlé du ministère des Affaires étrangères. Ce ministère maintient son réseau de 171 agents chargés des affaires culturelles dans ses missions à l'étranger.

Nous faisons ce que nous avons promis de faire pendant la campagne électorale, soit de tenir nos promesses faites aux artistes. C'est ce que nous faisons.

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, des agents culturels, cela ne donne pas une cenne de plus aux Grands Ballets Canadiens pour faire leur tournée.

Le ministre d'État (Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec) a fait volte-face et commence à réinvestir les sommes coupées aux organismes de développement régional comme le réclamaient le Bloc québécois et les intervenants du milieu.

Le ministre du Patrimoine canadien entend-il faire la même chose avec la culture et rétablir le financement des programmes coupés en arts et en culture?

● (1440)

L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, nous avons augmenté nos investissements pour nos artistes: 2,3 milliards de dollars cette année. C'est le plus gros montant de l'histoire de notre pays. Sur la scène internationale, on a 22 millions de dollars. On donne 13 millions de dollars au Conseil des Arts du Canada, 4,8 millions de dollars à l'Association pour l'exportation de livres canadiens, 1,9 million de dollars à Téléfilm Canada, 1,8 million de dollars à FACTOR Music Action et 900 000 \$ à l'Office national du film du Canada.

Le Bloc québécois a voté contre chacun de ces montants.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une question à poser au ministre des Affaires étrangères.

Lors de sa visite en Israël, Mme Clinton avait dit clairement que les États-Unis étaient toujours et en faveur de deux États qui représenteraient à la fois Israël et la Palestine.

J'aimerais savoir si c'est toujours la politique du Canada.

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, je veux rassurer mon honorable collègue. D'ailleurs, je veux le féliciter parce que j'ai vu qu'il a été l'ambassadeur du Canada en Syrie. Il s'est rendu à Damas et a réitéré la politique canadienne à l'égard du Moyen-Orient voulant, en particulier, que deux États souverains vivent côte à côte dans l'harmonie et dans la paix.

Questions orales

[Traduction]

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, dans ce cas, j'aimerais poser la question suivante au ministre. Alors que le Royaume-Uni a augmenté son budget pour la diplomatie conventionnelle et la diplomatie publique et alors que les États-Unis ont augmenté leur budget pour le département d'État et pour la diplomatie publique, comment explique-t-il que le Canada soit le seul à faire le contraire? Comment explique-t-il que le Canada empêche ses diplomates de faire leur travail et de mettre en oeuvre les politiques qu'il prétend endosser au nom du gouvernement du Canada?

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, je suis certain que mon collègue, qui revient tout juste de Syrie, a pu constater là-bas que la diplomatie canadienne est en pleine santé. Les budgets sont là. Les ambassadeurs et le reste du personnel diplomatique font exactement ce qu'ils sont censés faire. Nos politiques sont appliquées avec justesse et fermeté en ce qui a trait aux problèmes de gouvernance, à la liberté, à la primauté du droit et au respect des droits de la personne.

C'est la position que défend le gouvernement et c'est ce que nous allons continuer de faire.

* * *

LA JUSTICE

L'hon. Ujjal Dosanjh (Vancouver-Sud, Lib.): Monsieur le Président, il y a plusieurs semaines, des ministres de la Colombie-Britannique sont venus à Ottawa pour demander au gouvernement fédéral de prendre des mesures afin de mettre un terme au compte double de la détention provisoire et de modifier les dispositions du Code criminel portant sur l'écoute électronique pour lutter contre les gangs.

Au cours d'une rencontre tenue la fin de semaine dernière, des ministres de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba ont, eux aussi, fait part de leurs préoccupations et appuyé ces demandes.

Qu'est-ce que le ministre de la Justice attend pour agir dans cet important dossier?

L'hon. Rob Nicholson (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, je dirais d'abord que j'apprécierais son appui.

Alors que j'étais en Colombie-Britannique, la fin de semaine dernière, une femme m'a dit qu'elle ne comprenait pas la position des libéraux à l'égard de la lutte contre la criminalité. Je les ai défendus. J'ai répondu que c'était probablement parce qu'ils avaient mis tous leurs efforts au cours des deux dernières années à proposer une nouvelle taxe sur le carbone qu'ils n'avaient pas eu le temps de se pencher sur cette question. Je lui ai assuré que la lutte contre la criminalité et la défense des victimes et des citoyens respectueux de la loi continueraient de faire partie des priorités du gouvernement conservateur.

L'hon. Ujjal Dosanjh (Vancouver-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à dire au ministre qu'il ne pourra pas lutter contre la criminalité avec des paroles creuses comme celles qu'il vient de nous servir. Le ministre a refusé de donner des réponses aux gens de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba pour ce qui est des mesures à prendre pour lutter contre les gangs.

Je voudrais que le ministre me dise dès aujourd'hui quelle est sa position à cet égard. Compte-t-il prendre des mesures dans ce sens?

Qu'est-ce qui pourrait convaincre le ministre de bouger et de prendre des mesures concrètes dans ce dossier?

L'hon. Rob Nicholson (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, les problèmes actuels sont dus à 13 années d'inaction de la part du député et de son parti. Ils ont saigné notre projet de loi sur la détention à domicile. Ils se sont opposés aux peines d'emprisonnement obligatoires pour ceux qui commettent des crimes graves avec une arme à feu. S'ils se sont maintenant ravisés et convertis à la cause de la lutte contre la criminalité, j'en suis très heureux.

Je demande au député de faire preuve de détermination au nom du Parti libéral et de nous appuyer une fois pour toutes dans ces dossiers.

* * *

● (1445)

LA DÉFENSE NATIONALE

M. Mike Wallace (Burlington, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens sont indignés par les commentaires d'un ignorant sur l'armée canadienne qui ont été diffusés à l'émission *Red Eye with Greg Gutfeld* de la chaîne Fox News. L'animateur se moque des efforts courageux des hommes et des femmes du Canada en Afghanistan et est particulièrement blessant au moment où les Canadiens déplorent la mort de quatre soldats qui ont fait l'ultime sacrifice.

Le secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale pourrait-il nous dire ce qu'il pense de ce déplorable incident qui déprécie les efforts de l'armée canadienne?

M. Laurie Hawn (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, je veux d'abord exprimer mes plus sincères condoléances aux familles et aux amis du caporal-chef Vernelli, du caporal Tyler Crooks, du soldat Bouthillier et du soldat Hayes, qui ont fait l'ultime sacrifice en Afghanistan et dont les dépouilles ont été rapatriées au Canada aujourd'hui.

Les commentaires faits par les soi-disant comiques de Fox News sont de mauvais goût, dénotent la plus parfaite ignorance et sont insultants à l'endroit des membres des Forces canadiennes, de nos diplomates et des travailleurs humanitaires qui sont morts en Afghanistan et des autres qui ont été blessés. Les Canadiens et ceux qui connaissent les efforts faits par le Canada ne rient pas.

Les soldats canadiens sont constamment louangés par les commandants alliés et les chefs politiques pour leur courage, leur dévouement et leur professionnalisme sur le champ de bataille. J'espère que ces gens se rendront compte de la fausseté de leurs commentaires et qu'ils présenteront des excuses aux familles et aux amis de nos soldats.

* * *

[Français]

LE JOURNAL LE RÉVEIL

M. Thomas Mulcair (Outremont, NPD): Monsieur le Président, après le déclenchement d'un 14^e lock-out en 14 ans par Québecor, le ministre du Revenu national a promis la semaine dernière que lui et son ministère n'afficheraient plus de publicité dans le journal *Le Réveil*, au Saguenay, en signe de solidarité avec les employés. Le NPD a applaudi à cette initiative, mais malheureusement, le ministre s'est fait taper sur les doigts par le Bureau du premier ministre.

Questions orales

Plutôt que de le rappeler à l'ordre, pourquoi le premier ministre n'appuie-t-il pas la proposition du ministre? Pourquoi subventionner les tactiques de Quebecor à coup de publicités au *Journal de Montréal* et au journal *Le Réveil*? Le premier ministre aime-t-il voir des familles dans la rue?

L'hon. Jean-Pierre Blackburn (ministre du Revenu national et ministre d'État (Agriculture), PCC): Monsieur le Président, bien sûr, le journal *Le Réveil* est un hebdomadaire important dans notre région. Il employait plusieurs personnes. Dans ce contexte, les représentants du syndicat ont demandé de rencontrer leur député, et j'ai bien sûr accepté de les rencontrer. Ils se sont montrés très préoccupés. En période de récession, on peut penser que certains grands de ce monde pourraient avoir le réflexe de centraliser dans les grands centres, au détriment des régions.

Cela dit, on a demandé mon aide pour regarder ce que l'on pourrait faire au niveau publicitaire. J'ai vérifié et, effectivement, il n'était pas possible d'arrêter la publicité. Cependant, tout cela se règle autour d'une table de négociations, et les employés ont toute ma sympathie dans les circonstances actuelles.

* * *

LE GOUVERNEMENT CONSERVATEUR

M. Thomas Mulcair (Outremont, NPD): Monsieur le Président, d'autres squelettes des conservateurs sortent du placard: le ministre de la culture ne peut identifier les figures marquantes de l'histoire culturelle et artistique québécoise et canadienne; le député de Yorkton—Melville veut participer à une assemblée où on donne des Beretta semi-automatiques comme prix de présence; et surtout, son ministre d'État (Sciences et Technologie) ne croit pas en l'évolution, pourtant le fondement même de la biologie moderne.

Le ministre, qui a dit que l'évolution, c'est de passer des espadrilles aux talons hauts, peut-il nous expliquer sa théorie?

L'hon. Jean-Pierre Blackburn (ministre du Revenu national et ministre d'État (Agriculture), PCC): Monsieur le Président, encore une fois, le Nouveau Parti démocratique a toujours une grande philosophie, et pour lui, le problème c'est toujours de donner, de donner et de donner. Lorsqu'il y a des conflits, en tant que gouvernement, on essaie évidemment de rester neutres, mais on est tout de même préoccupés par le sort des gens qui vivent des moments difficiles lorsqu'il y a effectivement un lock-out ou d'autres problèmes de ce genre.

* * *

LES FINANCES

M. Jean Dorion (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Monsieur le Président, en plus du milliard de dollars de péréquation, le gouvernement conservateur tarde à régler divers dossiers pour cinq autres milliards de dollars avec le gouvernement du Québec: revenus d'Hydro-Québec pour la péréquation, programmes d'infrastructure, santé, éducation postsecondaire, programmes sociaux, la crise du verglas, et j'en passe.

Quand le gouvernement conservateur cessera-t-il d'ignorer le Québec et transférera-t-il les 6 milliards de dollars qu'il lui doit?

L'hon. Denis Lebel (ministre d'État (Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec), PCC): Monsieur le Président, comme c'est l'habitude de notre gouvernement, beaucoup de mesures ont été mises en place et continueront de l'être pour favoriser le développement dans la province de Québec. La semaine dernière, j'ai encore eu le bonheur de faire la tournée de plusieurs régions du Québec. J'ai pu voir sur le

terrain à quel point ce que nous mettons en place plaisait aux gens du Québec. Je comprends que cela puisse déplaire aux confrères du parti d'en face, mais nous faisons le travail pour lequel nous avons été élus.

• (1450)

M. Jean Dorion (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement du Québec n'a pas à quémander ces 6 milliards de dollars. C'est l'argent des Québécoises et des Québécois qui dort à Ottawa. Cette somme n'est pas un cadeau; c'est un dû. Comme tant d'autres nations, le Québec a peine à boucler son budget.

En cette période de crise économique, le gouvernement peut-il s'engager, aujourd'hui, à transférer au Québec les sommes qui lui sont dues et qui contribueraient à relancer son économie?

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de sa question. Les transferts ne seront pas réduits à Québec. Sous notre gouvernement, l'aide fédérale au Québec a augmenté de 37 p. 100 et elle va continuer d'augmenter. La péréquation représente maintenant 13,4 p. 100 des revenus provinciaux du Québec. Ils ne représentaient que 8,6 p. 100 en 2005-2006.

* * *

[Traduction]

L'INDUSTRIE PÉTROLIÈRE ET GAZIÈRE

L'hon. Dan McTeague (Pickering—Scarborough-Est, Lib.): Monsieur le Président, Suncor a annoncé aujourd'hui sa mainmise sur Petro-Canada, ce qui aura des effets marqués sur les stocks d'essence et d'autres produits ainsi que sur les prix. Le gouvernement a fait la preuve de son mépris pour la hausse des prix des ressources énergétiques en annulant la mise sur pied du Bureau d'information sur le prix des produits pétroliers, réduisant ainsi à néant toute possibilité de transparence dans le secteur de l'énergie.

Quelles mesures le gouvernement est-il prêt à prendre pour veiller à ce que cette mainmise n'entraîne pas une concentration encore plus grande du secteur du raffinage et des prix encore plus élevés du mazout domestique et de l'essence au Canada?

L'hon. Diane Ablonczy (ministre d'État (Petite Entreprise et Tourisme), PCC): Monsieur le Président, le député a raison de soulever des questions liées à la compétitivité. Il sait que le Plan d'action économique du gouvernement favorise des marchés concurrentiels en assurant la compétitivité des entreprises canadiennes.

Le député sait aussi que le Bureau de la concurrence prend les mesures qui s'imposent pour surveiller la transaction, conformément à la Loi sur la concurrence. Si le Bureau juge qu'il y a lieu que le gouvernement intervienne pour protéger les intérêts des consommateurs canadiens, nous agirons avec vigueur.

L'hon. Dan McTeague (Pickering—Scarborough-Est, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais que la ministre tape sur l'épaule de sa voisine, la ministre des Ressources naturelles, car son ministère a indiqué que, « en raison du taux d'utilisation des raffineries de près de 100 p. 100 et de la demande à la hausse [...], il est nécessaire d'accroître considérablement la capacité de raffinage au Canada », pas de la réduire.

Que fait maintenant le gouvernement pour s'assurer que cette fusion n'entraînera pas une nouvelle diminution de la capacité de raffinage, une situation qui a fait grimper les prix de l'essence et du mazout pendant une période difficile?

Questions orales

L'hon. Diane Ablonczy (ministre d'État (Petite Entreprise et Tourisme), PCC): Monsieur le Président, c'est justement ce sur quoi le Bureau de la concurrence va se pencher en vertu de la loi. Grâce à son Plan d'action économique, notre gouvernement veut s'assurer que notre économie est hautement concurrentielle et productive.

Notre gouvernement sera informé des travaux du Bureau de la concurrence. Nous prendrons toutes les mesures nécessaires pour assurer l'entière protection des intérêts des consommateurs canadiens.

* * *

LA PUBLICITÉ ÉLECTORALE

M. Bill Siksay (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, des soupçons existent à propos de cinq organismes, auparavant inconnus, qui ont acheté de la publicité appuyant le ministre d'État aux Sports lors de la campagne électorale de 2008.

Quatre d'entre eux partageaient le même agent financier et la même adresse, celle du bureau du coprésident de la campagne électorale des conservateurs en Colombie-Britannique en 2006, lequel fait actuellement partie de l'exécutif de la circonscription du ministre. Un des organismes a acheté des affiches au codirecteur de la campagne électorale du ministre en 2008.

Le ministre peut-il expliquer pourquoi ces organismes semblent avoir des liens aussi directs avec son équipe électorale?

L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, lors de la dernière campagne électorale et de toutes les autres campagnes électorales, le gouvernement conservateur a toujours respecté les règles, sans aucune exception. Toutes allégations contraires faites par le NPD sont, bien sûr, fabriquées de toute pièce.

M. Bill Siksay (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, nous savons, d'après les rapports d'Élections Canada, que les dépenses électorales du ministre d'État aux Sports approchaient la limite permise à l'échelle locale. Nous savons également que ces organismes auparavant inconnus ayant des liens avec le ministre et son organisation politique ont mené des campagnes publicitaires appuyant le ministre et totalisant plus de 12 000 \$, somme qui, si elle avait été incluse dans les dépenses électorales du ministre, aurait fait passer ces dernières au-delà de la limite permise.

Est-ce là une façon de contourner les limites en matière de dépenses, tout comme le stratagème de transferts de 2006?

•(1455)

L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, le député en question a toujours respecté les lois sur le financement des campagnes électorales et cela ne changera pas.

* * *

*[Français]***LES AFFAIRES INTERGOUVERNEMENTALES**

M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC): Monsieur le Président, hier, le chef du Parti libéral du Canada a fait les yeux doux aux Québécois à Laval, sans aucun engagement concret. Pourtant, il se moque de la façon dont nous nous exprimons — les Québécois — et voudrait remettre le Québec à sa place en lui enlevant sa place à l'UNESCO.

J'aimerais que la ministre des Affaires intergouvernementales informe cette Chambre des gestes concrets que notre gouvernement

conservateur a posés pour le Québec et pour le Canada, afin qu'on ait un Québec fort dans un Canada uni.

L'hon. Josée Verner (ministre des Affaires intergouvernementales, présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada et ministre de la Francophonie, PCC): Monsieur le Président, je voudrais remercier mon collègue de son intéressante question. Tout d'abord, contrairement à tous les précédents gouvernements du Parti libéral, notre gouvernement est décentralisateur et respecte les provinces et le Québec.

Nous avons augmenté considérablement les transferts au Québec depuis 2006 et nous avons reconnu la nation québécoise. Elle est toute là, la différence entre le Parti libéral et notre gouvernement.

Le Québec est d'ailleurs bien représenté ici, à la Chambre des communes, par ce côté de la Chambre, c'est-à-dire mes collègues députés. Et nous sommes là parce que nous croyons qu'un Québec doit être fort à l'intérieur du Canada.

* * *

*[Traduction]***LE MULTICULTURALISME**

Mme Ruby Dhalla (Brampton—Springdale, Lib.): Monsieur le Président, voici une citation honteuse:

Le multiculturalisme institutionnalisé comme un programme financé par les contribuables n'a plus de raison d'être.

Cette citation est tirée du programme stratégique des conservateurs de 2004.

La fin de semaine dernière, le ministre de la Citoyenneté, de l'Immigration et du Multiculturalisme a surpris les immigrants canadiens en déclarant:

L'État n'a pas à promouvoir la diversité.

Les racines réformistes des conservateurs refont donc surface. Pourquoi le gouvernement conservateur abandonne-t-il le multiculturalisme et pourquoi force-t-il les Canadiens à choisir entre la diversité et l'intégration?

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Citoyenneté, de l'Immigration et du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, c'est faux: personne ne force qui que ce soit à faire un tel choix. En réalité, nous avons changé les priorités du Programme du multiculturalisme pour nous concentrer sur les difficultés concrètes auxquelles les nouveaux venus et les membres des communautés culturelles sont confrontés. Le gouvernement prend des mesures pour remédier à ces difficultés concrètes.

Les libéraux, par exemple, ont réduit le financement des programmes linguistiques. Notre gouvernement, quant à lui, l'a triplé.

Les libéraux n'ont rien fait pour aider les nouveaux arrivants à obtenir la reconnaissance des titres de compétence étrangers. Nous avons, pour notre part, investi plus de 80 millions de dollars pour accélérer la reconnaissance des titres.

Les libéraux ont tout simplement promis d'aider les nouveaux venus. C'est nous qui avons pris des mesures concrètes.

[Français]

LES SCIENCES ET LA TECHNOLOGIE

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): Monsieur le Président, ma question s'adresse au ministre d'État (Sciences et Technologie). Certains députés d'en face, renouant avec leurs racines réformistes, affirment que les humains et les dinosaures ont coexisté. C'est vrai qu'en observant certains collègues d'en face, on serait tentés de croire qu'il y a un fond de vérité dans cette affirmation.

Plus sérieusement, le ministre d'État (Sciences et Technologie) peut-il nous dire s'il est favorable ou non à la théorie de l'évolution de Darwin?

Y est-il favorable, oui ou non?

Le Président: Je ne suis pas convaincu que cette question concerne ses responsabilités gouvernementales, mais s'il veut répondre, l'honorable ministre d'État (Sciences et Technologie) peut avoir la parole maintenant.

[Traduction]

L'hon. Gary Goodyear (ministre d'État (Sciences et Technologie), PCC): Monsieur le Président, j'accepte cette occasion d'apporter des précisions, car je sais que le député a de la difficulté à lire.

Je crois à l'évolution, point à la ligne. Toutefois, ce qui est important, c'est ce que le gouvernement fait pour le milieu scientifique et technologique. Nous venons tout juste de dépasser le jalon de 10 milliards de dollars par année pour nos scientifiques.

Cette année seulement, nous avons investi 5,1 milliards de dollars dans le secteur des sciences et de la technologie, et le député, de même que son parti, ont voté contre cette mesure.

* * *

LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Monsieur le Président, nous sommes tous affligés par la mort des 17 travailleurs extracôtiers qui ont perdu la vie dans l'écrasement d'un hélicoptère Cougar au large de la côte est de Terre-Neuve.

Pendant que le Bureau de la sécurité des transports cherche à connaître la cause de cet écrasement, on soulève de nouveau des questions concernant le délai de réaction des équipes de recherche et de sauvetage, même si cela n'a peut-être pas été un facteur déterminant dans ce cas-ci.

À la suite de la catastrophe de l'*Ocean Ranger* il y a 27 ans, une commission royale a recommandé que le gouvernement du Canada fasse en sorte qu'un hélicoptère de recherche et de sauvetage complètement équipé soit stationné à l'aéroport de St. John's, près des activités de forage en mer, qui ont connu une forte croissance.

Le gouvernement s'engagera-t-il à mettre en oeuvre cette recommandation pour assurer la sécurité des travailleurs extracôtiers?

• (1500)

M. Laurie Hawn (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, les ressources en matière de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes sont soigneusement gérées et situées à des endroits stratégiques dans l'ensemble du pays.

On a choisi l'emplacement des ressources des Forces canadiennes en se basant sur l'expérience. Des études ont déterminé les endroits où les incidents nécessitant l'intervention des équipes de recherche et

Questions orales

de sauvetage se produisent, et les ressources sont situées là où les besoins sont les plus grands.

La ville de Gander est située au centre de Terre-Neuve-et-Labrador et les Forces canadiennes peuvent donc offrir les mêmes services de recherche et sauvetage à toute la région.

Les Forces canadiennes travaillent en étroite collaboration avec leurs partenaires dans ce domaine et elles font tout ce qu'il faut pour que les Canadiens jouissent des meilleurs services de recherche et de sauvetage au monde.

* * *

LA CHASSE AU PHOQUE

M. Rodney Weston (Saint John, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui marque l'ouverture de la chasse au phoque dans le Sud du golfe Saint-Laurent. Il s'agit là d'une tradition de longue date et d'un pilier de l'économie de bon nombre de collectivités dans le Canada atlantique et au Québec.

La ministre des Pêches et des Océans peut-elle dire à la Chambre ce que le Canada fait pour défendre ces fiers chasseurs et cette industrie vitale?

L'hon. Gail Shea (ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, c'est aujourd'hui l'ouverture de la chasse au phoque aux Îles-de-la-Madeleine. Les chasseurs de phoque ont fait l'objet d'attaques très décevantes de la part tant des libéraux que de groupes d'intérêt, mais ils sont très résilients.

Je tiens à assurer aux 6 000 chasseurs canadiens et à leurs familles qu'ils ont l'appui sans réserve du gouvernement. Nous leur souhaitons une saison de chasse sécuritaire et très fructueuse.

* * *

L'INFRASTRUCTURE

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, d'un bout à l'autre du pays, les réseaux d'égout tombent en ruines.

Ici, à Ottawa, il arrive régulièrement que des eaux d'égout brutes provenant d'une usine de traitement vieillissante, à Arnprior, s'écoulent directement dans la rivière des Outaouais. Ces eaux usées contaminent un cours d'eau qui comble les besoins quotidiens de plus d'un million d'habitants de la région.

Le maire d'Arnprior, M. Terry Gibeau, a présenté une demande au Fonds Chantiers Canada en vue de faire réparer l'usine. Le projet respectait tous les critères connus d'admissibilité, mais la demande a été rejetée.

Pourquoi le ministre dit-il non à Arnprior et oui au rejet d'eaux d'égout brutes dans la rivière des Outaouais alors que plus de 3 milliards de dollars des sommes destinées à l'infrastructure n'ont pas encore été dépensés?

L'hon. John Baird (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, mon ami Dalton McGuinty et moi avons pris cette décision ensemble.

La proposition d'Arnprior est une bonne proposition. Le problème, c'est qu'il n'était pas possible de commencer les travaux assez tôt. C'est pourquoi la province et le gouvernement fédéral ont pris cette décision.

Le député pourra peut-être demander à son frère, au souper familial de dimanche prochain, quelle est son excuse à lui. Je ne voudrais pas lui faire perdre son temps à la Chambre des communes.

Affaires courantes

Le Président: Je veux faire savoir aux députés que nous avons consacré 46 ou 47 minutes à la période des questions et que 39 questions ont été posées. La semaine dernière, j'ai assisté aux travaux de l'Assemblée législative de l'Alberta. En 50 minutes, on y a posé 102 questions, et les délais accordés pour les questions et les réponses sont les mêmes qu'ici. J'ai pensé que cela pourrait intéresser les députés.

* * *

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je veux signaler aux députés la présence à notre tribune de l'honorable Kenneth Baugh, vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et du Commerce international de la Jamaïque.

Des voix: Bravo!

AFFAIRES COURANTES

• (1505)

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à 25 pétitions.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, conformément aux articles 104 et 114 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le dixième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, qui porte sur la composition des comités de la Chambre.

Si la Chambre donne son consentement, je proposerai l'adoption de ce rapport plus tard aujourd'hui.

* * *

LOI SUR LE JOUR DU NOROUZ

L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-342, Loi instituant le Jour du Norouz.

— Monsieur le Président, je suis heureux de présenter ce projet de loi intitulé Loi instituant le Jour du Norouz.

Cette fin de semaine, beaucoup de familles au Canada et dans de nombreux pays du monde ont célébré le Norouz, qui marque le début astronomique de la nouvelle année et représente le jour de l'équinoxe de printemps.

Hier, j'ai eu l'honneur de fêter le Norouz avec 300 de mes électeurs ainsi que le maire de Richmond Hill dans le cadre d'un dîner de célébration du Norouz. Il y avait de la nourriture délicieuse, de la bonne musique et d'excellents spectacles de danse.

Ce jour est une occasion de grande joie et de réjouissances. Ses caractéristiques non ethniques et non religieuses ont fait du Norouz un événement important pour de nombreuses personnes au Moyen-

Orient, dans les pays de l'Asie centrale et dans beaucoup de pays du monde, y compris le Canada.

Je distribuerai des copies du projet de loi aux leaders parlementaires plus tard aujourd'hui. J'espère que tous les partis s'uniront pour accélérer l'adoption de ce projet de loi, qui vise à reconnaître officiellement ce jour important pour de nombreux Canadiens.

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

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, si la Chambre donne son consentement, je propose que le dixième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présenté à la Chambre plus tôt aujourd'hui, soit adopté.

Le Président: Le député d'Elgin—Middlesex—London a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour présenter cette motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

* * *

PÉTITIONS

LES FIDUCIES DE REVENU

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, je suis heureux de présenter une autre pétition, dûment certifiée par le greffier des pétitions, concernant la promesse non tenue sur les fiducies de revenu, laquelle m'a été envoyée par des électeurs de ma circonscription, Mississauga-Sud. Ceux-ci se souviennent d'avoir entendu le premier ministre se vanter de son engagement apparent à rendre des comptes en affirmant qu'il n'y a pas pire tromperie qu'une promesse non tenue.

Les pétitionnaires veulent rappeler au premier ministre qu'il a promis de ne jamais imposer les fiducies de revenu, mais qu'il a renié sa promesse en imposant un impôt punitif de 31,5 p. 100, ce qui a fait disparaître de façon permanente plus de 25 milliards de dollars que plus de 2 millions de Canadiens, surtout des personnes âgées, avaient économisés au prix de durs sacrifices en prévision de leur retraite.

Par conséquent, les pétitionnaires exhortent le gouvernement conservateur minoritaire à admettre que la décision d'imposer les fiducies de revenu était fondée sur une méthodologie boiteuse et sur des hypothèses erronées, à présenter des excuses aux personnes injustement lésées par cette promesse non tenue et à supprimer l'impôt punitif de 31,5 p. 100 sur les fiducies de revenu.

LA JUSTICE

M. Rob Anders (Calgary-Ouest, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter des pétitions qui réclament des peines plus sévères pour les délinquants sexuels.

Les peines actuelles ne reflètent pas la gravité des crimes commis par les délinquants sexuels et les conséquences dévastatrices pour les victimes.

Affaires courantes

Par conséquent, il faut imposer une peine minimale de 10 ans de prison, sans possibilité de libération conditionnelle, aux délinquants sexuels, obliger ceux-ci à suivre un programme de réadaptation et informer la population de la remise en liberté d'un délinquant sexuel.

LA LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Monsieur le Président, je souhaite présenter une pétition au nom d'un certain nombre de personnes qui exhortent le gouvernement du Canada à modifier le règlement sur le transport des animaux découlant de la Loi sur la santé des animaux. Les pétitionnaires demandent, entre autres, que le gouvernement réduise la durée maximale du transport des animaux.

Selon les pétitionnaires, la réduction de la durée du transport réduirait les risques de blessures ou de maladies encourues par les animaux pendant le transport et réduirait l'incidence néfaste de celles-ci sur la qualité, la sûreté et la salubrité des produits alimentaires canadiens.

• (1510)

OMAR KHADR

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le Président, je désire présenter de nombreuses pétitions signées par des étudiants en droit d'un peu partout au Canada qui se préoccupent beaucoup des violations continues des droits fondamentaux d'Omar Khadr, notamment du fait qu'il était mineur à l'époque où il aurait commis le crime dont il est accusé.

En tant qu'étudiants en droit, les pétitionnaires se préoccupent beaucoup du fait que le gouvernement semble croire que la guerre contre le terrorisme peut être menée sans rester dans les limites de la légalité. En tant que Canadiens, ils craignent que la crédibilité du Canada comme pays attaché aux droits de la personne et à la primauté du droit n'ait été gravement amoindrie.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au Parlement d'assurer le respect des droits juridiques et fondamentaux d'Omar Khadr en intervenant dans le dossier et en veillant à son rapatriement immédiat.

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

M. Borys Wrzesnewskij (Etobicoke-Centre, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, je présente une pétition signée par plus de 800 électeurs — et ce chiffre continue d'augmenter —, qui sont déçus de la décision du ministre de la Citoyenneté, de l'Immigration et du Multiculturalisme d'ordonner l'expulsion de Liubomir et Olha Nalesnik.

Depuis qu'ils ont fui l'Ukraine en 1994 pour des raisons de sécurité, M. et Mme Nalesnik contribuent positivement à la société canadienne. Ils n'ont jamais cessé de travailler tout au long de cette période, paient leurs impôts et font du bénévolat dans leur collectivité. Ils sont des modèles des néo-Canadiens dont notre pays a besoin. Ils sont bien implantés ici, ont refait leur vie au Canada et jouent un rôle positif dans notre société depuis 15 ans.

Par conséquent, les pétitionnaires exhortent le ministre de la Citoyenneté, de l'Immigration et du Multiculturalisme à revenir sur sa décision d'expulser M. et Mme Nalesnik.

L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE ENTRE LE CANADA ET LA COLOMBIE

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, au nom de Canadiens de Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, de Lethbridge, en Alberta, de Wolfville, en Nouvelle-Écosse, de Stratford, en Ontario, et de Winnipeg, au Manitoba, j'ajoute des dizaines de noms aux milliers de Canadiens qui ont déjà écrit à la Chambre pour demander au gouvernement

canadien de ne pas conclure d'accord de libre-échange entre le Canada et la Colombie tant qu'une évaluation indépendante et impartiale des droits de la personne n'aura pas été réalisée à titre de première étape en vue d'un tel accord.

Les milliers de Canadiens qui écrivent au Parlement croient que leur voix peut être entendue dans cette enceinte. C'est pourquoi le NPD présente ces pétitions signées par des Canadiens d'un bout à l'autre du pays qui disent non à l'accord entre le Canada et la Colombie.

LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je prends de nouveau la parole aujourd'hui afin de présenter une autre pétition venant de gens qui s'opposent à la décision injuste de la Société canadienne des postes de retenir la paye de ses travailleurs.

Postes Canada a en effet informé les membres du Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes qu'elle retiendrait deux semaines de paye dans le cadre d'une modification du système de rémunération.

Près de 900 personnes s'opposent à ce geste dans les seules pétitions que je présente aujourd'hui. Elles demandent que Postes Canada verse à ses employés la totalité de leur salaire.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, on répondra aujourd'hui à la question n° 46.

[Texte]

Question n° 46 — **M. Paul Dewar:**

En ce qui a trait à l'affaire John Guenette et Joanna Gualtieri c. Procureur Générale du Canada, Frank Townson, et autres ainsi qu'à l'affaire Joanna Gualtieri c. Procureur Générale du Canada, Frank Townson, et autres: a) combien totalisent les dépenses que le gouvernement a engagées dans ces affaires, y compris, mais non de façon limitative les frais d'avocat, de contrôle de l'avancement et de l'impact sur l'opinion publique, d'élaboration de stratégies de communications et de préparation de trousseaux d'information à l'intention des fonctionnaires et des ministres, par an et par poste de dépense; b) en fonction des chiffres en a), combien a-t-on dépensé par an par ministère ou agence?

L'hon. Rob Nicholson (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, en ce qui a trait à l'affaire *John Guenette et Joanna Gualtieri c. Procureur général du Canada et Frank Townson*, les frais juridiques et les autres frais qui ont été facturés au client, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, le MAECI, du 1^{er} avril 1998 au 15 juin 2004, s'établissent à un montant approximatif de 338 753,16 \$.

En ce qui a trait à l'affaire *Joanna Gualtieri c. Procureur général du Canada et Frank Townson*, les frais juridiques et les autres dépenses qui ont été facturés au client, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, le MAECI, du 16 juin 2004 au 31 janvier 2009, s'établissent à un montant approximatif de 222 423,27 \$.

Il n'y a aucune stratégie de communications relativement à ces causes.

Il n'y a aucune activité de recherche ou de recherche sur l'opinion publique relativement à ces causes.

D'autres détails quant à la répartition des coûts sont exclus par le secret professionnel de l'avocat.

Affaires courantes

[Traduction]

QUESTIONS MARQUÉES D'UN ASTÉRISQUE

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, auriez-vous l'obligeance d'appeler la question n° 43 marquée d'un astérisque?

Je demande que la question et la réponse soient publiées dans le *hansard* comme si elles avaient été lues.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

[Texte]

*Question n° 43 — **Mme Olivia Chow:**

En ce qui a trait à l'administration portuaire de Toronto, le gouvernement ordonnera-t-il qu'on révèle les frais d'hospitalité et de déplacement de l'ancienne première dirigeante de cet organisme l'hiver dernier, à Londres, et, le cas échéant, quels sont ces frais?

L'hon. John Baird (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, une demande a été faite à auprès de l'administration portuaire de Toronto, pour les frais d'hospitalité et de déplacement de l'ancienne première dirigeante à Londres, Grande-Bretagne, du 4 au 10 février 2008.

Cette information a été fournie par l'administration portuaire de Toronto:

Les tarifs aériens — 428,00 \$;

Le logement — 2 385,72 \$;

La nourriture et les boissons — 791,64 \$*;

Le transport — 151,50 \$;

L'accès à Internet — 30,20 \$;

Les cadeaux pour les courtiers — 108,00 \$;

Le total — 3 895,06 \$.

*Aucune dépense d'hospitalité n'a été engagée.

* * *

[Traduction]

QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, si les questions nos 39, 40, 41, 45, 47, 48, 49, 50 et 51 pouvaient être transformées en ordres de dépôt de documents, les documents seraient déposés immédiatement.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Question n° 39 — **M. Francis Scarpaleggia:**

En ce qui concerne l'eau embouteillée et vendue au Canada: *a)* comment le gouvernement garantit-il la qualité et la sécurité de ce produit alimentaire; *b)* le gouvernement envoie-t-il régulièrement des inspecteurs fédéraux dans toutes les usines d'embouteillage afin de vérifier le processus d'embouteillage et des échantillons de produits et, si tel est le cas, combien de fois par année des inspecteurs visitent une usine d'embouteillage donnée et combien d'inspecteurs sont actuellement disponibles pour l'inspection des usines; *c)* combien d'inspecteurs étaient respectivement disponibles en février 2005, 2006, 2007 et 2008; *d)* une entreprise d'embouteillage d'eau est-elle tenue de signaler au gouvernement les contaminations de ses produits identifiées dans le cadre de ses procédures d'échantillonnage internes; *e)* l'entreprise est-elle tenue d'informer le public et d'effectuer un rappel de produits; *f)* comment sont établies les normes de qualité

applicables à l'eau embouteillée au Canada; *g)* ces normes sont-elles simplement empruntées à d'autres pays, tels que les États-Unis, ou sont-elles établies au Canada pour le marché canadien; *h)* quel lien existe-t-il, au Canada, entre les normes de qualité fédérales applicables à l'eau embouteillée et les normes municipales applicables à l'eau potable?

(Le document est déposé)

Question n° 40 — **Mme Kirsty Duncan:**

En ce qui concerne les boissons énergisantes contenant de la caféine: *a)* que veut dire le terme « boisson énergisante » et quels organismes de réglementation du Canada reconnaissent le terme; *b)* quelles sont les marques vendues au Canada, quelle est la teneur en caféine, en guarana et en taurine et, le cas échéant, pour chacune d'elles et quels règlements ces marques doivent-elles respecter; *c)* quel est le contenu de ces boissons pour chaque marque, quelles étiquettes d'avertissement y sont apposées, et comment se comparent-elles aux normes internationales, par exemple les normes de l'Union européenne et des États-Unis; *d)* quelles sont les boissons qui constituent un mélange préparé combinant caféine et alcool, quelle est la concentration de caféine et d'alcool pour chacune d'elles et quels sont les règlements qui s'y appliquent; *e)* quelles sont les preuves scientifiques que ces boissons ont vraiment l'effet bénéfique prétendu; *f)* quels facteurs de santé peuvent rendre les adolescents plus sensibles aux boissons énergisantes contenant de la caféine, ou plus à risque d'avoir une réaction indésirable; *g)* quels sont les effets aigus et à long terme résultant d'une consommation régulière et excessive de boissons énergisantes; *h)* quels sont les effets aigus et chroniques, à long terme, résultant de la consommation de caféine en combinaison avec d'autres substances comme l'alcool, la vitamine B, des dérivés de plantes, la nicotinamide, la pyridoxine, la riboflavine et la taurine; *i)* quelle est la dose sans danger de caféine, et de caféine et taurine combinées, pour les adolescents de 12 à 18 ans; *j)* y a-t-il eu des morts attribuées à la consommation de boissons énergisantes en Australie, au Canada, dans l'Union européenne et aux États-Unis et, le cas échéant, quels étaient la boisson, son contenu, la concentration de caféine dans la boisson en question et le nombre de verres consommés; *k)* quelles sont les marques les plus vendues de boissons énergisantes ainsi que de mélanges préparés d'alcool et de caféine, et combien représente le marché au détail de chacune de ces boissons au Canada; *l)* quelles études ont été entreprises concernant l'usage de ces boissons chez les adolescents, leurs effets indésirables et le fait de les mélanger à de l'alcool; *m)* quel est l'effet de l'interaction entre caféine et alcool, et qu'est-ce que cela représente dans les cas de consommation abusive, de conduite en état d'ébriété ou de blessure; *n)* les surdoses de caféine ont-elles augmenté chez les non-buveurs de café ainsi que chez les buveurs réguliers de café au Canada; *o)* s'il y en a eu, quels ont été les cas d'abus de caféine attribuables à la consommation de boissons énergisantes avec caféine qui ont été déclarés aux centres antipoison du Canada, et comment ces données se comparent-elles à celles de l'Union européenne et des États-Unis; *p)* quelles mesures ont été prises pour prévenir le public des effets néfastes de ces boissons sur la santé, notamment l'intoxication à la caféine, la dépendance à la caféine et les symptômes de retrait de cette substance; *q)* quelles mesures ont été prises pour prévenir les enfants et les adolescents, qui ne consomment pas de caféine régulièrement, des risques d'effets néfastes pour la santé; *r)* quelles restrictions ont été imposées aux méthodes de mise en marché accrocheuses pour les jeunes et les utilisateurs inexpérimentés, et quels mécanismes sont en place pour assurer le respect des restrictions; *s)* quelles mesures ont été prises pour informer les travailleurs de la santé concernant les effets possibles sur la santé de la consommation de boissons énergisantes?

(Le document est déposé)

*Affaires courantes***Question n° 41 — M. Peter Julian:**

En ce qui concerne le coût des Jeux olympiques de Vancouver en 2010: *a)* quels sont les coûts directs, passés et projetés, en subventions et en transferts du gouvernement fédéral à la province de la Colombie-Britannique (C.-B.) ou à toute administration municipale de la province; *b)* le gouvernement fédéral contribuera-t-il financièrement aux Jeux olympiques de 2010 en consentant des prêts au gouvernement de la C.-B. ou à toute administration municipale de la province et, le cas échéant, ces prêts ont-ils déjà été consentis et quel est le montant total actuel et prévu de tous les prêts consentis par le gouvernement fédéral dans ce dossier; *c)* étant donné le dépassement de coûts par rapport à ce que prévoyait la soumission de 2003, le gouvernement fédéral fournira-t-il ou a-t-il fourni une aide financière sous forme de subventions directes, de transferts ou de prêts au gouvernement provincial de la C.-B. ou à toute administration municipale de la province pour couvrir tout dépassement de coûts additionnel; *d)* le gouvernement de la C.-B. sera-t-il le seul responsable des dépassements de coûts additionnels; *e)* quels sont les coûts directs des subventions et transferts du gouvernement fédéral aux entités non gouvernementales, organisations, comités et organismes associés aux Jeux olympiques de Vancouver de 2010; *f)* quels sont les coûts indirects du gouvernement fédéral pour les Jeux olympiques de 2010 y compris (i) les paiements directs et les transferts au gouvernement provincial de la C.-B. ou à toute administration municipale de la province pour le transport, la logistique et les coûts salariaux associés à la sécurité assurée par des firmes privées et la GRC pour les Jeux, (ii) les coûts de la sécurité militaire pour le transport et les coûts logistiques associés à la sécurité militaire fournie pour les Jeux olympiques de 2010; *g)* quels autres coûts d'infrastructure le gouvernement fédéral assume-t-il, notamment pour des travaux de construction, de remise en état, d'expansion ou d'amélioration concernant des édifices, des routes, des réseaux de transport public ou des services de transport pour les athlètes dans le cadre des Jeux de 2010; *h)* quelle est la meilleure estimation du gouvernement en ce moment quant au coût total des Jeux de 2010 pour le gouvernement fédéral compte tenu de toutes les dépenses directes et indirectes susmentionnées?

(Le document est déposé)

Question n° 45 — M. Paul Dewar:

En ce qui concerne la mission du Canada en Afghanistan et l'utilisation de munitions à fragmentation par les Forces canadiennes: *a)* le Canada utilise-t-il des munitions à fragmentation dans ses opérations militaires; *b)* les alliés du Canada utilisent-ils des munitions à fragmentation dans les secteurs où se trouvent les militaires canadiens; *c)* le Canada ou ses alliés ont-ils utilisé des munitions à fragmentation en Afghanistan; dans l'affirmative, quand, et cette pratique se poursuit-elle; *d)* quelles assurances avons-nous que le Canada ou ses alliés n'utilisent pas de munitions à fragmentation en Afghanistan; *e)* y a-t-il entre le Canada et ses alliés des ententes qui interdisent explicitement l'utilisation de munitions à fragmentation dans des opérations conjointes; *f)* y a-t-il entre le Canada et ses alliés des ententes qui interdisent explicitement l'utilisation de munitions à fragmentation en Afghanistan; *g)* y a-t-il entre le Canada et ses alliés des ententes qui interdisent l'utilisation de certaines tactiques militaires ou de certaines armes; *h)* des munitions à fragmentation ont-elles déjà été déployées par le Canada ou ses alliés dans des opérations militaires conjointes dans le passé; *i)* le Canada a-t-il déjà négocié des lignes directrices visant à interdire l'utilisation de certaines armes dans des opérations conjointes; *j)* comment le gouvernement définit-il ce qui constitue un taux de succès acceptable pour les mécanismes d'autodestruction et les systèmes de guidage de précision des munitions à fragmentation; *k)* comment a-t-on établi ce taux de succès acceptable; *l)* les Forces canadiennes ont-elles détruit toutes les munitions à fragmentation de leur arsenal, si non, pourquoi; *m)* le Canada a-t-il l'intention de se procurer des munitions à l'avenir?

(Le document est déposé)

Question n° 47 — M. Paul Dewar:

En ce qui concerne les importations et les exportations militaires canadiennes: *a)* le Canada a-t-il importé des produits du Royaume-Uni contenant de l'uranium appauvri entre les mois d'octobre et de décembre 2007 et, le cas échéant, quels étaient-ils et quelle était leur utilisation finale; *b)* le Canada a-t-il importé des produits contenant de l'uranium appauvri d'autres pays entre 2007 et 2008 et, le cas échéant, quels étaient ces produits et de quels pays provenaient-ils?

(Le document est déposé)

Question n° 48 — M. Peter Julian:

En ce qui concerne les dépenses et les affectations de tous les ministères et organismes du gouvernement liées aux Jeux olympiques de 2010 à Vancouver et à toutes les activités qui s'y rattachent: *a)* quelles sont, précisément, les sommes d'argent qui ont été et seront affectées pour assurer la sécurité aux Jeux olympiques de 2010 à Vancouver, notamment sans toutefois s'y limiter, les crédits accordés à la GRC, aux forces policières locales, au Service de sécurité intégré des Jeux de 2010, à des entreprises de sécurité privées, ainsi que les transferts globaux à la Colombie-Britannique à des fins semblables; *b)* quel est le montant exact du contrat qu'a signé la GRC avec Cruise Connections Charter Management, une entreprise de la Caroline

du Nord, le 20 juin 2008; *c)* à combien s'élève exactement le montant total des frais de déplacement réclamés jusqu'à présent, notamment sans toutefois s'y limiter, les billets d'avion et l'hébergement, ventilés par personne et par réclamation, pour le Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver; *d)* combien, au total, affectera-t-on d'agents de la GRC et d'agents privés aux services de sécurité dans le cadre des Jeux; *e)* combien, au total, emploiera-t-on de membres des Forces canadiennes (FC) pour fournir des services de sécurité dans le cadre des Jeux; *f)* combien de ces membres des FC sont des réservistes; *g)* combien de ces membres des FC font partie de la force régulière; *h)* quels sont les coûts salariaux totaux prévus associés à tous les membres des FC qui sont chargés actuellement ou qui seront chargés de fournir des services de sécurité ou des services logistiques dans le cadre des Jeux de 2010?

(Le document est déposé)

Question n° 49 — Mme Christiane Gagnon:

En ce qui concerne le dossier de l'eau contaminée au trichloréthylène dans la municipalité de Shannon (Québec): *a)* quelle est l'étendue de la contamination des eaux dans la région de Québec, telle qu'indiquée dans un rapport de la Défense nationale; *b)* quelle somme le gouvernement compte-t-il investir afin de compléter les travaux d'aqueduc; *c)* quelles autres mesures entend prendre le gouvernement afin de venir en aide à la population de Shannon?

(Le document est déposé)

Question n° 50 — M. Charlie Angus:

En ce qui concerne les télédiffuseurs privés canadiens: *a)* quelle est la valeur approximative des avantages que les diffuseurs privés au Canada tirent des lois et règlements du gouvernement, y compris, sans s'y limiter, de la substitution de signaux identiques, de l'exclusion des déductions fiscales pour les publicités d'entreprises canadiennes sur les ondes des diffuseurs américains et de la protection contre la concurrence étrangère; *b)* quelle est la valeur financière approximative de ces avantages pour chaque diffuseur privé; *c)* quelles sont les statistiques cumulatives et individuelles plus récentes que celles de l'automne 2006 sur la programmation télévisuelle quotidienne que le Bureau of Broadcast Measurement (BBM) a publiées ou plus récentes que celles de 2006 qu'il a constituées sur les cotes d'écoute; *d)* quelles sont les statistiques cumulatives et individuelles les plus récentes sur le pourcentage des émissions canadiennes diffusées aux heures de grande écoute; *e)* comment les statistiques cumulatives et individuelles les plus récentes ventilent-elles, par type, les émissions canadiennes diffusées aux heures de grande écoute et aux autres heures; *f)* que compte faire le gouvernement pour promouvoir les émissions canadiennes et quelles initiatives entend-il prendre exactement pour garantir la vigueur de la programmation canadienne des diffuseurs privés à l'avenir?

(Le document est déposé)

*Initiatives ministérielles*Question n° 51 — **M. Charlie Angus** :

En ce qui concerne les établissements d'enseignement dans les réserves pour les Premières nations au Canada: *a)* quelles demandes de fonds pour la construction immobilière ont été faites depuis le 1er avril 2005 jusqu'à aujourd'hui aux fins de l'acquisition, de la construction, de l'agrandissement, de l'amélioration ou du remplacement d'établissements d'enseignement; *b)* lesquelles de ces demandes ont été accordées par le gouvernement et pourquoi; *c)* lesquelles ont été refusées et pourquoi; *d)* ventilés par région, quels fonds ont été engagés par le gouvernement pour l'acquisition, la construction, l'amélioration ou le remplacement d'établissements d'enseignement dans les réserves durant chaque exercice de 2005-2006 à 2009-2010; *e)* ventilé par région, quel pourcentage des fonds engagés au point *d)* a été dépensé en date du 31 décembre 2008; *f)* ventilé par région, quel pourcentage des fonds engagés au point *d)* a été détourné vers d'autres projets d'Affaires indiennes et du Nord canadien (AINC) ou d'autres ministères fédéraux; *g)* quels projets sont en cours de réalisation; *h)* quels projets devaient commencer au cours de l'exercice 2009-2010; *i)* quelle est la valeur de chacun de ces projets; *j)* quel pourcentage du coût total de ces projets est financé par AINC au moyen de programmes d'infrastructure; *k)* combien de projets ont obtenu des fonds supplémentaires des Premières nations pour terminer la construction d'un établissement d'enseignement ou le doter d'équipements; *l)* quels projets sont prévus commencer au-delà de l'exercice 2009-2010; *m)* combien de communautés ayant des projets d'immobilisations considérés comme prioritaires par AINC ont reçu une lettre d'approbation; *n)* depuis 2005, quels montants au poste budgétaire « infrastructure communautaire » ont été réaffectés au sein d'AINC ou dans d'autres ministères; *o)* quelle a été l'incidence de cette réaffectation de fonds sur les établissements d'enseignement; *p)* qu'a fait le gouvernement de ces fonds; *q)* à quels projets précis le gouvernement fait-il référence à la page 147 de la version anglaise du Budget 2009, où il est question de la construction de dix nouvelles écoles et de trois projets de rénovations d'écoles; *r)* si ces 13 projets ne sont pas encore définitifs, quels projets sont actuellement ciblés pour une aide financière; *s)* où en est le chantier de construction de l'école élémentaire d'Attawapiskat; *t)* combien d'écoles ont priorité sur celle d'Attawapiskat selon AINC; *u)* le gouvernement considère-t-il la construction d'une école à Attawapiskat comme un projet « prêt à démarrer », selon le sens qu'il donne à ce terme à la page 23 du Budget 2009; *v)* qu'exigent AINC et le Secrétariat du Conseil du Trésor de la part des Premières nations pour que leurs projets de construction d'écoles soient considérés des projets « prêts à démarrer »?

(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.

M. Joe Preston: Monsieur le Président, j'aimerais que vous demandiez le consentement de la Chambre pour revenir aux motions.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, si la Chambre donne son consentement, je propose que le dixième rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre présenté à la Chambre plus tôt aujourd'hui soit adopté.

• (1515)

Le Président: Le député d'Elgin—Middlesex—London a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour présenter cette motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

Le Président: À l'ordre. Comme il n'y a aucune motion à l'étape du rapport, la Chambre procédera maintenant sans débat à la mise aux voix de la motion d'adoption à l'étape du rapport.

L'hon. Jay Hill (au nom du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités) propose que le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, modifié, soit agréé.

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

Des voix: D'accord.

Une voix: Avec dissidence.

(La motion est adoptée.)

Le Président: Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? Avec la permission de la Chambre, maintenant?

Des voix: D'accord.

L'hon. Jay Hill propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, je suis absolument ravi de prendre la parole à l'occasion de la troisième lecture du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Une fois modifiée, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses sera le mécanisme le plus approprié pour prévenir les incidents touchant la sûreté au moment de l'importation, de la manutention, de la présentation au transport et du transport des marchandises dangereuses comme lors d'incidents pouvant compromettre la sécurité. Ce sera aussi le mécanisme approprié pour y faire face.

Le projet dont nous sommes saisis aujourd'hui est l'aboutissement de consultations exhaustives auprès du public, de l'industrie, des syndicats, des premiers répondants et des gouvernements provinciaux et territoriaux. Il me fait plaisir de dire que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a également procédé à l'étude en profondeur du projet de loi C-9. Nous avons entendu divers intervenants, y compris des représentants de l'industrie et de syndicats tels que Teamsters Canada et l'Alliance canadienne du camionnage. Je puis affirmer sans me tromper que tous les témoins qui ont comparu devant le comité de la Chambre appuyaient ce projet de loi sans réserve et ont même précisé qu'il était essentiel en ce moment.

Initiatives ministérielles

Certains témoins ont parlé de la recherche et de l'innovation technologiques qui pourraient offrir des solutions à long terme en matière de sécurité pour aider, par exemple, à suivre le transport des marchandises dangereuses. D'autres ont défendu énergiquement la nécessité du projet de loi C-9 et se sont dits convaincus qu'il est essentiel d'avoir un programme de sécurité efficace au Canada. Nous, au gouvernement, croyons aussi qu'il est très important de faire de la sécurité des Canadiens notre plus grande priorité.

Les intervenants de l'industrie ont exprimé leur appui à l'égard du programme de sécurité, de prévention et d'intervention prévu dans le projet de loi. Cela comprend notamment un programme d'habilitation de sécurité pour tous les travailleurs du secteur des transports, spécialement un dans lequel une seule vérification des antécédents est acceptée par nos partenaires commerciaux, comme les États-Unis et d'autres. Ce projet de loi, ajouté au travail qu'effectue actuellement Transports Canada avec nos partenaires nord-américains, en l'occurrence le Mexique et les États-Unis, nous permettra justement de mettre en place un tel programme.

D'autres témoins ont parlé du rôle important que joue un programme sûr, sécuritaire et efficace de transport des marchandises dangereuses dans l'économie canadienne en raison des emplois rémunérateurs que fournit ce secteur. Beaucoup de Canadiens travaillent dans ce secteur. En fait, on estime que, en 2007, les ventes de marchandises dangereuses au Canada ont totalisé environ 50 milliards de dollars. C'est bien cela, 50 milliards de dollars. C'est une somme énorme. Les ventes de produits chimiques canadiens représentaient 36 milliards de dollars de ce total. En 2007, 75 p. 100 des produits chimiques canadiens ont été vendus sur les marchés internationaux. Les exportations aux États-Unis ont augmenté de 17 p. 100, et les exportations outre-mer, d'environ 29 p. 100. Cette industrie en plein essor est très importante pour l'économie canadienne.

Aujourd'hui, plus de 26 millions de produits chimiques offerts sur le marché sont vendus partout dans le monde et plus de 46 millions de substances organiques et inorganiques sont enregistrées auprès du Chemical Abstracts Service de l'American Chemical Society. L'enregistrement de nouveaux produits chimiques connaît une croissance exponentielle. Ajoutons à cela le fait que, au Canada, on transporte plus de 30 millions de chargements de marchandises dangereuses chaque année. Ces chargements sont d'une importance vitale pour les collectivités partout au pays.

Certains produits chimiques permettent, par exemple, aux municipalités de fournir de l'eau potable sûre à leurs citoyens, aux médecins de fournir à leurs patients des services cruciaux de médecine nucléaire, aux manufacturiers de produire des plastiques entrant dans la fabrication de nos vêtements, de nos maisons, de nos automobiles, de nos bateaux et de nos chalets, et aux simples Canadiens de cuire leurs repas favoris sur leurs barbecues à propane ou à gaz dans leur cour arrière les belles journées d'été — une de mes grandes joies.

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses fait partie du droit pénal et a donc de sérieuses conséquences. Elle s'applique à toutes les questions liées à l'importation, à la manutention, à la présentation au transport et au transport de marchandises dangereuses. Les lois provinciales sur le transport visent surtout le transport local sur les grandes routes. Le règlement fédéral, de caractère multimodal, a fini par être adopté d'une manière ou d'une autre par toutes les provinces et tous les territoires. C'est un effort de coopération et le gouvernement travaille en collaboration avec ses partenaires dans les provinces et les territoires. La loi et le règlement

actuels sont mis en oeuvre par des inspecteurs fédéraux et provinciaux.

● (1520)

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses donne au gouvernement fédéral le pouvoir d'élaborer une politique, de vérifier l'observation de la loi, de faire des recherches visant à améliorer la sécurité, de guider les interventions d'urgence et d'élaborer un règlement et des normes visant à gérer le risque et à promouvoir la sécurité publique pendant le transport de marchandises dangereuses.

Mieux vaut prévenir que guérir, comme on dit, aussi agissons-nous au début du processus plutôt que seulement à la fin. Avant un transport, la personne qui offre de transporter ou d'importer des marchandises dangereuses doit — et j'insiste, « doit » — soumettre un plan d'intervention d'urgence à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses. Ces plans sont examinés par des experts qui les approuvent s'ils jugent qu'ils sont appropriés dans les circonstances.

Il existe actuellement environ 1 000 plans d'intervention d'urgence utilisés pour faire face aux déversements accidentels de produits dangereux. Ces importants plans aident les services d'urgence locaux à faire face aux incidents mettant en cause des marchandises dangereuses grâce à l'accès 24 heures sur 24 à des experts techniques et à du matériel spécialisé.

Ces plans nécessaires expliquent le rôle des experts et autres intervenants qualifiés, de même que les procédures à suivre pour utiliser le matériel lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

Avant les modifications proposées par le projet de loi C-9, les gouvernements ou les premiers intervenants n'avaient pas accès à ces plans lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses qui représentaient une menace pour la sécurité. En effet, avant les modifications proposées, les plans n'étaient pas accessibles.

Ces modifications amélioreront la sécurité publique, ce dont la plupart des Canadiens conviendront, en permettant d'intervenir en cas d'incidents terroristes mettant en cause des marchandises dangereuses au même titre que lors d'accidents. De plus, le projet de loi permettra au gouvernement d'autoriser le détenteur d'un plan d'intervention d'urgence approuvé de déployer ce plan lors du rejet orphelin de marchandises dangereuses lorsque l'identité de la personne responsable n'est pas connue. Cela est important.

Devant le comité, des représentants de l'industrie ont indiqué qu'ils appuyaient le recours à ces plans d'intervention d'urgence à la demande d'un gouvernement lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses qui représentent une menace pour la sécurité.

Devant le comité, des représentants de l'industrie ont indiqué que l'industrie voulait être remboursée pour les coûts découlant des interventions d'urgence et obtenir une protection sous forme d'indemnité pour la période des interventions. Cela est important pour l'industrie, car les coûts peuvent parfois être prohibitifs. Le projet de loi C-9 répond à ces requêtes, et c'est pour cela que l'industrie l'appuie aussi vigoureusement.

Initiatives ministérielles

Au sein du comité, on a discuté longuement du nouveau programme de mesures de prévention, un programme important, que prévoit le projet de loi C-9. Le programme de prévention comprend: l'obligation de disposer de plans de sûreté et d'avoir une formation en sécurité; l'obligation de détenir une habilitation de sécurité pour transporter des marchandises dangereuses et la création d'un processus d'appel; la prise d'arrêtés d'urgence et de mesures de sûreté; la création d'une autorité réglementaire qui veillera à ce qu'il y ait un suivi des marchandises dangereuses pendant leur transport et qu'il y ait signalement en cas de perte ou de vol lors de l'importation, de la manutention, de la présentation au transport ou du transport de ces marchandises. Ce sont là cinq dispositions importantes visant à protéger les Canadiens.

Le projet de loi C-9 conférerait le pouvoir d'établir des normes en matière d'efficacité pour les plans de sûreté et la formation en sécurité, normes basées sur les recommandations internationales de même que sur les recommandations des Nations Unies et alignées sur les normes en vigueur aux États-Unis. Le projet de loi créerait une autorité réglementaire qui veillerait à ce qu'il y ait un suivi des marchandises dangereuses pendant leur transport et qu'il y ait signalement en cas de perte ou de vol de ces marchandises.

En août 2005, la Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users, mieux connue sous le nom « SAFETEA-LU », est entrée en vigueur aux États-Unis. Cette loi exige une vérification des antécédents des conducteurs de véhicules commerciaux immatriculés au Canada ou au Mexique qui font entrer des camions de marchandises dangereuses aux États-Unis ou qui les déplacent à l'intérieur des frontières, un peu comme pour l'habilitation de sécurité que nous avons proposée. Ces vérifications s'apparentent à celles requises des camionneurs américains qui transportent des marchandises dangereuses aux États-Unis. Pour être franc, je trouve que cela a du bon sens.

• (1525)

Les conducteurs canadiens remplissent actuellement ces exigences s'ils ont été acceptés aux programmes d'expéditions rapides et sécuritaires, ou EXPRES, de l'Agence des services frontaliers du Canada et du U.S. Bureau of Customs and Border Protection. Toutefois, les États-Unis s'attendent encore à ce que le Canada applique une solution à long terme. Le gouvernement actuel a une vision à long terme et des solutions à long terme dans l'intérêt des Canadiens. Le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui donnera le pouvoir nécessaire pour mettre en place une solution à long terme en créant un programme d'habilitations de sécurité en matière de transport.

Il a beaucoup été question, lors des délibérations du comité, de ce volet du programme de prévention. Les représentants des entreprises et des syndicats ont tous dit pencher pour un programme canadien, dans le cadre duquel les demandes d'appel et les appels seront faits au Canada. C'est ce que prévoit le projet de loi C-9. C'est ce que veut l'industrie et c'est ce que nous offrons au Canada, un programme canadien.

Nous avons aussi entendu des témoins que le projet de loi C-9 est encore plus nécessaire à l'approche des Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver. La modification de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses permettra d'assurer la sécurité des personnes et des biens lors des Jeux olympiques. Cela est important pour le Canada, sur la scène internationale.

Les témoins ont notamment souligné au comité l'importance d'adopter cette mesure législative aussi rapidement que possible pour protéger les Canadiens si, avant, pendant ou après les Jeux

olympiques, le Canada était visé par un incident de sécurité mettant en cause des marchandises dangereuses. L'adoption du projet de loi C-9 permettrait au gouvernement, en possession de renseignements de sécurité fournis par la Gendarmerie royale du Canada ou le Service canadien du renseignement de sécurité, de recourir immédiatement aux mesures réglementaires prévues dans le projet de loi C-9, notamment des arrêtés d'urgence et des mesures de sûreté, pour prévenir toute situation d'urgence pendant le transport de marchandises dangereuses.

Le gouvernement serait également en mesure d'aider les premiers intervenants lors d'un incident terroriste mettant en cause des marchandises dangereuses, en utilisant les plans d'intervention d'urgence approuvés par Transports Canada. Il s'agit encore une fois d'un programme élaboré chez nous en fonction de l'intérêt des Canadiens. Le Canada possède un programme très strict et très solide en matière de transport de marchandises dangereuses, dont le but principal est de prévenir les incidents en matière de sécurité lors du transport de marchandises dangereuses, mais qui prévoit également la marche à suivre en cas de rejet de marchandises dangereuses.

L'adoption d'une loi modifiant la Loi sur le transport des marchandises dangereuses améliorera la sécurité publique en ajoutant des mesures de prévention et d'intervention de niveau international au programme de sécurité existant. C'est important. Ces améliorations sont importantes pour assurer la sécurité des Canadiens.

En conclusion, le projet de loi C-9 est extrêmement important pour la promotion et l'amélioration de la sécurité publique. En fait, nos partenaires nationaux et internationaux attendent ces changements depuis un certain temps déjà.

Je félicite le comité d'avoir fait preuve de diligence lors de l'étude de cette mesure législative. J'invite les députés à voter pour son adoption pour que nos collègues de l'autre endroit puissent commencer à l'examiner le plus rapidement possible et que soit franchie une autre étape nous rapprochant de l'entrée en vigueur de ce très important projet de loi. Ensemble nous pouvons prendre une mesure additionnelle pour protéger les Canadiens et leurs intérêts.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais éclaircir une question soulevée par le député dans son discours. Il a déclaré qu'aucun intervenant n'avait indiqué au comité que le projet de loi lui causait des problèmes. J'aimerais le renvoyer au mémoire présenté par le Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Dans ce mémoire, le syndicat déclare ceci: « Après examen du projet de loi C-9, le Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada est très préoccupé par le paragraphe 5.2(1), qui exige que les travailleurs qui se livrent à la manutention de marchandises dangereuses d'être titulaires d'une habilitation de sécurité en matière de transport. » Ce syndicat ajoute qu'il s'oppose à la vérification des antécédents des travailleurs portuaires qui se livrent à la manutention de marchandises dangereuses.

Le député ne convient-il pas que certains responsables ont déclaré au comité qu'ils étaient contre le projet de loi?

• (1530)

M. Brian Jean: Madame la Présidente, j'aimerais répondre à mon collègue en lui disant qu'il a bien raison d'être préoccupé. Toutefois, il est plus important encore d'assurer la sécurité des Canadiens et de préserver les échanges commerciaux avec les États-Unis et nos autres partenaires.

Initiatives ministérielles

Les personnes qui gèrent de grandes quantités de chlore ou d'autres substances pouvant causer des préjudices et des maladies graves aux Canadiens devraient faire l'objet d'une habilitation de sécurité. J'estime que la législation est désuète et que les modifications proposées sont nécessaires depuis un certain temps. Il n'est pas constructif de ne pas prendre cette question au sérieux comme vient tout juste de le faire le député. De plus, cela n'aidera pas les Canadiens à être et à se sentir en sécurité. C'est ce que nous faisons et c'est pourquoi c'est si important pour les Canadiens.

M. Dennis Bevington: Madame la Présidente, les mesures adoptées aux États-Unis en matière d'habilitations de sécurité nous servent d'exemple. Selon le témoignage rendu par les représentants des entreprises de sécurité au comité, il semblerait qu'environ 10 p. 100 des travailleurs ayant subi une vérification de leur casier judiciaire - ce qui constitue le principal aspect de ces habilitations - ont été empêchés de travailler dans le domaine de leur choix. C'est grave quand 10 p. 100 des travailleurs d'un domaine en particulier perdent leur emploi à cause des habilitations de sécurité qui se basent sur les casiers judiciaires, ce qui, je le rappelle à mon collègue, n'est certainement pas le moyen de capturer des terroristes.

M. Brian Jean: Madame la Présidente, je peux confirmer au député que je ne sais pas comment capturer des terroristes. Je n'ai jamais fait affaire avec eux. Toutefois, je sais qu'ils oeuvrent dans tous les domaines. Je sais qu'ils vivent dans beaucoup de pays du monde, notamment au Canada et aux États-Unis.

Je sais aussi que le seul fait d'avoir un casier judiciaire ne signifie pas qu'un travailleur devrait être exclu de ce domaine. Cette décision devrait être basée sur le fait d'avoir un casier judiciaire portant sur une forme quelconque de violence ou quelque chose qui laisse entendre que la personne a des aspirations terroristes ou s'est livrée à des activités terroristes. Je pense que la plupart des Canadiens seraient étonnés d'apprendre qu'une personne ayant ce genre de casier judiciaire ou un passé qui inclut des interactions avec des terroristes ou toute forme d'agression contre la société, aurait le droit de manipuler une marchandise dangereuse.

Cela pourrait se produire aujourd'hui. Je ne pense pas que c'est ce que les Canadiens souhaitent. Ils veulent se sentir en sécurité notamment dans leurs ports, sur leurs routes et dans leur foyer et le gouvernement agit en ce sens. Je demande au député et à ses collègues d'appuyer le gouvernement conservateur aujourd'hui, qui veut assurer la sécurité des Canadiens.

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Madame la Présidente, j'aimerais poser une question à mon collègue au sujet des prochains Jeux olympiques. Je pense que les Canadiens sont très préoccupés par la sécurité des jeux. Mon collègue pourrait-il nous parler plus longuement de la façon dont le projet de loi contribuerait à l'amélioration de la sécurité des Jeux olympiques de 2010?

M. Brian Jean: Madame la Présidente, j'aimerais remercier la députée du travail acharné qu'elle accomplit au comité. Il n'est pas facile d'étudier des projets de loi aussi denses, de décider ce qui est dans l'intérêt des Canadiens et de prendre des décisions pesées comme nous l'avons fait au comité. D'ailleurs, nous avons voté sur la mesure et l'avons renvoyée à la Chambre.

J'aimerais ajouter que nous avons entendu des témoignages d'experts. D'ailleurs, avant la présentation de ce projet de loi, en ma qualité de secrétaire parlementaire, j'ai entendu des experts exprimer certaines inquiétudes au sujet des Jeux olympiques liées à la capacité de répondre aux déversements de produits chimiques, de boucler des zones et de s'occuper de problèmes à mesure qu'ils surviennent. Ils m'ont clairement dit, ainsi qu'au comité, que c'était nécessaire. Pour

veiller à la sécurité des Canadiens, il faut pouvoir réagir à un incident en cernant une zone donnée et en trouvant les produits chimiques dangereux et les terroristes qui les emploient. C'est très important pour les Jeux olympiques.

J'aimerais ajouter qu'il est important non seulement que les Canadiens et les visiteurs internationaux se sentent en sécurité au Canada, mais aussi que le monde reconnaisse que le Canada est un des pays les plus sûrs au monde et un des meilleurs endroits où vivre. L'important pour nous est d'assurer la sécurité des Canadiens et de veiller au maintien de notre bonne réputation internationale.

• (1535)

Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Madame la Présidente, lorsque les députés étudient un projet de loi de près, ils en connaissent certainement toutes les dispositions. Étant donné que je représente une circonscription traversée par de nombreuses routes transnationales, j'aimerais que le député me dise quelles seront les incidences du projet de loi sur la sécurité des électeurs de ma circonscription.

M. Brian Jean: Madame la Présidente, je remercie la députée pour sa question. C'est une autre députée qui ne ménage pas ses efforts. Le projet de loi concerne non seulement la protection des Canadiens mais aussi les mesures à prendre pour qu'ils continuent de jouir de la même qualité de vie.

Permettez-moi de donner de nouveau des exemples dont j'ai déjà parlé. L'un de ces exemples est celui des municipalités qui doivent continuer de fournir de l'eau potable à leur population, alors qu'il y a des marchandises dangereuses qui sont transportées sur les routes. On peut avoir besoin de transporter des produits chimiques pour les médecins et les patients, mais il faut que l'on protège l'eau potable dans l'intérêt de tous les Canadiens. Ce genre de transport pourra se faire en toute sécurité parce qu'on procédera à des contrôles de sécurité. Nous saurons qui transporte ces marchandises, et ils seront autorisés à le faire.

Nous devons nous assurer que nous avons un plan en cas d'accident. Nous devons nous assurer que les gens susceptibles de causer des préjudices ne peuvent pas transporter des marchandises dangereuses. Enfin, nous devons nous assurer que nous continuons de jouir d'une formidable qualité de vie et d'avoir ce dont nous avons besoin. C'est très important pour le Canada.

M. Jim Maloway (Elmwood—Transcona, NPD): Madame la Présidente, j'aimerais que le secrétaire parlementaire nous dise si ce projet de loi s'appliquera aux militaires et aux produits chimiques qu'ils transportent d'un bout à l'autre du pays.

Nous avons appris au fil des ans que les militaires avaient eu recours à l'agent Orange et à d'autres produits chimiques pour faire des expériences. Nous l'avons toutefois appris bien après le fait. Je suis d'avis que toutes les dispositions de ce projet de loi qui s'appliquent aux agriculteurs, au Manitoba par exemple et ailleurs au pays, devraient également s'appliquer aux militaires.

Le député pourrait-il me dire si c'est le cas?

M. Brian Jean: Madame la Présidente, je ne peux pas lui dire maintenant si le projet de loi s'appliquera dans tous ces cas, mais comme d'habitude, je serai très heureux de m'informer et de lui fournir une réponse à cette vaste question un peu plus tard.

Initiatives ministérielles

Je peux lui dire toutefois que le mécanisme d'intervention lui-même touche les militaires, et c'est très important puisqu'il permet aux premiers intervenants de disposer de tous les renseignements nécessaires pour faire face à la situation lorsqu'ils arrivent sur les lieux. En cas de déversement de produits chimiques dangereux ou de tout autre problème du genre, ils pourront alors prendre les mesures nécessaires pour réduire les dommages au maximum. Je sais que ce sera le cas parce qu'ils travailleront en collaboration avec leurs partenaires des provinces et des territoires pour pouvoir intervenir le plus efficacement possible afin de réduire au minimum les répercussions sur les Canadiens.

Nous avons dû faire face à de graves déversements et autres problèmes au cours des 10 ou 20 dernières années. Ce projet de loi portera sur ces problèmes en particulier et sur la façon dont nous pourrions nettoyer ces dégâts afin de pouvoir prévenir pour ne pas avoir à guérir.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Madame la Présidente, il me fait grand plaisir d'intervenir au sujet du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Le Parti libéral est déterminé à garantir et à améliorer la sécurité et la sûreté dans l'intérêt de tous les Canadiens. C'est le gouvernement libéral qui a lancé une série d'études en 2002 et de consultations en 2004, lesquelles ont abouti à la mesure législative qui nous est proposée aujourd'hui. Nous sommes heureux que le gouvernement conservateur ait enfin soumis à la Chambre les modifications proposées à la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses.

Les Canadiens courent tous les jours le risque d'être exposés accidentellement à des matières dangereuses. De fait, au cours du week-end dernier, deux déraillements ferroviaires de matières dangereuses ont eu lieu: l'un à Winnipeg, et l'autre à l'est de Toronto.

Au Canada, on compte chaque année environ 30 millions d'expéditions de marchandises dangereuses. Cela veut dire qu'une marchandise dangereuse est transportée à peu près à chaque seconde. Nous avons déjà un bon système et il n'y a certainement pas lieu de s'alarmer outre mesure. Cependant, le monde a beaucoup changé depuis que la loi à l'étude a été rédigée.

Au comité, les libéraux ont étudié la mesure proposée dans l'optique des cinq objectifs suivants. Premièrement, améliore-t-elle le plan d'intervention d'urgence actuel? Deuxièmement, exigera-t-elle la sélection et la formation en matière de sécurité de toute personne chargée de la manutention et du transport des matières dangereuses? Troisièmement, s'agissant d'une loi habilitante, en quoi la réglementation qui en découlera améliorera-t-elle la sécurité et la sûreté des travailleurs et de la population? Quatrièmement, les modifications proposées à la loi nous donneront-elles une connaissance plus claire des entreprises, des produits et des protocoles de sécurité connexes liés au transport de marchandises dangereuses au Canada? En dernier lieu, comme cinquième objectif, cette mesure législative sera-t-elle appliquée de façon uniforme partout au pays, tant à l'Ouest et à l'Est qu'au Nord et au Sud et imposera-t-elle des exigences uniformes à l'ensemble des expéditeurs et des sociétés de transport?

Dans notre optique, l'aspect le plus important consiste à garantir la compétence des responsables des expéditions de marchandises dangereuses. Ce n'est pas le transport des matières dangereuses qui, en lui-même, expose la population à des risques: nous devons surtout axer notre attention sur les personnes qui participent au transport de ces marchandises.

Il nous importe de savoir que toutes les personnes qui participent au transport de ces marchandises sont compétentes, bien formées et sélectionnées, et capables d'intervenir comme il se doit en cas d'urgence ou d'accident.

● (1540)

Nous devons aussi avoir l'assurance que les sociétés qui font le transport de marchandises dangereuses ont des systèmes à toute épreuve pour retracer les produits. Je le rappelle: des marchandises dangereuses sont envoyées chaque seconde.

La mesure proposée exige que le personnel qui travaillera avec des marchandises dangereuses ait une formation en sécurité et qu'il ait fait l'objet d'une sélection judicieuse. Toutefois, la réglementation et les exigences exactes ne seront connues que quand le gouvernement les présentera.

Au comité, nous avons entendu les préoccupations et les points de vue de témoins à propos des règlements qui découleraient du projet de loi.

Les Teamsters ont fait savoir clairement que les travailleurs de qui l'on exigerait une habilitation de sécurité devraient être traités équitablement, qu'il faudrait faire preuve de bon sens et que le cadre de réglementation devrait respecter les droits des travailleurs.

L'Alliance canadienne du camionnage a exprimé des préoccupations au sujet des coûts et des recoupements des exigences proposées en matière d'habilitations de sécurité, de plans de sûreté et de formation en sécurité.

Dans ma province, en Colombie-Britannique, la société AC Global Systems travaille à la mise au point de la réglementation future avec la Transportation Security Administration des États-Unis. Cette société a suggéré que le Canada mette au point un système parallèle de suivi des envois de marchandises dangereuses, qu'il rende obligatoire l'installation de mécanismes coupant le contact des véhicules et qu'il ait recours à une technologie d'identification du conducteur.

Finalement, la société L-1 Identity Solutions a suggéré que le Canada utilise les empreintes digitales dans le processus de sélection des futurs transporteurs de marchandises dangereuses.

Tous les témoins ont grandement aidé le comité à examiner la question utilement et en profondeur. Ce qui est frappant, c'est que la discussion portait la plupart du temps non pas sur la loi à l'étude, mais bien sur la réglementation future qui serait établie en vertu de cette loi.

Le risque que cette loi soulève la controverse tient à la réglementation qui en découlera.

Nous avons donc été très heureux que l'amendement proposé par les libéraux, qui veut que le Comité des transports se voie confier le mandat d'examiner les futurs règlements pris en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, soit adopté à l'étape de l'étude du projet de loi en comité.

Nous veillerons à examiner et à étudier à fond chaque règlement qui sera pris en vertu de cette mesure pour nous assurer que tant notre sécurité nationale que nos droits individuels soient rigoureusement protégés.

● (1545)

M. Devinder Shory (Calgary-Nord-Est, PCC): Madame la Présidente, mon collègue d'en face semble avoir étudié cette mesure législative en profondeur. Comme le député le sait déjà, l'industrie a réagi favorablement et les gouvernements provinciaux et territoriaux l'appuient également.

Le député pourrait-il dire si nous pouvons compter sur son appui pour l'adoption du projet de loi?

M. Sukh Dhaliwal: Madame la Présidente, je suis arrivé au Canada en même temps que le député de Calgary-Nord-Est. Je suis ravi qu'il m'ait posé cette question au sujet de mon appui.

En fait, c'est le gouvernement libéral qui a présenté cette mesure législative. Les députés libéraux qui siègent au comité ont examiné de près les témoignages, notamment les préoccupations des Canadiens en matière de sûreté et de sécurité. À l'instar de plusieurs collègues de ce côté-ci de la Chambre, je ne ferai pas de compromis en ce qui concerne la sécurité et le bien-être des Canadiens lorsqu'il s'agit de transport de marchandises dangereuses.

• (1550)

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Madame la Présidente, je suis heureux de parler du projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses. On va examiner le projet de loi ensemble, mais il faut aussi faire un peu d'historique en se remémorant comment, dans ce Parlement, il faut du temps avant d'adopter un projet de loi qui fait l'unanimité dans l'ensemble du Canada, et surtout, qui a le soutien et l'entier appui du Québec depuis 2002.

Mon collègue libéral avait bien raison: en 2002, les libéraux ont lancé le projet; il y a eu des consultations en 2004 et depuis ce temps, une série d'élections ont fait que ce projet de loi n'a jamais vu le jour. Le gouvernement libéral élu en 2004 a duré 18 mois ou presque. Ce n'était pas une urgence nationale, même s'il avait lancé le débat. Il n'a pas fait tout ce qui était en son pouvoir pour faire avancer ce dossier.

Les élections ont été déclenchées et le gouvernement conservateur est arrivé. Ce n'était pas une priorité nationale pour lui non plus. Dans le premier mandat des conservateurs, de 2006 à 2008, ce n'était pas une urgence non plus. On n'a donc pas vu ce projet de loi franchir toutes les étapes.

Il y a eu la réélection d'un nouveau gouvernement conservateur qui semble vouloir mettre de l'avant ce projet de loi qui, comme certains collègues l'ont souligné, fait l'unanimité des provinces et des territoires. En effet, les transports de matières dangereuses, c'est une urgence et il faut s'en occuper.

Je vais profiter du temps qui m'est alloué pour lire le sommaire qui est annexé au projet de loi C-9 et qui se lit comme suit:

Les modifications principales proposées à la Loi peuvent être divisées en deux catégories: les modifications touchant la sécurité et les nouvelles exigences en matière de sûreté. Les modifications proposées sont notamment:

- a) l'obligation de disposer de plans de sûreté et d'avoir une formation en sécurité;
- b) l'obligation, pour les personnes désignées par règlement, de détenir une habilitation de sécurité pour transporter des marchandises dangereuses et la création d'une autorité réglementaire en ce qui a trait aux modalités d'appel et de révision des décisions relatives aux habilitations;
- c) l'élaboration de différents textes — règlements, mesures de sûreté et arrêtés d'urgence — afin de régir la sûreté en matière de transport de marchandises dangereuses;
- d) le recours aux plans d'intervention d'urgence de l'industrie approuvés par Transports Canada pour réagir à un rejet réel ou appréhendé de marchandises dangereuses pendant leur transport;
- e) la création d'une autorité réglementaire qui veillera à ce qu'il y ait un suivi des marchandises dangereuses pendant leur transport et qu'il y ait signalement en cas de perte ou de vol;
- f) des précisions sur la portée de la Loi de façon qu'elle s'applique uniformément partout au Canada, notamment aux travaux et activités de nature locale;
- g) le renforcement du programme de plan d'intervention d'urgence;

Initiatives ministérielles

h) l'octroi aux inspecteurs du pouvoir d'inspecter tout endroit où ont lieu des activités de fabrication, de réparation ou de mise à l'essai de contenants normalisés.

En lisant ce sommaire, on s'aperçoit que ce projet de loi aurait dû être adopté il y a longtemps. Ce qui me fait sourire, c'est que les conservateurs, tout au long de l'étude de ce projet de loi en comité, nous ont mentionné l'urgence à cause des jeux olympiques de Vancouver. Le projet de loi est sur les tablettes depuis 2002 et les consultations ont eu lieu en 2004. À l'époque, il était urgent d'adopter ce projet de loi.

Certains de ces articles ne pourront pas s'appliquer aux Jeux olympiques de 2010. C'est la dure réalité. Je ne sais pas si le Parti conservateur a un problème dans ses propres rangs par rapport à l'application ou à l'adoption de ce projet de loi sur le transport des matières dangereuses. Je ne sais pas s'il essaie de vendre à ses militants l'idée d'en adopter un à cause des Jeux olympiques de 2010, mais ce projet de loi aurait dû être adopté bien avant aujourd'hui. Il aurait dû être une priorité de ce gouvernement alors que ce n'était pas le cas lorsqu'il a été élu en 2006.

Je disais que certaines parties du projet de loi ne pourront pas être adoptées. C'est notamment parce que l'une des répercussions importantes sera l'habilitation de sécurité en matière de transport.

• (1555)

Je vais lire l'article 5.2 (1) parce que cela en vaut la peine:

Il est interdit à toute personne désignée par règlement de se livrer à l'importation, à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses, en quantité ou concentration — ou plage de quantités ou de concentrations — [...] à moins d'être titulaire d'une habilitation de sécurité en matière de transport octroyée en vertu du paragraphe (2).

Les camionneurs qui voudraient faire du transport de matières dangereuses ont besoin d'une habilitation de sécurité. Cette mesure est en vigueur aux États-Unis avec les avantages et les inconvénients que cela peut avoir. Les collègues souligneront sûrement dans leurs discours l'impact réel d'une telle mesure.

À la lecture de ce texte, il est bien dit: « Il est interdit à toute personne [...] » sauf qu'on n'aura pas le temps, d'ici les jeux de Vancouver, de mettre en place cette habilitation de sécurité pour le transport à l'intérieur du Canada. On pourra le faire pour le transport aux frontières, mais les conservateurs et leur ribambelle de témoins essaient de nous vendre cette idée et de nous faire comprendre qu'il faudrait des habilitations de sécurité pour le transport de marchandises aux frontières, supposant que si un événement tragique survenait, cela proviendrait des États-Unis.

Qu'on oublie cela. Les Américains ont déjà leurs propres habilitations de sécurité et aucune catastrophe éventuelle aux jeux de Vancouver ne viendra des États-Unis. Si quelque chose devait se produire, cela viendrait plutôt du Canada, à cause de nos frontières qui ont déjà été jugées poreuses par beaucoup d'autres pays en raison de nos voies navigables immenses et de nos grandes frontières. On le voit car même les individus peuvent circuler entre les États-Unis et le Canada.

D'autre part, au plan de la sécurité, on a remplacé les agents de la GRC, et cela avait été amorcé par les conservateurs. Ce sont eux qui ont sorti la GRC des aéroports, des ports, etc. On a remplacé les agents de la GRC par des agents de sécurité. Telle est la réalité.

Théoriquement, si on avait voulu une habilitation de sécurité pour protéger les jeux de Vancouver, cela aurait dû être également le cas pour le transport interprovincial ou le transport de marchandises à l'intérieur du Canada. Or, les fonctionnaires de Transports Canada nous ont dit qu'ils n'auraient pas le temps, d'ici à 2010, de mettre cela en application et de faire passer les tests à tous les camionneurs.

Initiatives ministérielles

Après avoir questionné l'entreprise chargée par les Américains de faire passer les tests à tous les camionneurs qui transportent des matières dangereuses aux États-Unis, on constate qu'entre 10 et 15 p. 100 des camionneurs n'ont pas obtenues leurs habilitations de sécurité pour les raisons qui sont choisies par les pays. Il faut donc faire également attention et il faut que l'industrie se questionne. Tout le monde semble être bien d'accord sur cela, et j'en suis, compte tenu que ce qui nous importe au Bloc québécois, c'est l'opinion des Québécoises et des Québécois sur le sujet.

Depuis 2004, Transports Québec a participé à tout ce débat et est entièrement d'accord sur le fait que l'adoption de cette législation prend trop de temps. Toutefois, comme je l'ai dit, il n'est pas possible que l'objectif soit 2010 parce que la mise en place d'une telle mesure en matière de transport interprovincial à l'intérieur du Canada prendrait de trois à cinq ans. Ce sont les fonctionnaires qui sont venus nous dire cela.

Quand on dit: « Il est interdit à toute personne désignée par règlement [...] », les premières personnes interpellées seront celles qui feront du transport avec les États-Unis et qui, par leurs accréditations, pourront faciliter leur accès aux États-Unis. Finalement, une fois que le Canada aura émis ces habilitations de sécurité, les Américains l'accepteront et il sera alors plus facile de faire le transport de matières dangereuses entre les États-Unis et le Canada.

Une fois l'habilitation de sécurité et l'accréditation émises, celles des Canadiens seront reconnues par les Américains et vice-versa. Ce sera donc plus facile. Toutefois, le fait qu'on essaie de vendre cette idée en disant que c'est pour les Jeux olympiques de 2010, cela me pose beaucoup de difficultés. J'en avais dès la première minute et j'en ai encore aujourd'hui. Toutefois, ce projet de loi doit être adopté et le Bloc québécois sera responsable et fera tout pour que cela aille le plus vite possible.

• (1600)

Cela nous amène aussi au fait que si l'on adopte cette réglementation, on sait que des règlements arriveront en cours de route. C'est vrai. Des collègues ont posé des questions, des amendements ont été déposés et du questionnement doit se faire par rapport au règlement. Entre autres, pour ce qui est des habilitations de sécurité, on dit que c'est pour les personnes désignées par règlement.

Cela signifie que, après l'adoption de la loi, des règlements seront adoptés par le ministre des Transports. Ces règlements n'ont pas à passer par la Chambre des communes. C'est là qu'il pourrait y avoir des abus. Évidemment, depuis que les conservateurs sont au pouvoir, beaucoup de représentants trouvent que leur idéologie de droite est très dangereuse quand on leur laisse la législation entre les mains —, dangereuse dans la mesure où le respect des droits et libertés de la personne, ce n'est pas leur « tasse de thé ».

Donc, à certains égards, c'est vrai que ce n'est pas facile, car il faut quand même donner une certaine marge de manoeuvre au ministère. En effet, par exemple, les types de matières dangereuses seront aussi adoptés par règlement. Il y a une foule de nouveaux produits, et ce n'est pas facile d'avoir une loi habilitante qui comprenne tout ce qui peut se passer dans l'industrie. Or c'est normal qu'on puisse laisser au gouvernement ou au ministre, peu importe lequel sera là au moment où cela arrivera, le soin d'adopter une réglementation pour la protection des citoyennes et des citoyens.

En comité, les libéraux avaient déposé un amendement qui a été appuyé d'un commun accord. Nous étions d'accord, de même que le parti au pouvoir. Je vous lis le paragraphe 30(3) proposé. C'est à la page 26 du texte français:

L'article 30 de la même loi est modifié par adjonction, après le paragraphe (2) de ce qui suit:

(3) Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes ou, à défaut, le comité compétent de la Chambre peut, de sa propre initiative ou à la suite du dépôt d'une plainte écrite portant sur une question spécifique de sécurité, examiner les règlements pris en vertu de la présente loi. Il peut également tenir des audiences publiques à cet égard et faire rapport de ses conclusions à la Chambre.

Nous tenions à ce que cette modification soit ajoutée au projet de loi pour être bien certains que si jamais une plainte était faite à Transports Canada, elle serait adressée au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités qui pourrait faire enquête. En effet, il faut faire attention, car le problème du transport des matières dangereuses est de deux ordres. Plusieurs citoyens vous le diront, notamment ceux qui ont à composer avec des réseaux autoroutiers ou des réseaux ferroviaires importants sur leurs territoires, ou ceux qui voient le fleuve Saint-Laurent et la Voie maritime du Saint-Laurent, également, se prêter au risque de transporter des matières dangereuses.

Le but du projet de loi est simple: forcer les entreprises à avoir un plan d'intervention d'urgence, de sorte que toutes les personnes qui manipulent les matières soient autorisées à le faire et aient une habilitation de sécurité. Il ne faut pas seulement qu'elles aient la compétence. Il est nécessaire qu'elles n'aient pas, dans leurs antécédents, des intentions malsaines qu'elles pourraient concrétiser.

En effet, l'intérêt est là, sauf qu'il n'y a pas de véritable transparence, et cela, pour deux raisons. On ne veut pas rendre l'information publique: tel jour, à telle date, une quantité de matière *x* va circuler sur les routes, ou sur le rail, ou par navire. Il ne faut pas donner des idées aux personnes qui auraient de mauvaises intentions. Donc on cache cette situation. La même chose existe à l'inverse: c'est pour empêcher que des populations s'en fassent avec le transport de marchandises dangereuses et qu'on ait des tollés, des levées de boucliers par rapport au fait que des marchandises dangereuses transitent sur nos territoires.

Cependant, il était temps. Comme je vous le disais — ce n'est pas à cause de Vancouver 2010 —, il y avait une urgence nationale à adopter un tel projet de loi. En effet, on est à l'ère du chimique, du technologique, et il faut évidemment que les entreprises dont la vocation est de vendre, de transporter et de livrer des matières dangereuses soient obligées d'avoir un plan d'intervention d'urgence, d'avoir la façon pour intervenir.

• (1605)

Cela voudrait dire que si jamais un chargement de matières extrêmement dangereuses transitait sur un territoire, Transports Canada recevrait automatiquement le plan de l'entreprise. Celle-ci doit assurer la sécurité si jamais il y avait déversement ou explosion dans le cas où elle transporterait des explosifs ou des choses comme celles-là. Elle doit donc s'assurer que tous les corps de pompiers qui sont sur le trajet soient contactés. Elle est obligée de prouver à Transports Canada qu'elle est capable de faire face à une situation d'urgence.

Initiatives ministérielles

Mon intervention du début démontre que l'adoption de ce projet de loi est une question de sûreté nationale. On aurait dû le faire il y a plusieurs années. Je ne ferai pas l'exégèse afin d'expliquer pourquoi les conservateurs ont décidé de se traîner les pieds pendant quatre ans et de se défendre aujourd'hui sur les Jeux olympiques pour essayer de le passer à leurs militants. En quelque part, quand il est question des marchandises dangereuses transportées via nos routes, nos chemins de fer ou nos voies maritimes, il doit absolument y avoir un plan d'urgence. D'autres pays dans le monde en ont un. Aux États-Unis et en Europe, c'est déjà fait. Au Canada, on est toujours en queue de peloton dans ces dossiers. Il est temps qu'on le fasse.

Ce projet de loi mérite d'être suivi. Voilà pourquoi je faisais la lecture de l'article 30 qui dit que le comité se doit en tout temps de recevoir les plaintes et de faire les interventions. Il est clair que l'application de ce règlement a été approuvée par chacune des provinces et des territoires. Dans le texte, on peut lire ceci, entre autres au paragraphe *f*) du sommaire: « des précisions sur la portée de la Loi de façon qu'elle s'applique uniformément partout au Canada, notamment aux travaux et activités de nature locale; ». Ce n'est pas évident.

Au Québec, nous avons notre propre façon d'inspecter et de vérifier. D'abord, on a notre propre réseau d'inspecteurs pour ce qui est du transport routier. Ce sont « Les Verts », pour ceux qui sont plus familiers avec ce terme. Il y a la police, la Sûreté du Québec, mais aussi les inspecteurs de Transports Québec qui sont balisés au Québec et qui font leurs interventions. La sécurité à l'intérieur de la province de Québec relève de la responsabilité du gouvernement du Québec. Il est donc inconcevable que ce projet de loi soit appliqué et appuyé sans que le gouvernement du Québec y donne son accord, ce qui a été fait.

Par la suite, il faut aussi s'assurer que le gouvernement soit capable d'offrir une compensation si le projet de loi apporte des dépenses supplémentaires aux territoires et aux provinces. Je suis également porte-parole pour ce qui est des infrastructures et j'ai eu des discussions avec les élus municipaux. J'étais en tournée à travers le Québec. Il y a des projets de loi et des modifications au Code criminel qui sont adoptés, ce qui entraîne des dépenses supplémentaires pour les grandes villes qui s'occupent des questions de criminalité. L'argent ne va jamais à destination. On adopte des projets de loi et, quand cela arrive dans les communautés, les villes et les provinces, celles-ci ont la responsabilité de payer de la facture. Des sommes d'argent ont été versées par rapport à la lutte aux gangs de rue, mais ce n'est pas suffisant étant donné la façon dont le problème a grandi. Il s'agit de dépenses supplémentaires.

Trop souvent, le gouvernement fédéral adopte des lois. Ce genre de projet de loi ne prévoit pas d'aide aux provinces et aux territoires. J'espère que le gouvernement est conscient qu'il apporte du travail supplémentaire aux inspecteurs qui travaillent au Québec. J'espère qu'il ne créera pas un service d'inspection qui, encore une fois, doublera le service d'inspection au Québec ou créera de nouveaux services d'inspection fédérale alors qu'on en a déjà un au Québec. Si on le fait, il faut être capable de compenser pour le travail que la province fera afin de respecter ce projet de loi.

Le Bloc québécois sera donc d'accord avec ce projet de loi qui aurait dû être adopté dès 2004. Le gouvernement peut être assuré de notre entier appui pour faire avancer ce dossier.

•(1610)

[Traduction]

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Madame la Présidente, je suis ravi d'intervenir au sujet du projet de loi C-9, qui

modifie la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et qui prévoit certaines mesures concernant la sécurité du système de transport.

À l'origine, cette mesure législative a été présentée pour protéger les Canadiens. Bon nombre des dispositions qui s'y trouvent peuvent effectivement servir à cette fin. Par conséquent, le NPD souscrit à la plupart des éléments de ce projet de loi.

Toutefois, nous avons certaines réserves à l'égard des dispositions contenues dans l'article 5.2, concernant les habilitations de sécurité en matière de transport. Cette question a retenu notre attention lors de l'examen du projet de loi.

Nous reconnaissons que nombre d'autres éléments du projet de loi sont importants et feront l'objet de règlements qui en préciseront la portée. Cependant, nous estimons que, dans une certaine mesure, le projet de loi va peut-être même dans une direction opposée à celle que le ministre a présentée au départ. Le 24 février dernier, lors de son témoignage devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, le ministre a indiqué que les habilitations de sécurité en matière de transport, un des principaux objectifs du projet de loi, posaient un problème pour le commerce international avec les États-Unis.

En 2005, la Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act est entrée en vigueur aux États-Unis. En vertu de cette loi, les conducteurs de véhicules automobiles commerciaux détenant un permis du Canada ou du Mexique doivent se soumettre à une vérification de leurs antécédents aux termes de la réglementation américaine avant de pouvoir transporter leurs chargements aux États-Unis.

Le ministre a ensuite expliqué que les conducteurs canadiens respectent déjà cette pratique, mais que ce que le gouvernement veut vraiment, c'est établir un système au Canada qui répond aux exigences américaines aux termes de cette loi. Il a dit:

Les Canadiens jouissent d'un accès au marché américain grâce au programme EXPRES, et cela continuera. Mais il est essentiel que nous ayons des solutions à long terme pour garantir à nos fabricants, nos producteurs et nos expéditeurs canadiens un accès à d'importants marchés.

Il s'agit en quelque sorte d'un écran de fumée quand on examine ce que le projet de loi prévoit réellement à l'article 5.2.

Après une série de questions détaillées, le ministre et ses fonctionnaires ont indiqué qu'ils allaient mettre en place un projet de loi qui obligerait tout Canadien qui manutentionne ou transporte des marchandises dangereuses à détenir une habilitation de sécurité. Quand j'ai demandé la raison de tout cela, ils m'ont répondu qu'ils ne voulaient pas limiter cette exigence aux déplacements internationaux.

Il est clair que le projet de loi a été présenté d'une certaine façon, mais que son libellé est fort différent. En réalité, c'est ce que le ministre et le ministère voulaient. Ils ont choisi de le présenter d'une façon qui a compliqué le travail du comité et qui nous a probablement amenés là où nous en sommes aujourd'hui avec un projet de loi que les néo-démocrates ont de la difficulté à appuyer sous sa forme actuelle.

Pourquoi se soucier qu'on permette d'utiliser les habilitations de sécurité en matière de transport, comme on le fait aux États-Unis, partout au Canada? Examinons qui serait touché par une loi comme celle-ci.

Initiatives ministérielles

Il importe de garder à l'esprit qu'aux États-Unis, comme les témoins l'ont signalé au comité, bon nombre de personnes qui transportaient des marchandises dangereuses ne peuvent plus le faire à cause des permis et des habilitations de sécurité. Ces gens peuvent être des agriculteurs qui transportaient de l'engrais, des travailleurs d'entrepôt qui déplaçaient des palettes de batteries de voitures, des Autochtones qui achetaient des munitions et les apportaient dans leur collectivité ou des livreurs de mazout domestique.

● (1615)

Je sais que ces exemples peuvent sembler extrêmes, mais le projet de loi permettrait tout cela. Pourquoi voudrions-nous que des vies privées soient envahies? Qu'est-ce qui protège le citoyen ordinaire, celui que les conservateurs assurent défendre?

J'ai reçu une lettre de l'Association canadienne des agrodétaillants, qui est très préoccupée par le contenu du projet de loi et ses effets sur ses coûts et sa compétitivité. Ces détaillants veulent être indemnisés en fonction des changements qui seront permis par le projet de loi. Et que dire des travailleurs du secteur des transports et de tous ceux qui pourraient perdre leur capacité de faire affaire au Canada à cause de ce projet de loi à grande portée?

En comité, nous avons proposé des amendements pour que les habilitations de sécurité en matière de transport ne s'appliquent que dans les cas où des Canadiens, au Canada, participent au trafic international de marchandises. Ces amendements ont été rejetés, ce qui ne nous rend pas enclins à appuyer le projet de loi.

Le Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada lutte contre l'atteinte à la vie privée que le gouvernement veut enchâsser dans la Loi sur la sûreté du transport maritime. La Cour d'appel fédérale devrait entendre cette cause en juin. Dans son mémoire présenté au comité, le syndicat déclarait ce qui suit:

Le Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada prend la vie privée et la sécurité d'emploi de ses membres très au sérieux et s'inquiète donc des effets attentatoires des vérifications superflues dont des travailleurs et des employés canadiens feraient l'objet.

Les débardeurs sont particulièrement préoccupés par le paragraphe 5.2(1) du projet de loi, qui stipule qu'aucun travailleur ne peut se livrer au transport de marchandises dangereuses, à moins d'être titulaire d'une habilitation de sécurité en matière de transport. Cela signifie, si on se fie au modèle américain, que les travailleurs devront répondre à des questions indiscrètes sur une foule de sujets personnels hors de propos comme les antécédents en matière de crédit, les voyages et les emplois antérieurs, la scolarité, les fréquentations, les antécédents criminels et nombre d'autres sujets appropriés ou non. Ils devront aussi fournir des renseignements sur les membres de leur famille. C'est à cela que nous exposerions les travailleurs Canadiens qui se livrent à la manutention de marchandises dangereuses.

Les travailleurs qui refuseront de répondre à ces questions indiscrètes pourraient perdre leur emploi. Puis, qu'arrivera-t-il à ceux qui n'obtiendront pas l'habilitation de sécurité en raison d'un incident aussi banal qu'une déclaration de culpabilité pour un crime commis alors qu'ils étaient adolescents? Ils perdront leur emploi.

On s'inquiète également de cette atteinte à la vie privée et de ceux à qui ces renseignements seront donnés. Cela nous préoccupe tous grandement à la Chambre, au vu des nombreuses mesures prises depuis les actes de terrorisme commis en 2001. Les débardeurs ont découvert que le Service canadien de renseignement de sécurité, ou SCRS, pouvait fournir les renseignements personnels les concernant à des gouvernements étrangers.

Nous avons également proposé un amendement qui limiterait la capacité du gouvernement de divulguer à un autre gouvernement les renseignements recueillis pour la délivrance des habilitations de sécurité en matière de transport. L'amendement a été présenté, mais il a aussi été rejeté par le comité.

Encore une fois, nos tentatives pour protéger les droits des Canadiens de manière raisonnable et logique, sans aller trop loin et en nous limitant à ce qui est requis pour la sécurité, ont été rejetées.

Nous savons que le gouvernement accepte difficilement que des Canadiens défendent leurs droits. Prenez ce qu'il a fait avec l'équité salariale, sous couvert d'un projet de loi d'exécution du budget. Il a enlevé aux femmes leur droit à l'égalité et leur capacité de négocier des questions importantes comme celle-là en pleine crise économique. Imaginez les conséquences qu'aurait pour les travailleurs canadiens une grave atteinte à la sécurité au Canada? En cas d'atteinte à la sécurité, quels types de mesures draconiennes le ministre pourrait-il proposer grâce aux pouvoirs que lui confèreraient les dispositions du projet de loi?

● (1620)

Après l'échec de ces deux amendements, c'est donc avec précaution que nous avons présenté un amendement portant précisément sur les droits de la personne afin que tout règlement que prendrait le ministre en vertu du projet de loi au sujet des habilitations de sécurité dans les transports — et ce ne sont pas des questions complexes — soit renvoyé à un comité parlementaire pour y être examiné. Cela nous permettrait au moins de comprendre les effets des lois sur les droits fondamentaux des Canadiens.

Le projet de loi n'impose aucune restriction au ministre et n'établit aucun critère permettant de déterminer qui obtiendra ou non une habilitation de sécurité.

Selon Transports Canada, la décision d'octroyer ou de refuser une habilitation de sécurité est fondée sur une évaluation globale obtenue à la suite d'une vérification des antécédents. Cela signifie que des Canadiens vont perdre leur emploi à cause d'un processus subjectif qui risque de ne jamais être examiné par le Parlement si nous n'apportons pas au projet de loi les amendements appropriés.

L'amendement libéral, que nous avons appuyé, ne permettrait d'examiner que les règlements que le comité veut bien examiner. Il ne garantirait pas l'examen, au comité, des règlements qui auraient des répercussions sur les droits des Canadiens. Un tel examen ne serait possible qu'avec l'appui de la majorité des membres du comité. L'opposition a l'occasion de jeter un regard critique sur ce que fait le gouvernement à l'étape du comité, mais même lorsque le gouvernement est minoritaire, une majorité des membres d'un comité peut simplement refuser d'examiner une question.

Si un élément avait des répercussions sur les droits des Canadiens sous un gouvernement majoritaire, le comité n'aurait vraisemblablement pas l'occasion de l'examiner. Voilà le grand défaut de l'amendement libéral. Une telle situation n'aurait pu se produire avec notre amendement.

Avec leur amendement inoffensif, les libéraux ont calmé les angoisses qu'ils avaient au sujet de certaines des questions que nous avons soulevées au comité. J'ai senti qu'il y avait une certaine angoisse mais, encore une fois, nous n'avons que la demi-mesure proposée par les libéraux en ce qui concerne ce projet de loi.

Initiatives ministérielles

La question des marchandises dangereuses, de leur sûreté et de leur manutention est très importante. Nous le reconnaissons. Nous reconnaissons que bon nombre des dispositions du projet de loi sont bonnes et que le gouvernement et les entreprises peuvent s'entendre à maints égards. Toutefois, le droit à la vie privée, un droit fondamental des Canadiens, et le respect des droits de la personne sont des questions pour lesquelles il ne saurait y avoir de compromis. Ces droits fondamentaux doivent être respectés.

Nous avons des réserves à l'égard du projet de loi, parce que nous n'avons pas réussi à faire en sorte qu'il soit façonné de manière à protéger les Canadiens au fil du temps. Il assure peut-être que le gouvernement actuel respecte les droits des Canadiens, mais il n'assure aucunement que le prochain ministre ou un autre gouvernement fera de même.

Voilà les réserves que nous avons. Au-delà d'une mesure qui rejoint le Parlement actuel, le gouvernement actuel, nous voulons une mesure qui permette de protéger les droits fondamentaux des Canadiens dans l'avenir. C'est pour cela que nous désapprouvons ce qui s'est passé avec ce projet de loi. Je reste ouvert à ce qu'on amende le projet de loi de manière à l'améliorer légèrement, et j'ai eu des discussions avec le secrétaire parlementaire à cet égard.

● (1625)

Nous encourageons le gouvernement à simplement examiner de près le projet de loi. S'il peut apporter des réponses à nos questions, nous nous ferons un plaisir d'appuyer ses efforts et de faire en sorte que ce projet de loi serve les intérêts des Canadiens. Sinon, l'impasse dans laquelle nous sommes aujourd'hui persistera.

Notre travail ne consiste pas seulement à protéger les Canadiens, mais à protéger également leurs droits. Il faut toujours trouver un certain équilibre, et c'est difficile. Nous ne pouvons pas dire que la loi est simple ou que la façon dont nous définissons nos droits est simple. La Charte canadienne des droits et libertés n'a été adoptée qu'en 1982. Une bonne partie des mesures législatives que nous examinons ne respectent pas la Charte, alors pourquoi présenter aujourd'hui un projet de loi qui ne respecte pas lui non plus la Charte canadienne des droits et libertés de 1982? Pourquoi ne pas travailler ensemble pour trouver des solutions qui cadrent avec un bon système de gouvernance?

On parle de la mise en place d'un système d'habilitations de sécurité en matière de transport pour les travailleurs, mais le projet de loi propose une autre approche. Il n'était pas nécessaire d'emprunter cette voie. Parce que nous demandons aux entreprises qui transportent des marchandises dangereuses de mettre au point des plans de sécurité en matière de transport, nous avons l'occasion de collaborer avec elles. Nous pouvons travailler avec elles de manière sélective pour faire en sorte que leur planification en matière de sécurité pour le transport inclue les employés qui transportent ces marchandises.

Il n'est pas nécessaire d'adopter un programme national d'habilitations de sécurité dans les transports pour atteindre les objectifs que nous voulons atteindre avec ce projet de loi. Le projet de loi propose déjà une autre solution.

C'est ce genre de choses sur lesquelles il faut s'attarder lorsqu'on examine ce type de mesure législative. Depuis 2002 il est question de modifier cette loi. Le sentiment d'urgence entourant le projet de loi n'est que du théâtre. Nous devons nous assurer que, pour une fois, la loi convienne.

M. Jim Maloway (Elmwood—Transcona, NPD): Madame la Présidente, je remercie le secrétaire parlementaire d'avoir répondu si rapidement à ma question pour savoir si ce projet de loi

s'appliquerait aux militaires. Il a dit que ce ne serait pas le cas, mais que les militaires se conformeraient volontairement aux dispositions du projet de loi.

Je voudrais faire une remarque au sujet de la manière dont le gouvernement actuel, lorsqu'il formait l'opposition, se plaignait du fait qu'on traitait comme des criminels les chasseurs de canards et les agriculteurs qui n'enregistraient pas leurs armes d'épaule. Il a aussi dit que le registre n'empêchait pas les criminels de se procurer des armes s'ils le voulaient vraiment. Nous avons vu que cela était vrai.

Maintenant, dans cette mesure législative, le gouvernement veut traiter comme des criminels les agriculteurs qui ne veulent pas s'enregistrer pour avoir le droit de transporter des engrais, mais les criminels peuvent encore se procurer des engrais s'ils le veulent. Aux États-Unis, nous avons vu un exemple de terrorisme intérieur où cela s'est produit. Aucun enregistrement n'empêchera les criminels d'obtenir toutes les quantités d'engrais qu'ils veulent.

Le député a parlé d'imposer des restrictions. Nous sommes satisfaits du projet de loi, à l'exception des quelques réserves mineures qu'a le député, et nous espérons pouvoir résoudre tout cela cet après-midi. Il a parlé d'assujettir le ministre à des restrictions. Pourrait-il décrire les amendements qu'il a présentés dans le passé et expliquer comment nous pourrions en arriver à une solution aujourd'hui à ce sujet?

● (1630)

M. Dennis Bevington: Madame la Présidente, j'ai parlé d'un certain nombre de modifications, mais une en particulier, prévue à l'article 5.2, donnerait au ministre le pouvoir d'accorder une habilitation de sécurité en matière de transport aux personnes qui sont chargées du transport de marchandises à l'échelle internationale ou qui travaillent dans les ports ou les aéroports. Voilà une définition du type d'habilitation de sécurité en matière de transport pour laquelle le ministre a déclaré qu'il avait vraiment besoin de ce projet de loi pour assurer l'harmonisation avec les exigences américaines.

Le député a bien raison. Si quelqu'un réalisait une analyse des habilitations de sécurité dans le cas des marchandises dangereuses, il se rendrait compte de la possibilité d'imposer une habilitation de sécurité à des personnes qui, parfois, sont en possession d'armes à feu. Évidemment, nous ne souhaitons pas aller aussi loin, car nous ne voulons pas encombrer les chasseurs, les trappeurs et les tireurs sportifs d'habilitations de sécurité.

Tout à coup, si ce projet de loi est adopté, nous pourrions imposer une habilitation de sécurité en matière de transport à des personnes qui pourraient être appelées à manipuler des marchandises dangereuses pendant quelques jours au cours d'un mois. Il pourrait s'agir de matières dangereuses qui ne causeront pas d'explosion ni quoi que ce soit du genre.

Ce que nous ferons de ce projet de loi est très important, dans la mesure où nous mettrons en place les habilitations de sécurité en matière de transport. Je tiens à souligner de nouveau que l'endroit le plus vraisemblable où prévoir les habilitations de sécurité en matière de transport pour les Canadiens, c'est à l'intérieur des plans de sécurité en matière de transport des industries. Il aurait été plus utile de faire cela, plutôt que de confier au ministre le pouvoir d'implanter cette mesure à la grandeur du Canada.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Madame la Présidente, comme toujours, j'apprécie les commentaires du député de Western Arctic. Il a évidemment lu le projet de loi et fait preuve de diligence raisonnable. J'aimerais pouvoir dire la même chose des autres partis.

Initiatives ministérielles

Le député pourrait-il décrire la position des autres partis en ce qui concerne les lacunes de ce projet de loi? Nous adhérons tous au principe du projet de loi, mais, avec le gouvernement conservateur, ce sont toujours les détails qui posent problème. Il n'est pas capable de rédiger une mesure législative correctement.

Quelle est la position des partis et que doit-il se produire avant que ce projet de loi ne soit prêt à être sanctionné par la Chambre des communes?

M. Dennis Bevington: Madame la Présidente, nous aimerions bien entendu que ce projet de loi soit un peu moins habilitant, et un peu plus normatif. C'est comme cela que le projet de loi a été présenté. Il a été présenté comme une mesure législative normative pour les habilitations de sécurité en matière de transport, et c'est ce que le projet de loi devrait être.

Pour ce qui est des autres partis, nous n'avons pas obtenu un grand appui de leur part à cet égard. Le Bloc a certainement démontré un vif intérêt envers cette question.

Nous devons nous rappeler que ce projet de loi a été présenté aux députés comme une mesure législative normative plutôt que comme une mesure législative habilitante. Cela a pris beaucoup de travail à l'étape de l'étude en comité pour pouvoir arriver à un stade où le gouvernement pourrait admettre la nature habilitante du projet de loi et peut-être aussi ses plans futurs. Nous n'en sommes pas encore là. Ce sont quelques-uns des problèmes que nous avons avec ce projet de loi.

M. Peter Julian: Madame la Présidente, le député de Western Arctic pourrait-il nous éclairer? À ce stade, est-ce que je dois comprendre que le NPD est en train de présenter des motions de fond afin d'améliorer le projet de loi pendant que les autres partis laissent passer n'importe quoi sans prendre les précautions qui s'imposent ni procéder à l'examen nécessaire?

• (1635)

M. Dennis Bevington: Madame la Présidente, c'est vraiment l'impression que j'ai après avoir passé un certain temps au comité et examiné notamment l'amendement libéral qui permettrait au comité de revoir tout règlement après sa mise en place et son entrée en vigueur afin de pouvoir réagir à une plainte et ajuster les choses en conséquence.

En ce qui concerne un bon nombre des autres dispositions de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, c'est une bonne idée. Cependant, pour ce qui est de l'article 5.2, relatif aux droits de la personne, à la protection des renseignements personnels et à la gestion des ressources humaines et de leur travail, nous étions d'avis qu'il était beaucoup plus important d'appliquer un amendement comme celui que nous avons proposé, qui dit que les règlements mis en place par le ministre doivent être examinés par un comité parlementaire avant leur mise en oeuvre.

Nous voulons l'assurance que les règlements ne porteront pas atteinte aux droits des Canadiens. Si le gouvernement était de bonne foi, il accepterait cet examen. Il ne s'agit pas en l'occurrence de 3 000 pages de règlements complexes sur lesquels un comité devrait travailler des mois. Il n'est question que de règlements sur les habilitations de sécurité en matière de transport.

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Madame la Présidente, je voudrais demander au député s'il sait qu'il y a déjà en place des règlements qui empêcheraient les agriculteurs de transporter leurs produits chimiques et leurs engrais. Les agriculteurs ne seront pas touchés par cette nouvelle réglementation. Je pense

qu'il est important que cela soit dit clairement. Je me demande si le député est au courant et s'il peut nous dire ce qu'il en pense.

M. Dennis Bevington: Madame la Présidente, je voudrais citer la Canadian Association of Agri-Retailers. Elle se dit très préoccupée par le règlement qui sera mis en place en vertu de la loi. Évidemment, le secteur agricole est vaste. Il y a les agriculteurs et les fournisseurs. La ligne de démarcation entre les deux n'est probablement pas couverte par le règlement existant. Nous devons voir comment les choses se mettent en place. Cependant, il est clair que cela préoccupe l'association.

M. Peter Julian: Madame la Présidente, le projet de loi est important et, comme toujours, nous, dans le coin néo-démocrate de la Chambre, examinons très attentivement le projet de loi et nous croyons que c'est ce que tous les députés devraient faire devant les problèmes comme ceux qui, on le sait, frappent les agriculteurs et les petites collectivités agricoles du Canada. Lorsque surgissent des difficultés qui préoccupent les débardeurs de villes comme Vancouver et Halifax, ou n'importe qui d'autre, le NPD aime les analyser à fond.

Le député de Western Arctic peut-il nous dire quelles sont les trois choses qui doivent être faites pour...

La présidente suppléante (Mme Denise Savoie): J'accorde 25 secondes au député de Western Arctic pour répondre.

M. Dennis Bevington: Madame la Présidente, premièrement, donner au ministre le pouvoir de déterminer à qui les habilitations de sécurité dans le transport peuvent s'appliquer; deuxièmement, l'assurance que les renseignements recueillis par le ministre aux fins de ces habilitations de sécurité ne seront pas communiqués à un gouvernement étranger; troisièmement, la possibilité, pour le Parlement, de s'assurer que le règlement respecte les droits des Canadiens avant d'être mis en oeuvre.

La présidente suppléante (Mme Denise Savoie): Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée d'Etobicoke-Nord, L'environnement; le député de Malpeque, L'accès à l'information.

Reprise du débat. Le député de Burnaby—New Westminster a la parole.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Madame la Présidente, le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, est un projet de loi important.

Les gens qui écoutent les débats parlementaires aujourd'hui doivent savoir que les problèmes dans le projet de loi, dont le député de Western Arctic vient de parler devant la Chambre, devraient inquiéter tous les Canadiens. Il est évident que personne dans cette enceinte ne souhaite qu'on relâche les mesures de sécurité prévues dans les dispositions sur les marchandises dangereuses. Nous croyons tous à l'augmentation du niveau de sûreté et de sécurité pour tous les Canadiens. Cependant, par son comportement, le gouvernement montre clairement qu'il a tendance à réduire la sûreté et la sécurité. C'est pourquoi nous devons malheureusement examiner à la loupe chaque projet de loi présenté à la Chambre pour nous assurer qu'il permettra vraiment d'atteindre les objectifs fixés.

Initiatives ministérielles

Nous avons nettement considéré qu'il y avait eu diminution du niveau de sûreté et de sécurité pour les Canadiens avec les fameux systèmes de gestion de la sécurité, qui laissent la responsabilité de la sécurité aux entreprises elles-mêmes et où les PDG doivent eux-mêmes faire respecter les règles de sécurité. Ce sont les libéraux qui ont mis en oeuvre ces systèmes avec la Loi sur les chemins de fer. Ils ont essentiellement confié la gestion de la sécurité dans le transport ferroviaire à Hunter Harrison et à d'autres PDG de grande entreprise. Le gouvernement a tout simplement cessé de s'occuper de la protection des Canadiens.

Que s'est-il produit par la suite? Le taux des déraillements s'est mis à grimper. En Colombie-Britannique, nous avons eu un certain nombre de déraillements qui ont beaucoup retenu l'attention dans les médias, avec des morts et une dégradation de l'environnement. Tout cela a été la conséquence du retrait du gouvernement du domaine de la gestion de la sécurité et de la protection des Canadiens.

Quand le gouvernement actuel a adopté le modèle des libéraux, il a adopté le même genre de programme. Pour réaliser de petites économies, il a voulu réduire le nombre d'inspecteurs de vol et mettre la sécurité du transport aérien entre les mains des PDG. Le NPD s'est opposé au projet de loi et a empêché son adoption à la Chambre. Nous ne nous y sommes pas opposés parce que nous pensions qu'aucun transporteur aérien ne s'acquitterait de sa responsabilité. Bien sûr que non. Certains d'entre eux seraient très responsables, mais nous savions que d'autres ne le seraient pas.

Il suffit de penser à certains transporteurs aériens véreux que nous avons connus par le passé pour comprendre que, souvent, quand un transporteur éprouve des difficultés financières, la haute direction réduit les mesures de sécurité pour faire des économies et se tenir à flot. Voilà pourquoi nous nous sommes opposés au projet de loi et nous avons empêché son adoption à deux reprises. Je suis heureux d'affirmer que c'est grâce au NPD si les SGS n'ont pas complètement été mis en oeuvre dans le secteur de l'aviation commerciale au Canada. Les députés néo-démocrates ont dit d'une seule voix au gouvernement qu'il ne pouvait mettre en oeuvre les SGS, qu'il ne pouvait dévaloriser la sécurité des Canadiens et qu'au moins un parti à la Chambre préconiserait un niveau de sécurité adéquat et l'amélioration de la sécurité des familles canadiennes.

Depuis que les SGS ont été appliqués aux avions d'affaires, un certain nombre d'accidents tragiques ont eu lieu. Le Bureau de la sécurité des transports étudie ces accidents pour déterminer dans quelle mesure le fait de confier la sécurité aux entreprises y a joué un rôle. Nous avons entendu parler récemment d'autres accidents et nous savons que le gouvernement s'efforce d'implanter le système de gestion de la sécurité dans d'autres domaines, comme celui des hélicoptères.

Or, le bilan du gouvernement en matière de sécurité n'est pas très reluisant. Il ne l'est pas non plus pour ce qui est de l'intérêt général qu'il porte à la sécurité publique. Les salaires des agents de la GRC ont été réduits, comme l'a été le nombre de poursuites, partout au Canada. Le gouvernement a beau aller de l'avant avec certaines mesures législatives en matière de justice, il ne saisit pas le principe de base, qui consiste à établir un système capable de protéger les Canadiens. Voilà le problème. C'est le bilan du gouvernement qui alimente notre scepticisme. Le gouvernement semble vouloir assurer la sécurité des Canadiens en faisant des compressions, au lieu de mettre en oeuvre un programme sensé. À cause de cela, nous allons redoubler de vigilance pour faire en sorte que toute mesure législative proposée par le gouvernement ait pour effet d'améliorer le niveau de sécurité des Canadiens. Nous ne sommes pas un parti de béni-oui-oui comme les libéraux.

● (1640)

Nous croyons avoir un rôle à jouer comme parlementaires. Les néo-démocrates travaillent très fort parce qu'ils estiment que les Canadiens ne méritent rien de moins et doivent exiger de leurs députés un examen à la loupe de toute mesure législative.

Voilà comment nous abordons le projet de loi C-9. Le rôle de notre caucus au Parlement consiste essentiellement, depuis les trois dernières législatures, à examiner en toute diligence les projets de loi du gouvernement et à veiller à ce qu'ils soient conformes aux intentions énoncées.

Nous sommes quelque peu insatisfaits de l'approche du gouvernement concernant les marchandises dangereuses. En matière d'examen de conteneurs, par exemple, les conservateurs sont tout aussi irresponsables que l'ont été avant eux les libéraux. En effet, moins de 1 p. 100 des conteneurs qui viennent de partout dans le monde sont examinés.

Le gouvernement ne doit pas lésiner sur la question des marchandises dangereuses. Il doit prendre le taureau par les cornes, au lieu de consentir à tour de bras des concessions fiscales aux entreprises, comme si c'était sa raison d'être. Le gouvernement doit se rendre à l'évidence: nous n'examinons qu'une très faible proportion des millions de conteneurs qui arrivent au Canada chaque année pour tenter d'en établir le contenu.

À cet égard, si le gouvernement décidait d'investir, il bénéficierait de l'appui du NPD. Mais il n'a fait aucune tentative pour accroître les contrôles dont ces conteneurs qui arrivent d'autres régions du globe devraient faire l'objet.

Nous en arrivons donc au projet de loi C-9. Comme le député de Western Arctic, le porte-parole en matière de transport du NPD, l'a dit très clairement, une de nos plus grandes préoccupations est l'article 5. Sous le titre « Habilitations de sécurité en matière de transport », on peut lire ce qui suit:

Le ministre peut, pour l'application de la présente loi, octroyer, refuser, suspendre ou révoquer une habilitation de sécurité en matière de transport.

C'est un problème fondamental. Quand nous donnons un chèque en blanc à un ministre et que, essentiellement, nous lui donnons les pleins pouvoirs, qu'est-ce que cela signifie sur le plan des activités du gouvernement? Pouvons-nous être certains que le gouvernement usera de ces pleins pouvoirs accordés au ministre pour s'assurer que ce qui est mis en place est juste pour les Canadiens?

Nous avons vu le gouvernement, à diverses occasions, utiliser ces pleins pouvoirs qui lui sont donnés par la loi d'une manière que nous ne jugeons pas appropriée, tout récemment encore en refusant des visas d'immigration à des gens avec lesquels il n'est pas d'accord, essentiellement disant non. Il se sert de ces pleins pouvoirs pour dire simplement non à certaines catégories de personnes.

L'absence de freins et contrepoids est une source de grandes préoccupations pour nous. Les modifications proposées à l'article 5 donnent essentiellement un chèque en blanc au ministre et ne permet pas la mise en place des freins et contrepoids qui sont absolument essentiels, selon nous, dans une société démocratique et libre.

C'est un problème fondamental et c'est la raison pour laquelle des questions ont été soulevées dans diverses régions du pays à propos du bien-fondé de l'adoption du projet de loi C-9 tel qu'il est actuellement.

Initiatives ministérielles

Comme je le disais, l'absence de stratégie globale de la part du gouvernement concernant les marchandises dangereuses pose un problème. Le régime de sécurité manque de crédibilité, si l'on pense à l'autogestion de la sécurité et au fait que l'on confie nos systèmes de gestion de la sécurité — et, partant, la sécurité des Canadiens et de leurs familles — à un chef d'entreprise qui ne tiendra pas nécessairement compte de tous les aspects de la sécurité pouvant être en cause.

Nous avons aussi empêché l'adoption à la Chambre de mesures législatives qui, essentiellement, donnaient l'absolution à ceux qui auraient commis un acte répréhensible ou qui auraient agi de façon irresponsable ou inappropriée. Nous avons dit non. Voilà les dispositions concernant les SGS dont nous avons empêché l'adoption à la Chambre. À cette époque, seuls les néo-démocrates avaient dénoncé la situation, mais maintenant de plus en plus de gens le font.

Le juge Moshansky a dit cette semaine que, en raison des SGS, le ciel canadien est moins sûr maintenant qu'il l'était à l'époque de la tragédie de Dryden, en 1989. Selon lui, nous régressons en matière de sécurité des transports.

● (1645)

La situation serait encore pire n'eût été des valeureux députés du NPD qui ont stoppé l'étude de ces projets de loi à la Chambre des communes, parce qu'ils savaient qu'ils n'étaient pas dans l'intérêt de la population.

Le juge Moshansky dénonce la situation, les inspecteurs de vol la dénoncent et les médias s'y intéressent de plus en plus, maintenant, en raison des écrasements d'avion. Tous désirent que la sécurité des Canadiens soit assurée selon des normes plus rigoureuses, et non plus laxistes.

Le projet de loi a été présenté. Nous avons entendu le député de Western Arctic nous expliquer que des amendements avaient été proposés pour améliorer la mesure législative et faire en sorte qu'elle permette d'atteindre ses objectifs. Maintenant, des lettres et des témoignages exprimant les graves préoccupations de groupes des quatre coins du pays continuent d'affluer pour dénoncer le fait que le Comité des transports n'a pas adopté les amendements proposés par le député de Western Arctic.

Le député de Western Arctic est un gars sympathique, mais c'est aussi un gars brillant. Il a présenté ces amendements dans le but d'améliorer le projet de loi, de faire en sorte que cette mesure ait vraiment l'effet voulu.

Les conservateurs sont très habiles pour présenter les choses sous un jour favorable et pour jeter de la poudre aux yeux; ils le sont nettement moins lorsqu'il s'agit de substance. Le traitement des questions de justice pénale constitue certainement une belle illustration de cette réalité. Les SGS en sont un autre exemple. En fait, je pourrais parler pendant 20 minutes uniquement des diverses méthodes qu'utilisent les conservateurs pour ne pas faire ce à quoi ils prétendent s'employer.

De toute évidence, nous avons la preuve que certaines préoccupations ont été soulevées à l'égard de cette mesure législative.

Il y a à peine deux semaines, la Canadian Association of Agri-Retailers a dit ceci dans une lettre: « Confrontés à une pression croissante à cause de la réglementation gouvernementale et du resserrement des normes de l'industrie, les vendeurs de produits agricoles doivent assumer des coûts prohibitifs pour que leurs entreprises respectent les exigences liées à l'infrastructure de sûreté et de sécurité. Les vendeurs de produits agricoles ne peuvent

assumer ce fardeau financier seuls. À défaut d'aide gouvernementale, de nombreuses entreprises seront forcées soit de se retirer du marché des engrais, soit d'imputer des frais additionnels aux agriculteurs canadiens qui subissent déjà les contrecoûts de la récession économique. Les détaillants agricoles ressentent encore les effets dévastateurs de la dépréciation des engrais à la suite de la chute abrupte du cours des produits de base à l'automne 2008. »

Les agriculteurs et les vendeurs de produits agricoles canadiens sont préoccupés des conséquences éventuelles de cette situation. Comme cette mesure législative n'a pas été bien rédigée et qu'elle donne essentiellement carte blanche, ils sont préoccupés des conséquences que cela peut avoir. À ce jour, le gouvernement a fait la sourde oreille, mais il n'est jamais trop tard pour écouter le NPD. Nous proposons de nouveau ces amendements et nous tentons de faire comprendre au gouvernement que le projet de loi, dans sa forme actuelle, ne peut permettre de traiter de façon appropriée les questions fondamentales liées au transport des marchandises dangereuses.

L'International Longshore and Warehouse Union — Canada, ou ILWU, a également fait état de ses préoccupations à l'égard de ce projet de loi dans une très longue lettre rédigée par Tom Dufresne, président de ce syndicat. M. Dufresne est un dirigeant syndical de la Colombie-Britannique très éloquent qui jouit certainement de l'appui des syndiqués de la base.

Ces travailleurs d'entrepôt et ces débardeurs qui triment dur et qui sont dévoués travaillent tous les jours. Ils veillent à ce que les marchandises continuent de circuler au Canada. On aurait pu croire donc que le gouvernement les écouterait, mais il ne l'a pas encore fait.

La lettre dit ceci:

L'examen du projet de loi C-9 a immédiatement amené l'ILWU à exprimer de sérieuses préoccupations à l'égard du paragraphe 5.2(1) qui exige que les travailleurs faisant la manutention ou le transport de marchandises dangereuses soient titulaires d'une habilitation de sécurité en matière de transport.

Il s'agit de l'article 5 dont j'ai fait mention plus tôt.

Je poursuis la lecture:

Le Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada prend la vie privée et la sécurité d'emploi de ses membres très au sérieux et s'inquiète donc des effets attentatoires des vérifications superflues dont des travailleurs et des employés canadiens feraient l'objet. Le syndicat est déterminé à assurer la sécurité de ses membres et des ports du Canada. Toutefois, le syndicat n'est pas d'avis que l'obligation d'être titulaire d'une habilitation de sécurité pour transporter des marchandises dangereuses contribuera à l'atteinte de cet objectif.

C'est-à-dire selon le libellé actuel du projet de loi, pour des raisons évidentes. Le projet de loi n'inquiète donc pas seulement les agriculteurs.

Le paragraphe 5.2(1) stipule qu'aucun travailleur ne peut se livrer à la manutention ou au transport de marchandises dangereuses « à moins d'être titulaire d'une habilitation de sécurité en matière de transport ».

C'est ce que j'avais mentionné plus tôt. Le député de Western Arctic en a aussi parlé.

● (1650)

Cela signifie que les travailleurs devront répondre à des questions indiscrètes sur une foule de sujets personnels hors de propos comme les antécédents en matière de crédit, les voyages et les emplois antérieurs, la scolarité et les fréquentations. Ils devront aussi fournir des renseignements sur les membres de leur famille.

Ceux qui refusent de répondre à ces questions personnelles indiscrètes pourraient, comme d'autres, perdre leur emploi.

Initiatives ministérielles

Je me demande combien de députés conservateurs répondraient de façon satisfaisante à des questions du genre sur les antécédents en matière de crédit, les voyages et les emplois antérieurs, la scolarité et les fréquentations. Les députés conservateurs n'aimeraient certainement pas qu'on fouille ainsi dans leur vie personnelle, mais ils n'hésitent pas à faire subir ce traitement à des débardeurs et des magasiniers honnêtes et travailleurs.

Il ne faut pas non plus oublier qu'ils permettent à plus de 99 p. 100 des conteneurs de fret d'entrer sans problème au Canada, peu importe leur provenance.

Qu'est-ce qui cloche dans ce scénario? On laisse les conteneurs provenant de n'importe où entrer au Canada sans surveillance, sans contrôle, sans investissement pour veiller à ce qu'ils ne contiennent pas de marchandises dangereuses, mais on oblige des Canadiens qui travaillent fort sur les quais depuis des décennies à subir une enquête poussée pour s'assurer qu'ils n'ont pas fumé un joint quand ils étaient adolescents, ou n'importe quelle autre stratagème concocté par les conservateurs pour faire perdre leur emploi à ces vaillants Canadiens.

C'est absurde. Il s'agit d'un chèque en blanc. On comprend très bien pourquoi le chèque en blanc du ministre suscite des préoccupations.

L'ILWU ajoute qu'elle conteste actuellement devant les tribunaux cette exigence qui se trouve dans ce projet de loi. La lettre se poursuit ainsi:

L'ILWU est particulièrement troublée du fait que le SCRS a admis durant les délibérations que les renseignements personnels recueillis auprès des employés et fournis au SCRS durant la vérification des antécédents pourraient être divulgués à des gouvernements étrangers.

C'est là une des préoccupations soulevées par le député de Western Arctic. Non seulement pénalisons-nous les agriculteurs qui transportent de l'engrais, mais après un contre-interrogatoire rigoureux auprès d'employés qui comptent des décennies d'expérience sur les quais, les renseignements recueillis peuvent être envoyés n'importe où. Il n'y a pas de système de contrôle, pas de système de freins et de contrepoids. Les conservateurs disent essentiellement qu'ils veulent un chèque en blanc pour faire ce qu'ils veulent.

La lettre se poursuit ainsi:

Il n'y a pas de critères pour déterminer qui obtiendra ou non l'habilitation de sécurité. Transports Canada précise que « [l]a décision d'accorder ou de refuser une autorisation de sécurité s'appuie sur une évaluation globale des renseignements issus de la vérification des antécédents [...] » Par conséquent, les travailleurs pourraient être privés de leur emploi en raison de critères subjectifs.

Évidemment, comme la lettre le précise,

Cela est particulièrement problématique dans le cas des travailleurs qui manutentionnent des marchandises dangereuses puisqu'il s'agit d'employés de confiance compétents à temps plein qui ont beaucoup à perdre s'ils sont privés de leur emploi.

La lettre conclut essentiellement en précisant que les travailleurs de première ligne sur les quais dans les ports canadiens et dans l'ensemble du réseau de transport sont déjà assujettis à de multiples exigences de sécurité, y compris les zones protégées, les laissez-passer pour les zones d'accès restreint, les caméras, les patrouilles maritimes et terrestres, les barrières et les clôtures qui empêchent les personnes non autorisées d'accéder aux zones où les marchandises dangereuses sont déchargées.

Par conséquent, l'ILWU fait valoir que les vérifications des antécédents n'accroîtront rien la sécurité des ports et du réseau de transport du Canada.

La raison saute aux yeux. Le gouvernement ne s'est pas attaqué à la base, comme je l'ai mentionné, soit l'inspection des conteneurs. Les conservateurs ne veulent pas faire l'investissement. Ils présentent toutefois un projet de loi imparfait même pour les députés conservateurs et libéraux.

Le NPD a proposé au comité et à la Chambre de combler ces lacunes de manière à ce que le projet de loi C-9 fasse ce qu'il est censé faire. C'est là notre rôle à titre de députés néo-démocrates et c'est un rôle que nous assumons fièrement pour défendre les intérêts des Canadiens.

• (1655)

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Madame la Présidente, je me réjouis de cette occasion de poser quelques questions au député. J'ai l'impression qu'il parlait d'un tout autre projet de loi que celui dont le comité a été saisi. Il a mentionné plusieurs fois les systèmes de gestion de la sécurité. Ceux-ci n'ont absolument rien à voir avec le projet de loi C-9. Je me demande si le député en est conscient.

Nous avons travaillé d'arrache-pied avec les intervenants sur ce projet de loi. Nous avons consulté l'industrie du camionnage. Nous avons consulté les Teamsters. Nous avons consulté les agriculteurs, qui, en passant, ne seront pas pénalisés par le projet de loi.

Il est important pour nous de protéger les Canadiens. Pourquoi le député semble-t-il tellement opposé à la protection des Canadiens et aux mesures permettant de faire en sorte que les marchandises dangereuses soient transportées en toute sécurité par des personnes autorisées à transporter ces marchandises?

Pourquoi cela pose-t-il un tel problème au député? Pourquoi le NPD s'oppose-t-il à toutes les mesures que nous essayons de mettre en oeuvre pour le bien des Canadiens?

• (1700)

M. Peter Julian: Madame la Présidente, j'ai parlé des SGS parce que, de toute évidence, tout ce que font les conservateurs n'est pas dans l'intérêt des Canadiens. Les conservateurs l'ont admis eux-mêmes en retirant le projet de loi sur les SGS. Si le NPD ne s'était pas opposé à ce projet de loi, il aurait été adopté, et des Canadiens seraient peut-être morts à cause de cette approche totalement irresponsable qui avait pour effet de réduire la sécurité. C'est en vertu de ce principe que nous examinons les projets de loi d'initiative ministérielle d'aujourd'hui.

Les libéraux ne feront pas cela. Comme la députée le sait pertinemment, les libéraux donnent leur aval à tout ce que les conservateurs décident de faire. En effet, peu importe à quel point un projet de loi est mauvais pour le Canada, nous savons que les libéraux se contentent de l'approuver. C'est le rôle de ce parti. Après 63 votes de confiance et des centaines d'autres votes, on a vu que, peu importe ce que les conservateurs présentent à la Chambre, les libéraux l'entérinent d'office. Le NPD ne fait pas cela. Nous examinons tout minutieusement.

L'Association canadienne des vendeurs de produits agricoles et le Syndicat international des débardeurs et magasiniers s'opposent à ce projet de loi. Ils ont soulevé des objections très légitimes.

Compte tenu de ces objections importantes, j'espère que la députée de Portage—Lisgar parlera à sa ministre et à d'autres membres de son caucus afin que le projet de loi ait l'effet recherché par les conservateurs, soit, espérons-le, protéger les Canadiens dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, dans le cadre d'une vaste stratégie qui permet véritablement de rehausser la sécurité de la population canadienne. J'espère qu'elle fera cela.

Initiatives ministérielles

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, les systèmes de gestion de la sécurité sont très importants dans ce projet de loi. La déréglementation de l'industrie ferroviaire a permis la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité. Dans une récente étude sur la circulation ferroviaire, il est question de la culture d'intimidation et de la peur ressentie par les travailleurs ferroviaires qui sont censés faire rapport dans le cadre de ces systèmes. La déréglementation est très importante à cet égard, car les éléments sont interreliés.

Les conservateurs disent faire cela pour la sécurité publique, mais je vais vous donner un exemple précis de ce qu'ils font par ailleurs avec la déréglementation et des conséquences que cela a.

Le Canadien Pacifique a fait une demande de dérogation en vue de licencier et de muter 25 inspecteurs de la sécurité à Windsor. Ils seront relocalisés. Il n'y aura pas d'évaluation du soutien du transport ferroviaire entre Chicago et Toronto, et Montréal. Il n'y aura pas d'inspection entre ces villes. Le ministre n'a pas encore réagi afin de protéger ces emplois. Le Canadien Pacifique a fait une nouvelle demande de dérogation. La réalité est que, au cours des prochaines semaines, ces travailleurs pourraient être retirés.

Comment pouvons-nous dire aux États-Unis que nous voulons assurer la sécurité et, en même temps, supprimer toutes les activités d'inspection dans tout le Sud de l'Ontario?

M. Peter Julian: Voilà toute la question, monsieur le Président. Il s'agit de la différence entre les apparences et la réalité. Le gouvernement conservateur est passé maître dans l'art de nous raconter des histoires. Il tente de se servir du titre du projet de loi pour prétendre que nous sommes en faveur du transport des marchandises dangereuses parce que nous nous opposons au projet de loi, au lieu d'examiner le document en détails et d'en déterminer les incidences. Les répercussions de l'attitude du gouvernement dans d'autres domaines démontrent qu'il n'est pas très responsable lorsqu'il est question de sécurité.

Pour revenir à la question précédente posée par la députée de Portage—Lisgar, on ne peut que s'interroger sur l'incidence qu'aura ce projet de loi sur les agriculteurs, car le ministre pourra modifier n'importe lequel des règlements qui seront établis. Le projet de loi que le gouvernement cherche à faire adopter est essentiellement un chèque en blanc à l'intention du ministre, qui pourra faire à sa guise sans égard aux conséquences.

C'est pourquoi les néo-démocrates affirment qu'il faut remanier ce projet de loi. Si le gouvernement est sincère en ce qui concerne la manutention des marchandises dangereuses, il doit faire intervenir un vaste éventail d'éléments, dont des investissements, plutôt que de s'en tenir à son idéologie. Nous serions alors certainement disposés à appuyer le gouvernement dans cette initiative, et nous appuierions aussi le remaniement de ce projet de loi.

● (1705)

M. Jim Maloway (Elmwood—Transcona, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureux de pouvoir prendre la parole au sujet de ce projet de loi, à l'étape de la troisième lecture.

Je voudrais parler en commençant de la question posée par la députée de Portage—Lisgar il y a quelques minutes. J'aimerais la rassurer en lui disant qu'elle ne devrait pas ressentir comme un affront personnel les propos tenus de ce côté de la Chambre. Nous voulons leur donner l'assurance, à elle et à tous les députés d'en face, que nous sommes très sérieux dans nos efforts pour faire de ce projet de loi un bon projet de loi. Nous voulons qu'il soit bien fait et nous voulons y parvenir du premier coup. Il n'y a aucun avantage pour le

gouvernement à faire adopter un projet de loi qui sera invalidé par les tribunaux et qui risque de ne pas être applicable à long terme.

Nous faisons notre travail. Nous avons été élus comme députés de l'opposition. Si nos électeurs avaient voulu que nous siégions au Parlement pour approuver sans questionner toutes les mesures que veut adopter le gouvernement, ils auraient élu des conservateurs ou, comme mon collègue l'a dit, des libéraux, mais ils n'auraient pas élu des néo-démocrates. Cependant, ils ont choisi d'élire des députés du NPD et ils font ce choix depuis des années. Ils vont continuer de le faire à l'avenir.

C'est notre travail de mettre en évidence les erreurs que le gouvernement risque de commettre. Nous devons essayer d'apporter les améliorations nécessaires pour éviter qu'un mauvais projet de loi soit adopté, puis qu'il risque d'être invalidé par les tribunaux.

Le député de Vancouver a parlé d'une importante brèche dans la sécurité et mentionné que 99 p. 100 de tous les conteneurs qui entrent au Canada ne font l'objet d'aucune inspection. Des médias d'information ont déjà fait des enquêtes à cet égard au Canada et aux États-Unis et ils ont découvert qu'un grand nombre de substances illégales entraient au pays dans des conteneurs. Il est très facile de placer des drogues dans des conteneurs et de les faire entrer au pays. Si le gouvernement veut réellement s'attaquer aux graves lacunes en matière de sécurité, il devrait certainement se pencher sur cette question. Nous encourageons les conservateurs à le faire.

Nous sommes également d'avis que des améliorations s'imposent. Nous avons apporté des amendements à l'étape de la deuxième lecture et au comité, et jusqu'à présent, le gouvernement n'en a pas tenu compte, bien qu'il y ait des indices positifs en ce sens, et le secrétaire parlementaire nous disait dernièrement qu'il voulait dire quelques mots sur un amendement qui devait être apporté. Je crois que si nous nous donnions un peu plus de temps, nous pourrions régler ce problème et arriver à améliorer le projet de loi et accroître la protection des Canadiens.

Je propose donc:

Que la motion soit modifiée par substitution, aux mots suivant le mot « Que », de ce qui suit: « le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, ne soit pas maintenant lu une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé de nouveau au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités afin que celui-ci puisse réexaminer l'article 5.2 portant sur la procédure en matière d'habilitation de sécurité. »

● (1710)

Le président suppléant (M. Barry Devolin): L'amendement est recevable.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Monsieur le Président, je tiens à remercier mon collègue d'avoir proposé cet amendement. J'aurai la chance d'en discuter davantage un peu plus tard. Entretemps, j'aimerais lui poser une question.

J'aimerais qu'il décrive certaines des conversations que nous avons eues sur ce projet de loi, ce qui expliquerait peut-être la raison pour laquelle nous estimons que cet amendement est approprié à ce moment-ci.

M. Jim Maloway: Monsieur le Président, le député a fait une observation importante. Certains ministres, dans certains domaines, jouissent d'une certaine liberté de pensée et d'action, proposent de bons amendements et coopèrent même avec des députés de l'opposition afin de trouver une solution satisfaisante.

Initiatives ministérielles

De ce point de vue, le secrétaire parlementaire semble un peu différent de certains députés d'en face. Selon moi, il y a là des possibilités. Je crois qu'il a manifesté de l'intérêt à l'égard d'un ou deux amendements proposés par le NPD qui pourraient être examinés à l'étape de la troisième lecture. Peut-être pourrions-nous arriver à un compromis que le député de Western Arctic pourrait accepter et que le caucus du NPD pourrait accepter afin que ce projet de loi soit adopté.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je félicite le député d'avoir proposé l'amendement et d'essayer d'en arriver à un consensus cet après-midi sur cette question. Nous voulons tous améliorer la sécurité ferroviaire.

Je pense qu'il est important de donner quelques exemples pour que les gens comprennent ce qui risque d'arriver. Dans ma région, où sont effectués chaque jour 40 p. 100 des échanges commerciaux transfrontaliers du Canada, des gens sont souvent aux prises avec les conséquences imprévues des lois. Je m'inquiète des pouvoirs du ministre en ce qui concerne le processus de sélection. Nous voyons déjà des comportements extrêmes de la part de ministres, par exemple le refus d'accorder à un député britannique le droit d'entrer au Canada, et d'autres types de comportement qui ne sont pas vraiment efficaces si l'on considère l'intention originale des pouvoirs discrétionnaires conférés aux ministres.

À Windsor, on observe souvent le cas de personnes ayant été accusées de délits liés à la marijuana pendant leur adolescence. Il y a des chauffeurs de camions qui font la livraison juste à temps pour le secteur de l'automobile qui, il y a 25 ou 30 ans, ont commis une infraction qui les empêche d'avoir accès à des programmes et d'être sélectionnés. Pire encore, tout dépend de l'interprétation et du pouvoir discrétionnaire du personnel en poste à la frontière américaine.

Je pense encore au cas précis d'une personne qui a travaillé pendant 25 ans pour une grande société de fabrication d'automobiles et qui a d'excellents antécédents professionnels. Ce travailleur qui, à l'adolescence, a été accusé une seule fois de posséder une cigarette de marijuana, était détenu de deux à quatre heures chaque fois qu'il se présentait à la frontière. Nous avons dû régler ce problème pour éviter qu'il ne se reproduise. Je félicite le député de veiller à ce que les situations de ce genre soient résolues avant qu'elles ne nuisent à l'économie.

M. Jim Maloway: Monsieur le Président, voilà une excellente observation. Nous traversons une période de ralentissement économique. Nous nous apprêtons à imposer beaucoup plus de contraintes aux travailleurs alors que tout ce qu'ils veulent, c'est faire leur travail.

Depuis plusieurs années, le gouvernement tente de supprimer le registre des armes d'épaule parce qu'il croit que le registre criminalise les agriculteurs et les chasseurs de canards. Il soutient que les criminels seront toujours en mesure de se procurer des armes.

Je vois un parallèle avec la situation actuelle, car le gouvernement qui tente de supprimer le registre des armes à feu tente aussi de prendre des règlements qui pourraient restreindre grandement les travailleurs. Nous venons de recevoir une lettre de l'association canadienne des détaillants agricoles, qui craint énormément que les coûts d'observation de cette mesure ne soient très élevés. Ce type de loi causera énormément de difficultés aux membres de cette association. Nous devrions les écouter et tenter de contourner les difficultés plutôt que d'adopter ce projet de loi à toute vapeur.

● (1715)

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, le comité n'a ménagé aucun effort dans son étude du projet de loi. Je suis membre du comité depuis peu, et j'ai vu des députés de tous les partis à la Chambre travailler en collaboration. Nous avons invité des témoins de divers horizons et tous les intervenants. C'est grâce au travail que nous avons fait au sein du comité que ce projet de loi a pris sa forme actuelle et qu'un consensus s'est dégagé à son égard. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'aller plus loin avec l'amendement.

M. Jim Maloway: Monsieur le Président, j'encouragerais la députée de Portage—Lisgar à reconsidérer ses propos. Avant d'être une loi en vigueur au Canada, ce projet de loi doit non seulement franchir l'étape de la troisième lecture à la Chambre des communes, mais il doit également être soumis au Sénat pour qu'il l'étudie. J'ai déjà mentionné que si nous élaborons des mesures législatives qui sont tout simplement contestées devant les tribunaux et jugées irrecevables, notre travail ne rime pas à grand-chose.

Comme la députée l'a dit, nous avons consacré beaucoup de temps à ce projet de loi. Nous demandons simplement un peu plus de temps pour l'étudier. C'est pourquoi nous avons proposé un amendement à l'étape de la troisième lecture.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, c'est ce que j'ai un peu de difficulté à comprendre. Les conservateurs n'ont pas fait leur travail. Ils ont présenté un projet de loi qui présente d'énormes lacunes. Ils n'ont pas écouté le député de Western Arctic la première fois quand il a proposé ces amendements. Ils n'ont pas tenu compte des témoignages et des lettres d'organisations, qui ont fait part de véritables inquiétudes à propos des répercussions du projet de loi sur les agriculteurs et les débardeurs.

Nous avons un gouvernement qui n'a pas voulu faire son travail correctement. Maintenant, un amendement a été présenté à la Chambre pour forcer le gouvernement à faire son travail et à le faire bien. Pourtant, certains députés conservateurs semblent s'y opposer.

Ma question au député d'Elmwood—Transcona est très simple. Pourquoi les conservateurs ne veulent-ils pas corriger les lacunes du projet de loi? Pourquoi ne l'ont-ils pas fait dès le début et pourquoi n'ont-ils pas écouté ce que les gens disaient à cet égard?

M. Jim Maloway: Monsieur le Président, ces observations sont également très bonnes. À plusieurs égards, les conservateurs ne semblent pas comprendre qu'ils forment un gouvernement minoritaire. Ils pensent qu'ils sont majoritaires, mais ce n'est pas le cas. Ils doivent composer avec tous les partis à la Chambre.

L'étape de la troisième lecture existe au Parlement depuis bon nombre d'années. Tout nouveau député, comme moi, finit par comprendre qu'un projet de loi doit passer par toutes les étapes. On ne peut pas exiger, à l'étape de la deuxième lecture, que le projet de loi soit mis aux voix simplement parce qu'on a siégé quelques jours au comité et qu'on a entendu tout un tas de témoignages.

De nombreux Canadiens dans l'ensemble du pays ignorent que ce projet de loi existe. D'ailleurs, nous avons étudié un projet de loi portant sur les organisations caritatives et 90 p. 100 de ces organisations ignoraient l'existence de ce projet de loi. Il a maintenant été présenté au cours de trois législatures, en six ou sept ans.

Initiatives ministérielles

Si la députée croit que l'association canadienne des agrodétaillants et ses membres savent que ce projet de loi existe, elle se trompe complètement. Je suis convaincu que ce n'est pas le cas et qu'un jour de nombreuses autres personnes vont réaliser que ce projet de loi est en vigueur et qu'elles ne le savaient pas. Il n'y a rien de mal à prendre un peu plus de temps pour écouter les préoccupations des gens et examiner ce projet de loi plus en détail.

M. Paul Calandra (Oak Ridges—Markham, PCC): Monsieur le Président, comme le sait le député, les Jeux olympiques approchent. Ces jeux sont très importants pour tous les Canadiens qui se préparent à cet événement.

Le projet de loi est très important parce que les Canadiens s'attendent à ce que le gouvernement s'occupe d'eux. C'est ce que fera le projet de loi. Il assure la protection des Canadiens et des étrangers qui viendront assister aux Jeux olympiques.

Je trouve étonnant que le député ait voté contre la sécurité à la frontière et contre l'appareil militaire. Lorsqu'il a eu la possibilité d'assurer la protection des Canadiens, il a toujours voté non. Nous avons à nouveau la possibilité de protéger les Canadiens et le député essaie de retarder les choses encore une fois. Le député peut-il commenter cela?

• (1720)

M. Jim Maloway: Monsieur le Président, le député fulmine. Son gouvernement laisse passer 99 p. 100 des conteneurs qui entrent au Canada sans les inspecter. Si le député est préoccupé par la sécurité, pourquoi ne s'occupe-t-il pas de cela?

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureux de constater que nous allons dans le détail. Certaines des questions soulevées méritent qu'on s'y attarde davantage. La députée de Portage—Lisgar a souligné le nombre de témoins qui ont comparu devant le comité. Il y en a eu effectivement un certain nombre, mais je lui demanderais de se souvenir de ceux qui ont parlé des amendements.

J'ai devant moi le compte rendu de la séance du mardi 10 mars, d'où il ressort que les représentants du gouvernement qui témoignant devant le comité ne comprenaient pas les amendements que j'avais proposés. Ils ont dû reconnaître qu'ils n'avaient pas compris deux des trois amendements. Lorsqu'ils ont présenté la position du ministère au sujet des amendements, cette position était erronée. Elle ne portait pas sur la teneur véritable des amendements. Les fonctionnaires ont dû retirer leurs paroles et se déclarer d'accord. Les fonctionnaires ont manifesté un manque d'intérêt pour ce qui est de renseigner les membres du comité sur la nature des amendements.

La députée de Portage—Lisgar a déclaré que nous avions étudié la question en détail. Or, ce n'est pas le cas. Il ressort très clairement du compte rendu que nous n'avons pas accordé assez de temps à cette question et que nous n'avons pas entendu suffisamment de témoins.

La députée de Portage—Lisgar a parlé des agriculteurs en disant qu'ils étaient protégés par la réglementation. Sont-ils protégés par des lois qui les mettraient à l'abri des conditions que pourrait appliquer le ministre en vertu de la mesure que nous sommes en voie d'adopter? On ne nous a pas fourni d'information au sujet de l'industrie agricole durant les séances du comité. Il n'a pas été question des agriculteurs. Et nous n'avons pas traité de cet aspect. De toute évidence, il nous reste du travail à faire.

Les questions dont nous discutons à la Chambre sont très graves. Le ministre pourrait, en prenant des règlements et en faisant appel au gouverneur en conseil, imposer des conditions très lourdes à tout secteur d'activité, sans que les législateurs ne puissent en dire davantage. Cela signifie que nous n'avons pas fait notre travail. Nous

devrions profiter de l'occasion qui nous est donnée par cet amendement de revenir en arrière et de revoir les amendements pour être certains d'agir de façon opportune.

Il ne s'agit pas d'une tactique dilatoire. Nous avons là une possibilité d'adopter une bonne loi. N'est-ce pas la seule raison qui nous amène à la Chambre, le désir de servir la population le mieux possible, en mettant à profit nos réflexions et nos orientations en tant que parlementaires? Je prends mon travail au sérieux. J'étudie les mesures proposées. Mon personnel prend son travail au sérieux. Si nous faisons des erreurs, c'est en toute bonne foi, et nous voulons qu'elles soient corrigées. Nous voulons être sûrs que ce que nous disons et que les principes, l'idéologie et l'orientation des mesures que nous adoptons soient appliqués tels quels pour les Canadiens. C'est le travail qu'on nous a confié, purement et simplement. Notre travail se résume à cela.

Quand nous constatons que nous n'y sommes pas parvenus, nous devons recommencer jusqu'à ce que ce soit au point. Nous ne sommes pas ici simplement pour débattre d'idées partisans. Ce n'est pas la raison qui nous amène à prendre la parole à la Chambre sur des questions comme celle-là. J'espère vraiment que nous pourrions arriver à nous entendre sur ce projet de loi en le renvoyant au comité, pour que le comité puisse poursuivre son travail et renvoyer promptement le projet de loi modifié au Parlement afin qu'il soit adopté à l'étape de la troisième lecture avant d'être étudié au Sénat comme il se doit. Ainsi le Sénat ne le remettrait pas en question. Tâchons d'offrir à la population une mesure qu'elle jugera satisfaisante. C'est là le travail que nous devrions faire ici.

• (1725)

En tant que néo-démocrate, et en tant qu'ancien politicien municipal ayant aussi eu à présenter des arrêtés municipaux, je comprends ce qui se passe quand nous présentons une mesure législative qui ne convient pas. Nous devons bien faire les choses, et nous avons une chance d'y arriver. Je suis heureux que mon collègue ait présenté cet amendement. Je crois bien qu'il sera adopté et que nous pourrions rapidement offrir aux Canadiens une bonne mesure législative.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, l'amendement présenté par le député de Western Arctic est de la plus haute importance. Le député est très préoccupé par le traitement qui serait réservé aux agriculteurs et aux débardeurs en vertu du projet de loi.

Il est intéressant de noter que là où les députés conservateurs sont en plus grand nombre, les agriculteurs sont moins bien servis. Au Manitoba, où il y a moins de députés conservateurs, les exploitations agricoles sont bien plus rentables. La Saskatchewan est pire. En Alberta, où il y a un encore davantage de députés conservateurs, les exploitations agricoles sont les moins rentables de tout le pays. Il faut en conclure que les conservateurs ne se préoccupent pas trop des agriculteurs et des travailleurs du secteur agricole. Ils semblent simplement les laisser tomber. C'est tragique.

Initiatives ministérielles

Cependant, une belle occasion se présente actuellement à nous. En effet, le gouvernement a raté sa première chance, mais le député de Western Arctic lui donne simplement l'occasion de reprendre son examen manqué en apportant les corrections nécessaires au projet de loi, en tenant compte des témoignages déjà entendus et des lettres reçues au sujet des graves lacunes du projet de loi.

Voici une question qui s'adresse au député de Western Arctic. Pourquoi les conservateurs ne saisissent-ils pas cette occasion pour reprendre un examen qu'ils ont complètement raté la première fois?

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, je ne pense pas que les conservateurs aient échoué. Il ne s'agit pas d'échec ou de réussite. Il s'agit d'adopter de bonnes lois. C'est une affaire compliquée. Il nous arrive de vouloir nous précipiter parce que nous avons d'autres choses à faire. Peut-être que les préoccupations que nous avons au sujet des Jeux olympiques nous motivent à dire qu'il faut adopter la mesure et que nous ne pourrions y arriver si les autres partis entravent le processus.

Nous ne voulons pas entraver le processus. Nous voulons simplement renvoyer le projet de loi au comité pour que la disposition en question fasse l'objet de quelques jours d'examen, pour qu'on puisse l'étudier convenablement et veiller à son entière légitimité, pour que tous les membres du comité comprennent son fonctionnement, pour que le gouvernement comprenne son fonctionnement, pour veiller à ce que les témoins du gouvernement ne nous aient pas donné de renseignements erronés et pour veiller à ce que tout ait été fait en bonne et due forme. Voilà mon opinion.

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, j'ai eu l'occasion de parler au député pendant que des discours étaient prononcés. J'ai tenté de répondre à quelques-unes de ses questions, au sujet desquelles il n'avait pu faire ses propres recherches, et j'ai fourni des renseignements précis relativement à la Loi sur la protection des renseignements personnels et à l'une des préoccupations que nous avons. En fait, nous et le gouvernement ne pouvons pas aller à l'encontre des dispositions de cette loi. Je tiens à le dire clairement, afin que le député comprenne bien que l'équilibre entre les deux ne peut être compromis. La Loi sur la protection des renseignements personnels protège les Canadiens et leur vie privée, et nous allons faire en sorte que cela continue d'être le cas. Par conséquent, cette question ne pose pas de problème.

Il est bon de voir les députés néo-démocrates prendre la défense de groupes importants tels que les vendeurs de produits agricoles. Je leur en sais gré, parce que nous entendons un grand nombre d'entre eux parler des agriculteurs. Ils devraient me laisser défendre les intérêts de mes électeurs, de la même façon que tous les conservateurs vont continuer à protéger les agriculteurs de toutes les régions du pays. Nous sommes le seul parti à la Chambre à l'avoir fait. Ma circonscription compte un grand nombre de producteurs et ils m'ont dit clairement qu'ils appuyaient cette mesure législative.

Cela dit, je me demande pourquoi le député veut retarder un projet de loi aussi important. Des députés et des experts nous ont dit qu'il faut se doter de cette mesure avant la tenue des Jeux olympiques. Pourquoi voudrait-il en retarder l'adoption, alors que j'ai déjà répondu aux questions?

Je lui demande de nous dire pourquoi il a voté afin que le projet de loi soit renvoyé du comité à la Chambre? En effet, le vote à cet égard a été unanime. Si le député vérifie le compte rendu, il va constater qu'il a voté afin que cette mesure soit retirée du comité. Je lui ai demandé trois fois s'il avait eu l'occasion de discuter d'un compromis

sur une mesure législative qui pourrait être acceptable pour le gouvernement. Le député ne m'a jamais rien dit avant de présenter ses amendements. Il ne m'a jamais rien dit non plus après les avoir présentés. Il m'a seulement parlé aujourd'hui, alors que le projet de loi est de retour à la Chambre. Qu'est-ce que nous pouvons faire de plus? Nous écoutons, nous agissons et nous réagissons. Mais nous devons tenir compte des intérêts des Canadiens. Par conséquent, je me demande pourquoi, au comité, le député a appuyé le renvoi du projet de loi à la Chambre, s'il n'appuie plus cette mesure législative aujourd'hui. Il se livre à un petit jeu.

● (1730)

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, ces propos sont quelque peu absurdes. La mesure législative était inscrite au *Feuilleton* pour une date plus éloignée. Nous avons envisagé de présenter des amendements à l'étape du rapport. Le gouvernement conservateur a avancé radicalement l'étude du projet de loi. En fait, il a même retardé les travaux d'aujourd'hui sur le projet de loi C-2, afin que la mesure en question soit étudiée dès maintenant et que nos amendements ne puissent être présentés selon l'ordre approprié, ce qui aurait été le cas autrement.

Il y a lieu de se demander comment il se fait que le projet de loi soit maintenant devant nous. Je vais être clair. Lors de la dernière réunion du comité, une bonne partie des témoignages était incorrecte, et les témoins ont dû en convenir. Le compte rendu de la réunion du comité en fait état.

Pour ce qui est de la possibilité de présenter des amendements, au cours des réunions du comité les députés d'en face ont eu la possibilité d'apporter des amendements à mon amendement. Toutefois, ils ont décidé de ne même pas en discuter, en partie parce que les renseignements fournis au comité par les représentants du gouvernement étaient incorrects. Par conséquent, nous avons un problème.

Tout cela se retrouve maintenant à la Chambre et fait l'objet du présent débat. C'est une bonne chose, puisque cela donne aux Canadiens la possibilité de voir un peu ce que nous faisons ici. Nous n'essayons pas de retarder l'adoption du projet de loi.

Peut-être serait-il préférable de confier l'étude de certaines de ces questions à un comité sénatorial. Le Sénat pourrait ensuite nous renvoyer le projet de loi après y avoir apporté des amendements.

Comme je l'ai dit, nous devrions faire le travail de la façon qui convient.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, l'amendement proposé par le député d'Elmwood—Transcona, appuyé par le député de Western Arctic, est un véritable cadeau au gouvernement. Nous disons essentiellement que nous allons collaborer avec le gouvernement afin de corriger les graves lacunes qui ont été relevées, non pas par nous, mais par d'autres intervenants de toutes les régions du pays. Nous avons lu des lettres provenant de citoyens, d'agriculteurs et de débardeurs qui ont dit qu'il s'agissait de lacunes graves. Le gouvernement semble rejeter du revers de la main toute possibilité de collaborer avec qui que ce soit pour bonifier le projet de loi. Le gouvernement ne veut pas qu'il se produise quoi que ce soit qui ferait que le projet de loi...

M. Brian Jean: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Le député a fait allusion à des lettres d'agriculteurs qui s'opposent au projet de loi. J'aimerais qu'il dépose ces lettres. Je n'en ai vu aucune. J'aimerais qu'il dépose toutes les lettres qui, selon ce qu'il laisse entendre, s'opposent au projet de loi. Si le député veut se reporter à ces documents ici, je pense qu'il est juste de lui demander de nous les fournir.

Initiatives ministérielles

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Si le député de Burnaby—New Westminster a des lettres qu'il aimerait déposer, il doit obtenir le consentement unanime de la Chambre pour le faire. Autrement, il peut continuer à poser sa question.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, je vais parler plus lentement pour que les conservateurs en face puissent comprendre. J'ai dit que des lettres exprimant les préoccupations soulevées par des agriculteurs et des débardeurs avaient été lues à la Chambre. Je demanderais à mon collègue et aux autres députés conservateurs de lire les bleus parce que le NPD a fourni tous ces renseignements au comité. Le député de Western Arctic l'a fait également.

Essentiellement, le NPD a dit que le projet de loi avait de graves défauts. Nous avons produit des lettres précisant ce que sont ces graves défauts. Nous avons ajouté que nous étions prêts à aider les conservateurs à gouverner de la bonne façon.

• (1735)

M. Dennis Bevington: Monsieur le Président, je ne sais pas vraiment ce que je pourrais ajouter à ce que j'ai déjà dit. J'espère que nous adopterons cette motion et que nous pourrions faire le travail nécessaire. Cela devrait suffire.

M. Brian Jean: Monsieur le Président, je n'ai pas eu de réponse à ma question précédente. Si le projet de loi comporte de telles lacunes, je demande simplement pourquoi le député a voté pour que le comité en termine l'étude. Je suis certain qu'il reçoit des conseils d'un collègue néo-démocrate derrière lui. Si le projet de loi comporte de telles lacunes, pourquoi le député a-t-il voté pour le faire renvoyer au comité, puis, pour que le comité en termine l'étude et, enfin, pour qu'il soit renvoyé de nouveau à la Chambre? Le député a levé la main. C'était une décision unanime. Tous les députés autour de la table se sont rendu compte de l'importance des Jeux olympiques et de l'importance de ce projet de loi.

Comment se fait-il que le projet de loi était acceptable hier et qu'il ne l'est plus aujourd'hui? S'agit-il de manoeuvres politiques de la part du député?

M. Dennis Bevington: Le député devrait lire le compte rendu, monsieur le Président. Il verrait ce que j'ai dit. Il n'est pas nécessaire de se livrer à de petits jeux stupides.

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

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Le vote porte sur l'amendement. Plaît-il à la Chambre d'adopter l'amendement?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Que tous ceux qui sont en faveur de l'amendement veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Convoquez les députés.

Après l'appel de la sonnerie:

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Le vote est donc reporté à plus tard aujourd'hui, après l'étude des initiatives ministérielles.

* * *

LOI SUR LE CONTRÔLE D'APPLICATION DE LOIS ENVIRONNEMENTALES

L'hon. Tony Clement (au nom du ministre de l'Environnement) propose que le projet de loi C-16, Loi modifiant certaines lois environnementales et édictant des dispositions ayant trait au contrôle d'application de lois environnementales, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Mark Warawa (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de participer à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-16, Loi sur le contrôle d'application de lois environnementales, qui porte sur la question importante de l'application de nos lois visant la protection et la conservation de l'environnement et des espèces sauvages. Je tiens à féliciter le ministre de l'Environnement du travail qu'il a réalisé pour faire inscrire ce projet de loi au nombre des priorités.

Depuis son arrivée au pouvoir, il y a trois ans, notre gouvernement a pris un certain nombre de mesures plus rigoureuses d'application de la loi afin de protéger l'eau, l'air et le sol de notre pays.

La Loi sur le contrôle d'application de lois environnementales servira de complément à l'engagement de 22 millions de dollars que nous avons pris dans le budget de 2007 en vue d'augmenter le nombre d'agents d'application de la loi de 50 p. 100. Cet engagement a permis l'embauche de 100 nouveaux agents d'application de la loi, dont les derniers recrutés seront formés d'ici le mois d'août 2009.

Près des deux tiers de ces nouveaux agents se concentreront sur les exigences législatives et réglementaires de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999 et de la Loi sur les pêches, tandis que les autres se verront confier des responsabilités en vertu d'autres dispositions législatives relatives aux espèces sauvages.

Le travail qu'ils feront sera renforcé par l'engagement que le gouvernement a pris dans le budget de 2008, d'accorder 12 millions de dollars sur deux ans à Parcs Canada pour la mise en oeuvre du programme d'exécution de la loi à l'intérieur des parcs nationaux du Canada et 21 millions de dollars sur deux ans pour accroître les opérations d'exécution d'Environnement Canada grâce à l'amélioration du soutien scientifique et technique pendant ces opérations, notamment par les analyses judiciaires, le recours à des témoins experts et l'accroissement de la capacité des laboratoires, par la création de deux grandes sections pour faire les enquêtes nécessitant des compétences hautement spécialisées et par l'amélioration des systèmes d'observation et de surveillance du renseignement.

Ces engagements budgétaires accroîtront l'efficacité des agents d'exécution d'Environnement Canada et de Parcs Canada et les aideront à faire leur travail. Ces engagements feront en sorte que les activités d'exécution pourront mieux soutenir les poursuites devant les tribunaux.

Cependant, les activités d'exécution et le soutien des poursuites ne donneront de résultats à long terme que si les poursuites judiciaires des délinquants débouchent sur des peines sévères qui constituent de puissants dissuasifs, qui constituent des dénonciations des activités illégales menaçant l'environnement et qui contribuent à la restauration des milieux ayant subi un dommage en raison d'activités illégales.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi C-16, sur le contrôle d'application de lois environnementales, propose des changements de grande envergure aux dispositions sur les infractions, les peines et l'exécution contenues dans neuf lois sur la protection de l'environnement et la conservation de la faune de sorte qu'elles atteignent toutes leurs objectifs.

En visant neuf lois différentes, le projet de loi aura des répercussions senties. Six des lois modifiées relèvent du ministre de l'Environnement. Elles incluent la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999, une des lois les plus importantes pour la protection de l'environnement au Canada. Cette loi porte notamment sur la prévention et la gestion des risques que posent les substances toxiques et les autres substances dommageables et sur les répercussions sur l'environnement et la santé humaine des biotechnologies, de la pollution marine, des déversements en mer, des émissions des véhicules, des moteurs et du matériel, des carburants, des déchets dangereux et des urgences touchant l'environnement.

Les lois qui seraient modifiées par le projet de loi incluent également la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs, un outil capital pour la protection des oiseaux migrateurs au Canada.

Le projet de loi renforcerait également les dispositions sur l'exécution, les amendes et les peines contenues dans la législation canadienne sur le commerce des espèces menacées qui interdit l'importation, l'exportation et le transport interprovincial illégal d'espèces inscrites sur la liste de contrôle de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction ainsi que d'espèces étrangères dont la capture, la possession et l'exportation sont interdites ou réglementées dans leur pays d'origine.

● (1740)

De plus, le projet de loi sur le contrôle d'application de lois environnementales renforcerait les dispositions d'application de la Loi sur la protection de l'environnement en Antarctique, qui met en oeuvre un protocole relatif au Traité sur l'Antarctique, et de la Loi sur les espèces sauvages du Canada, aux termes de laquelle les réserves fauniques nationales sont établies et maintenues aux fins de conservation de la faune et de recherche.

Le projet de loi renforcerait beaucoup la Loi sur les ouvrages destinés à l'amélioration des cours d'eau internationaux, une loi qui régit la construction, l'exploitation et l'entretien des grands projets tels que les barrages sur les cours d'eau qui coulent du Canada vers les États-Unis.

Le projet de loi C-16 renforcerait les dispositions relatives au contrôle d'application, aux pénalités et à la détermination des peines de trois autres lois dont le ministre de l'Environnement est responsable en tant que ministre responsable de Parcs Canada, dont la Loi sur les parcs nationaux du Canada, en vertu de laquelle nos parcs et réserves sont créés et maintenus, et la Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada, qui autorise la création et la gestion des aires marines de conservation liées aux océans Atlantique, Arctique et Pacifique, de même qu'aux Grands Lacs.

Le projet de loi C-16 modifierait la Loi sur le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent, qui protège ce parc pour la génération actuelle et les suivantes.

Les députés se demandent peut-être pourquoi les dispositions du projet de loi C-16 ne s'appliquent pas à la Loi sur les espèces en péril. Comme les députés le savent, le Comité permanent de

l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes a été récemment saisi de cette loi aux fins de son examen quinquennal obligatoire. Par respect pour ce processus, les modifications à la Loi sur les espèces en péril ne sont pas incluses dans ce projet de loi.

Le gouvernement est conscient que bon nombre de dispositions du projet de loi C-16 pourrait s'appliquer avantageusement à la Loi sur les espèces en péril. J'exhorte donc mes collègues du Comité de l'environnement, dont bon nombre sont présents aujourd'hui, à envisager l'application du projet de loi C-16 à la Loi sur les espèces en péril dans leur examen de la loi.

Les modifications proposées dans le projet de loi sur le contrôle d'application de lois environnementales sont clairement nécessaires. Lors du Colloque mondial des juges, tenu en 2002 à Johannesburg, en Afrique du Sud, où la Cour suprême du Canada était représentée, les principes de Johannesburg relatifs au rôle du droit et au développement durable ont été adoptés.

Ces principes comprennent la déclaration suivante:

Nous croyons fermement qu'il est impératif et urgent de doter de plus grands moyens les juges, les procureurs, les législateurs et toutes les personnes jouant un rôle déterminant [...] dans l'application, le développement et l'exécution du droit de l'environnement [...] par le biais notamment du processus juridictionnel [...]

Les amendes en vigueur actuellement sont trop légères pour être des outils de dissuasion efficaces. Qui plus est, elles ne reflètent pas adéquatement la vive désapprobation de la société à l'endroit des infractions liées à l'environnement. Enfin, à l'heure actuelle, lorsque des amendes sont perçues elles sont habituellement versées au Trésor. Dans le projet de loi C-16, notre gouvernement propose des modifications en vertu desquelles ces amendes serviraient à corriger le préjudice causé à l'environnement par l'infraction commise.

Même si certaines des lois modifiées par le projet de loi C-16 prévoient déjà des amendes pouvant atteindre 1 million de dollars par jour pour une infraction, les amendes imposées n'ont jamais approché ce montant. À ce jour, la sanction pécuniaire la plus lourde imposée en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement est de 100 000 \$. Compte tenu que la majorité des contrevenants reconnus coupables en vertu de la LCPE sont des sociétés qui exercent leur activité dans une sphère réglementée, il y a un risque que de telles amendes soient simplement considérées comme faisant partie des frais d'exploitation.

Cette situation réduit énormément le caractère dissuasif des amendes, sans compter qu'elle ne reflète pas correctement la désapprobation de la société à l'endroit des infractions visant l'environnement. À cet égard, aux États-Unis, les pénalités imposées relativement à de telles infractions se chiffrent souvent à plusieurs millions de dollars. Le projet de loi C-16 corrigerait cette lacune en aidant les tribunaux à fixer des amendes minimales appropriées, en exigeant qu'ils tiennent compte de circonstances aggravantes et en augmentant la plupart des amendes minimales et maximales prévues.

● (1745)

Si la Loi sur le contrôle d'application de lois environnementales est adoptée, les amendes imposées aux particuliers qui commettent les infractions les plus graves iront d'un minimum de 5 000 \$ à un maximum de 1 million de dollars par jour. Les grandes sociétés reconnues coupables des infractions les plus graves seront passibles d'amendes allant de 100 000 \$ à 6 millions de dollars par jour pour une infraction donnée.

Initiatives ministérielles

En plus de majorer les amendes, le projet de loi améliore les lignes directrices qui régissent l'imposition de sanctions en incluant des articles sur l'objet de cette mesure et sur les principes qui tiennent compte des objectifs de la détermination de la peine, à savoir la dissuasion, la dénonciation et la restitution, sans oublier l'importance de tenir compte des circonstances aggravantes.

Cette mesure législative fait aussi en sorte que les tribunaux aient accès à toute une gamme de pouvoirs leur permettant d'ordonner aux contrevenants d'entreprendre certaines activités telles que corriger le préjudice causé par leurs infractions, indemniser ceux qui prennent des mesures correctives ou qui perdent leur bien suite aux infractions commises, et apporter une contribution aux collectivités lésées par les infractions commises.

Le projet de loi accroît aussi le caractère dissuasif des déclarations de culpabilité en améliorant la divulgation publique des infractions liées à l'environnement, particulièrement dans le cas des sociétés délinquantes. Il ajoute une disposition à chaque loi visée, de façon à obliger le ministre responsable de la loi en cause à tenir, dans un registre auquel le public aura accès, des renseignements sur la condamnation de sociétés ayant commis des infractions en vertu de ladite loi. Cette mesure vise à encourager l'observation, compte tenu de l'importance de l'opinion publique dans le succès d'une entreprise. Le projet de loi obligerait aussi les tribunaux à ordonner aux sociétés délinquantes qui ont des actionnaires d'informer ceux-ci du fait qu'elles ont été reconnues coupables d'infractions.

Au-delà des dispositions sur les conséquences des poursuites, le projet de loi accorderait aux agents de l'autorité le pouvoir d'ordonner l'exécution des mesures nécessaires pour faire cesser l'infraction. Les agents seraient ainsi mieux outillés.

Le projet de loi prévoit aussi l'établissement d'un régime d'amendes pouvant être imposées pour les infractions à caractère environnemental les moins graves, qui ne seraient autrement pas punies en raison du coût élevé et des délais des poursuites.

Ces amendes représentent des sommes relativement faibles et elles constituent des instruments utiles pour faire respecter la loi lorsque les infractions sont relativement mineures.

La nouvelle loi autoriserait le gouverneur en conseil à promulguer le règlement mettant en oeuvre le régime d'amendes, y compris des dispositions indiquant quelles infractions pourraient faire l'objet d'une amende et indiquant aussi la méthode de calcul du montant de l'amende. La nouvelle loi limiterait l'amende à 5 000 \$ pour un particulier et à 25 000 \$ pour une personne morale ou un navire, ce qui aurait pour effet de créer toute une gamme de mesures d'application de la loi, à partir des simples avertissements jusqu'aux ordres d'exécution, en passant par les amendes et les poursuites judiciaires.

Les personnes qui se verraient imposer une amende pourraient la contester devant un tribunal administratif, de manière à en assurer l'équité. Le tribunal déterminerait s'il y a bel et bien eu infraction, puis il verrait à corriger le montant de l'amende au besoin, dans le cas où il jugerait que ce montant n'est pas conforme au règlement.

Enfin, comme je l'ai déjà indiqué, la loi faciliterait la réparation des préjudices causés à l'environnement par les infractions commises, puisqu'il est prévu que toutes les amendes seraient versées dans le Fonds pour dommages à l'environnement. Actuellement, les amendes perçues en vertu de la plupart des dispositions de protection de l'environnement sont remises au receveur général et ne servent pas nécessairement à financer des projets de rétablissement ou de protection de l'environnement. L'argent contenu dans le Fonds pour dommages à l'environnement,

lui, serait mis à la disposition de particuliers et d'organismes se consacrant à des projets de rétablissement ou de protection.

Lorsque la loi n'est pas appliquée, elle est inefficace pour conserver et protéger l'environnement et la faune. Les Canadiens s'attendent à ce qu'on fasse respecter les lois et à ce que les infractions donnent lieu à des peines proportionnelles à leur gravité.

• (1750)

Les sommes prévues par le gouvernement dans le budget, y compris pour engager des agents additionnels, ainsi que le projet de loi C-16, actuellement à l'étude, constituent ensemble un régime complet, moderne et efficace pour faire respecter la loi au Canada. Ce régime aura pour effet de protéger les richesses naturelles qui définissent notre pays et font de nous, les Canadiens, des gens fiers du territoire qui est le leur.

[Français]

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Monsieur le Président, j'aurais quelques questions à poser à mon collègue, le secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, dont une plus particulièrement.

On sait que le projet de loi C-16 identifie un certain nombre de facteurs dont on devrait tenir compte à titre de circonstances aggravantes lors de la détermination de la peine. Et une série de circonstances aggravantes sont énumérées dans le projet de loi, dont celle-ci: le contrevenant a omis de prendre des mesures raisonnables pour prévenir l'infraction, malgré le fait qu'il avait les moyens financiers de le faire.

Pourquoi le gouvernement a-t-il décidé d'énoncer un certain nombre de facteurs déterminant la peine? Pourquoi le gouvernement a-t-il insisté pour définir, par des facteurs, ce qu'il considère comme des circonstances aggravantes?

• (1755)

[Traduction]

M. Mark Warawa: Monsieur le Président, je remercie mon collègue du Bloc et suis heureux à l'idée de travailler de nouveau avec lui au Comité permanent de l'environnement. J'espère qu'il appuiera le projet de loi C-16, car nous avons vraiment besoin de cette mesure législative.

J'aimerais informer le député qu'il y a eu plus de 500 condamnations au cours des cinq dernières années en vertu des lois que ce projet de loi propose de modifier. Une déclaration de culpabilité par mise en accusation n'est qu'un seul type de condamnation. Le procureur peut procéder ainsi ou sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire. D'ailleurs, la plupart des procureurs, en vertu des lois que ce projet de loi propose de modifier, procèdent par procédure sommaire.

Il est vrai que nous n'avons pas souvent fait appel à la mise en accusation. La décision d'utiliser l'une ou l'autre des procédures est complexe et revient au procureur, et elle dépend des faits et des circonstances particulières à chaque dossier.

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): Monsieur le Président, je remercie le secrétaire parlementaire pour sa présentation du projet de loi.

Initiatives ministérielles

Lorsque le ministre de l'Environnement a présenté son projet de loi en conférence de presse, il l'a présenté comme étant une modernisation de la loi en accord avec ce qui se fait ailleurs dans le monde. Je suis perplexe. S'il s'agit d'une mise à jour de toutes les lois, pourquoi ce projet de loi n'inclut-il pas la Loi sur les pêches, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et la Loi sur la protection des eaux navigables?

Pourquoi ne pas inclure dans ces lois la possibilité de recevoir une partie de l'amende dans le cadre d'une poursuite au privé?

M. Mark Warawa: Monsieur le Président, le ministre de l'Environnement peut traiter ces neuf lois. Nous pourrions aussi traiter la Loi sur les espèces en péril, mais la Loi sur les pêches relève d'un autre ministre. Les changements proposés dans le projet de loi C-16 s'appliqueraient à ces lois.

Si d'autres ministres souhaiteraient ce genre de modifications, ce serait possible, mais il reviendrait à chacun de les présenter dans un autre projet de loi. Le projet de loi C-16 quant à lui concerne des lois précises dont le ministre de l'Environnement est responsable.

L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement semble un peu schizophrène en ce qui concerne la protection des ponts et des barrages. Je crois qu'il s'agit d'une bonne initiative. Je suis en faveur de l'imposition de peines plus sévères à ceux qui causent des torts. Le projet de loi traverse les étapes au comité et à la Chambre et nous pouvons en débattre, ce qui est excellent. Le ministre a donné une bonne séance d'information à laquelle j'ai assisté.

Par contre, le gouvernement a introduit sournoisement dans le budget des changements à la Loi sur la protection des eaux navigables, qui touchent les mêmes ponts et barrages, alors qu'il sait que nous ne pouvons en débattre. Il les a fait adopter à toute vapeur. Il est décevant de voir que, d'un côté, il s'intéresse à la protection, et je crois sincèrement que c'est le cas, mais que, de l'autre côté, il tente d'éviter la question et il introduit sournoisement au Parlement des modifications à la Loi sur la protection des eaux navigables que nous n'avons pas pu changer.

M. Mark Warawa: Monsieur le Président, le projet de loi C-16 vise à rehausser le contrôle d'application, à orienter les tribunaux en prévoyant des peines minimales et maximales. Il donnera aussi des outils aux agents de l'autorité.

Comme le député le sait, nous avons augmenté de 50 p. 100 le nombre d'agents de l'autorité qui sont passés d'un peu moins de 200 à plus de 300. Nous avons besoin de ces agents, mais nous avons aussi besoin de mesures législatives, et le projet de loi C-16 répond à nos besoins. Il prévoit des peines et des conséquences plus strictes qui auront un effet dissuasif. Toutefois, nous croyons qu'il doit être adopté rapidement à la Chambre et je compte sur l'appui du député.

• (1800)

Mme Linda Duncan: Monsieur le Président, avec tout le respect que je dois au secrétaire parlementaire, je vais lui permettre de répondre de nouveau à ma question.

En fait, le ministre de l'Environnement est responsable des dispositions sur les substances nocives de la Loi sur les pêches. Il serait donc normal et logique qu'il présente également ces modifications aux amendes et aux mesures d'application, ou qu'il invite son collègue à le faire dans un projet de loi omnibus. Comme le ministre fédéral de l'Environnement est aussi chargé de l'application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, je vais laisser au député l'occasion de revenir sur ce point.

J'aimerais également obtenir une réponse à ma deuxième question. Si nous modernisons la loi, pourquoi ne pas inclure dans toutes les lois environnementales une disposition prévoyant la remise au plaignant de la moitié de toute amende imposée en cas de poursuites au privé?

M. Mark Warawa: Monsieur le Président, si le ministre est responsable d'autres lois, la Loi sur les espèces en péril par exemple, le Comité permanent de l'environnement et du développement durable pourrait étudier la question.

Comme je l'ai dit dans mes observations, le ministre respecte le comité en raison de l'examen. Si le ministre est chargé d'autres lois, c'est au comité que revient la tâche de présenter des amendements au projet de loi C-16. J'espère que le travail et l'aide de la députée contribueront à l'adoption rapide de ce projet de loi.

L'hon. Larry Bagnell: Monsieur le Président, le député est un parlementaire d'expérience. Si nous devons aborder d'autres lois et amendements, le président du comité ne pourrait-il pas les juger irrecevables du fait que le comité en est saisi après l'étape de la deuxième lecture?

M. Mark Warawa: Monsieur le Président, le député soulève un point valable, mais nous procédons à l'examen quinquennal de la Loi sur les espèces en péril en vertu d'une exigence législative. Le comité permanent recommandera probablement la modification de cette loi; ce sera donc également l'occasion de recommander l'ajout de cette disposition.

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Monsieur le Président, je voudrais remercier le secrétaire parlementaire de son excellent travail dans ce dossier. Je suis heureux d'avoir l'occasion de travailler avec lui au Comité permanent de l'environnement et du développement durable. Le projet de loi C-16 semble imposer de lourdes amendes, mais les amendes n'auront aucun effet s'il n'y a aucune volonté politique d'obliger les gens à les payer. J'aimerais demander au secrétaire parlementaire comment le gouvernement prévoit faire en sorte que les lois sur la protection de l'environnement soient appliquées.

M. Mark Warawa: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son travail ardu et je suis heureux de travailler avec lui deux jours par semaine au Comité permanent de l'environnement et du développement durable. Il travaille très fort et je le remercie de son excellente question.

La preuve qu'il s'agit d'une priorité, c'est que, dans le budget de 2007, 22 millions de dollars avaient été prévus pour l'embauche d'un plus grand nombre d'agents d'application des lois environnementales. Nous avons agi à ce moment-là et nous proposons maintenant des modifications législatives. Je crois que nous avons le nombre requis d'agents et, maintenant, nous proposons la mesure législative requise. Elle sera un puissant moyen de dissuasion. En donnant aux tribunaux des repères et des indications précises en ce qui concerne les peines minimales et maximales, je suis persuadé que nous préviendrons les dégâts environnementaux. Ce projet de loi ne permettra pas aux sociétés de s'enrichir en commettant des infractions. Elles devront rembourser tout bénéfice résultant de la perpétration d'une infraction.

M. David McQuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de participer à ce débat sur le projet de loi C-16 concernant le contrôle d'application de lois environnementales.

J'aimerais tout d'abord féliciter les membres de l'équipe de rédaction législative de Justice Canada pour tout le travail qu'ils ont fait afin de préparer cet imposant projet de loi, avec l'aide de la Division des services juridiques d'Environnement Canada.

Initiatives ministérielles

Je voudrais aussi remercier tous les fonctionnaires d'Environnement Canada qui ont travaillé d'arrache-pied pendant plusieurs années et dont bon nombre ont participé à la conception initiale du programme canadien de contrôle d'application des lois environnementales, mis en oeuvre à 80 ou 90 p. 100 par trois gouvernements libéraux successifs. Je connais personnellement un bon nombre d'entre eux. Je sais qu'ils ont travaillé très fort sur ce projet de loi pendant des années et que son étude à la Chambre représente l'aboutissement de leur travail au service des Canadiens. J'aimerais les féliciter, au nom de tous les parlementaires, pour leur bon travail.

Nous sommes saisis d'un projet de loi d'une très grande portée. Ce document de 225 pages entraînera d'importantes répercussions. L'opposition officielle entend appuyer ce projet de loi, après en avoir fait l'étude en comité. Nous nous posons toutefois une longue liste de questions sur les intentions qui se cachent derrière ce projet de loi, des questions sur la constitutionnalité de ce projet de loi et des questions sur les éléments de preuve qui pourraient ou non l'appuyer.

Comme je l'ai souligné plus tôt, ce projet de loi vise à uniformiser et renforcer les peines auxquelles s'exposent les pollueurs visés par toutes les lois fédérales en matière d'environnement et il fait fond sur la structure déjà mise en place par les gouvernements libéraux successifs.

Nous savons que nous franchissons une étape importante en obligeant les contrevenants à payer pour réparer par exemple les dommages causés à l'environnement en plus de devoir verser une amende. C'est un pas dans la bonne direction qui nous permettra d'assurer que la pollution ne sera jamais considérée comme faisant partie des frais généraux.

Nous sommes également très heureux que le gouvernement donne suite au Fonds pour dommages à l'environnement qui avait été créé en 1995 par un gouvernement libéral. Nous aurions seulement aimé que le gouvernement se montre tout aussi énergique, tourné sur l'avenir et disposé à tirer profit du travail positif effectué par le gouvernement précédent dans le dossier des changements climatiques. Il est vraiment très dommage qu'il ne se soit pas attaqué plus énergiquement au dossier des changements climatiques.

À cet égard, j'aimerais faire part aux Canadiens de certaines impressions de l'opposition officielle à l'égard de l'état des changements climatiques et des répercussions que le projet de loi C-16 pourrait avoir sur la crise actuelle dans ce domaine.

Le secrétaire parlementaire a signalé à juste titre que les membres du Comité permanent de l'environnement et du développement durable se penchent actuellement sur la Loi sur les espèces en péril dans le cadre d'un examen quinquennal obligatoire que le gouvernement libéral précédent avait imposé au Canada.

La porte-parole du NPD nous a dit que l'absence de la Loi sur les pêches constituait une omission flagrante. Le secrétaire parlementaire laisse entendre que la chose ne relève pas de l'autorité du ministre de l'Environnement, mais je ne suis pas convaincu que cet argument tienne la route aux yeux des Canadiens. Il y a probablement des améliorations à apporter aux dispositions de la Loi sur les pêches et le fait qu'on ne les a pas intégrées à la série de lois modifiées aux termes de ce projet de loi demeure un mystère.

Quoi qu'il en soit, pour les Canadiens, le problème dont on ne parle pas dans la mesure, ce sont les changements climatiques. Comment va-t-on appliquer aux changements climatiques cette mesure sur l'application de lois environnementales?

J'ai de la sympathie pour mon collègue, le secrétaire parlementaire, car il est dans une situation très difficile. Je crois que le gouvernement est dans une situation très difficile, car il n'a pas de

stratégie en vue de contrer les changements climatiques. Le plan qu'il a présenté lors de la précédente législature a été retiré. Nous n'avons pas de cadre réglementaire. Onze groupes indépendants, de l'Institut C.D. Howe jusqu'à l'Institut Pembina en passant par RBC Dominion Securities, de même que des tiers, ont examiné l'engagement du gouvernement selon lequel, par exemple, en 2020, il aurait réduit de 20 p. 100 les émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 2005. Tous les groupes, y compris la Deutsche Bank, qui ont examiné le plan du gouvernement ont dit que ce plan ne fonctionnerait pas.

• (1805)

Nous n'avons pas de plan et voilà que nous attendons après les États-Unis. Là-bas, les 535 membres du Congrès s'emploient à façonner un système de plafonnement et d'échange qu'ils présenteront au président, de même qu'un programme d'énergies renouvelables, mais nous n'avons aucun plan à mettre sur la table en contrepartie.

Le gouvernement entretient un dialogue de sourds; il prétend discuter, plutôt que « négocier » avec le nouveau gouvernement Obama. Il ne montre aucun signe d'indépendance de la part du Canada. Nous n'agissons pas comme un pays souverain sur le front des changements climatiques. Il n'y a pas de négociations. Il n'y a pas d'envoyé spécial. Le ministre des Finances ne connaît pas le prix du carbone sur les marchés internationaux. Il n'y a pas d'échéancier.

Ainsi, nous ne savons même pas ce que le gouvernement fera de la Loi de mise en oeuvre du Protocole de Kyoto, un outil législatif présenté par les députés de l'opposition et imposé au gouvernement après que celui-ci eut retiré sa loi sur la qualité de l'air, présentée lors de la législature précédente, parce qu'elle avait été réécrite et grandement améliorée par tous les partis de l'opposition. Le gouvernement n'aimait pas le projet de loi, la nouvelle loi améliorée sur la qualité de l'air, si bien qu'il a fait ce qu'il fait le mieux: il a censuré le débat et prorogé le Parlement.

Par conséquent, la nouvelle version améliorée de la loi sur la qualité de l'air s'est évaporée, laissant le gouvernement sans plan sur les changements climatiques. Il préfère attendre de voir ce que feront les États-Unis, au lieu d'agir comme le ferait le gouvernement d'un pays indépendant. Aucune négociation n'est en cours. Nous n'avons aucun émissaire. Il n'y a pas d'échéancier. Le ministère des Finances n'a pas établi de système de permis échangeables pour le Canada. Nous devons donc nous poser la question suivante: pourquoi présenter une telle mesure sur l'application des lois environnementales, pourquoi la présenter maintenant? En admettant qu'il est pressant d'améliorer l'application des lois environnementales, quelle incidence cela aura-t-il sur la pire crise à laquelle le monde civilisé ait jamais été confronté, nommément les changements climatiques et les hausses de température? Voilà le genre de question que nous aimerions poser au gouvernement au comité quand ce dernier sera saisi du projet de loi.

Quelle est la motivation du gouvernement? Je pense qu'il agit de bonne foi, mais je pense aussi que la mesure qu'il présente s'inscrit dans le cadre de sa récente campagne de communication trimestrielle sur la loi et l'ordre. Ce n'est pas plus grave que ça parce que la plupart des Canadiens savent, alors que des dizaines de milliers d'entre eux perdent leur emploi, que le gouvernement n'obtient pas les résultats qu'ils escomptaient sur le plan économique.

Initiatives ministérielles

Le gouvernement mène avec beaucoup de vigueur sa campagne de communication sur la loi et l'ordre, que j'appelle la campagne de choc et de stupeur. À titre de parlementaire, j'espère que la mesure n'aura pas à souffrir des tactiques de communication sur la loi et l'ordre à saveur républicaine qui plaisent tant au gouvernement. J'espère qu'elle ne succombera pas à ce genre d'approche et qu'elle pourra faire l'objet d'un débat sérieux au comité.

Si cette mesure fait l'objet d'un débat, le gouvernement devra la justifier en s'appuyant sur des faits. Trop peu des mesures sur la loi et l'ordre présentées par le gouvernement reposent sur des faits. Elles avaient beaucoup à voir avec l'idéologie, mais peu avec les faits. Où sont les faits justifiant une réforme en profondeur de l'application des lois environnementales, des amendes, des pénalités, de la divulgation obligatoire de la pollution causée par des sociétés, par exemple, et des poursuites judiciaires? Où sont les faits qui démontrent que ces changements auront une incidence quelconque sur les niveaux de pollution? Nous ne disons pas qu'ils n'en auront aucune, mais le gouvernement a l'obligation d'appuyer ses affirmations sur des faits.

Le secrétaire parlementaire a affirmé que les amendes ne sont pas assez élevées pour avoir un véritable effet dissuasif. Combien d'amendes ont été imposées depuis l'élection du gouvernement conservateur il y a trois ans et demi? Quel était le montant de ces amendes? Si les amendes doivent servir à des fins réparatrices, qu'en est-il des responsabilités pré-existantes?

● (1810)

Au moment où nous nous parlons, il y a entre 38 000 et 40 000 sites contaminés dans notre pays. Quel effet aura cette mesure d'application de lois environnementales sur les obligations pré-existantes des municipalités, des villes et des régions de tout le pays qui héritent de sites toxiques, de grandes friches industrielles et de sites contaminés? Est-ce que ce projet de loi traite de ce problème?

Le tribunal pourrait effectivement ordonner le versement de dédommagements et de paiements de rétablissement. Je crois qu'il y aura des questions au sujet de la constitutionnalité. Il y aura des questions sur le partage fédéral-provincial des responsabilités. Les tribunaux pourront suspendre ou annuler le permis de ceux qui commettront des infractions environnementales. C'est une bonne chose. C'est une disposition qui n'existait pas auparavant.

Le secrétaire parlementaire a mentionné le registre de renseignements sur les contrevenants. Nous publierions donc le nom des sociétés ayant contrevenu aux lois environnementales. Que dire de la prépondérance des entreprises canadiennes non constituées en sociétés? À l'heure actuelle, 80 p. 100 de tous les emplois au Canada sont fournis par des PME comptant moins de 100 employés. Comment seront-elles incluses? Il faudra répondre aussi à cette question.

Le gouvernement va-t-il s'inspirer de l'expérience d'une décennie aux États-Unis, où les sociétés cotées en bourse doivent non seulement divulguer combien d'argent elles consacrent à leur responsabilité sociale, à la viabilité environnementale, aux amendes et aux poursuites, mais où elles doivent aussi divulguer, par exemple, l'étendue des poursuites auxquelles elles sont parties.

Une entente entre la United States Environmental Protection Agency et la Securities and Exchange Commission impose le partage de renseignements de sorte que les investisseurs institutionnels et les épargnants qui font des placements sur les marchés des capitaux puissent choisir les titres qu'ils achèteront en connaissance de cause. Que prévoit le projet de loi pour encourager les investissements, sur les marchés boursiers, dans les sociétés et organismes ayant un bon bilan environnemental? Il reste encore à

répondre à cette question. C'est le genre d'information qu'il nous faut concernant ce projet de loi.

Tous les contrevenants devront dorénavant payer une amende correspondant à la valeur des avantages tirés de la perpétration de l'infraction en plus de l'amende pour l'infraction proprement dite. Qu'est-ce que cela signifie? Comment la somme sera-t-elle calculée? Comment cela sera-t-il quantifié?

Supposons qu'un autre incident comme celui de l'Exxon Valdez se produisait ou qu'un incident semblable se produisait sur la terre ferme et que le Canada perdait une grande partie de ses sols marécageux? Le Canada abrite 26 p. 100 des sols marécageux de la planète. Ils sont vieux de millions d'années et constituent des systèmes parfaits de filtration de l'air et de l'eau. Si nous avions une fuite accidentelle d'un étang de résidus et que nous perdions, par exemple, des sols marécageux importants dans une région fragile du pays, comment le tribunal devrait-il calculer la valeur de cette perte de fonction écologique? La notion de capital naturel n'est pas un sujet qui a déjà été abordé par le gouvernement.

Le gouvernement continue de prétendre que la capacité de charge est illimitée et que nous pouvons continuer à envoyer autant de gaz à effet de serre dans l'atmosphère que nous le désirons parce que celle-ci l'assimilera. Nous savons que ce n'est pas vrai. C'est une mesure intéressante. Comment les tribunaux imposeront-ils une amende équivalente aux bénéfices provenant de l'infraction en plus d'une amende pour l'infraction elle-même? Le gouvernement ne demandera certainement pas aux tribunaux d'ignorer la capacité de charge ainsi que les services écologiques dans les milieux naturels canadiens.

La bonne nouvelle au sujet de ce projet de loi, c'est qu'il remonte bien au-delà des dernières élections de 2008. Des fonctionnaires ont confirmé que sa rédaction a commencé il y a approximativement deux ans et demi ou trois ans. J'espère sincèrement que ce projet de loi a été grandement inspiré par le terrible exemple de ce qui peut se produire quand un gouvernement commence à ignorer les normes environnementales. Je pense, notamment, à ce qui s'est passé en Ontario sous un ancien gouvernement conservateur, dont quatre ministres importants du gouvernement actuel et le chef de cabinet du premier ministre étaient membres. Ce gouvernement avait renvoyé la moitié des inspecteurs de l'eau de la province, ce qui a provoqué la tragédie terrible et honteuse de Walkerton.

● (1815)

J'espère que le gouvernement étudiera attentivement le rapport O'Connor et verra à ce que les enseignements qui en ont été tirés soient entièrement intégrés au projet de loi. Il est extrêmement important de tirer des leçons des erreurs passés. Je suis heureux que l'ancien ministre de l'Environnement, qui était ministre de ce malheureux gouvernement Harris responsable de la crise et de la tragédie de Walkerton, semble avoir appris de cette déplorable expérience.

Ce sont quelques-unes de mes premières observations, mais je veux revenir sur un sujet soulevé par mon collègue de Yukon. Il est plutôt étrange que, la semaine dernière, pendant le congé, le ministre de l'Environnement soit allé à Calgary pour annoncer aux Canadiens que c'est lui qui déterminerait comment les évaluations environnementales allaient être menées au Canada à l'avenir. C'est intéressant parce que la première évaluation environnementale mise en place au pays avait été présentée par l'ancien gouvernement Mulroney en 1992. C'était une mesure importante et bonne pour le Canada.

Initiatives ministérielles

Le gouvernement a camouflé neuf projets de loi empoisonnés dans le dernier projet de loi d'exécution du budget, le projet de loi C-10. Pensons seulement à la Loi sur la protection des eaux navigables. Encore une fois, on n'a nullement démontré la nécessité de donner carte blanche à un ministre des Transports et de l'Infrastructure quand vient le temps de décider s'il convient de faire une évaluation environnementale selon une loi en vigueur depuis plus de 115 ans et conçue à l'origine pour protéger pour toujours les voies navigables naturelles au Canada.

Il y a pire. La semaine dernière, le ministre de l'Environnement a prononcé un discours à Calgary dans lequel il a annoncé qu'il irait plus loin. Sans en aviser le Parlement, sans consulter la population, sans recourir au savoir du comité, sous prétexte de distribuer de l'argent le plus vite possible afin de stimuler l'économie, le ministre de l'Environnement facilitait la sape des évaluations environnementales. Faut le faire!

Le ministre de l'Environnement a maintenant annoncé qu'il modifierait la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et qu'il changerait les fonctions de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin de réduire les exigences en la matière. L'opposition officielle ne le tolérera pas.

Nous surveillerons le gouvernement et nous poserons des questions sur la façon dont il entend concilier ce qu'il dit être un projet de loi contenant des mesures sévères de répression des crimes contre l'environnement et ses annonces de modification des règles d'évaluation environnementale, ou encore la pleine discrétion accordée au ministre de l'Environnement qui pourra décider, puisqu'il s'y connaît mieux que tout autre, comment la pratique établie depuis 20 ans en matière d'évaluations environnementales sera modifiée sans préavis.

C'est le genre de changements auxquels nous nous opposerons. C'est le genre de questions que nous entendons soulever. Il sera très important que le gouvernement vienne expliquer au comité et aux Canadiens — pour revenir à ce que je disais il y a un instant — comment le projet de loi nous fera reculer d'un grand pas dans le traitement de ce problème, la crise des changements climatiques, alors qu'il refuse même d'admettre que le problème existe.

Les contrôles d'application des mesures environnementales seront inutiles si nous voyons tout de même les températures augmenter de 3 ou 4 degrés Celsius sur notre planète dans les 50 ou 100 prochaines années. Ce sera peine perdue. Le gouvernement doit maintenant cesser de jeter de la poudre aux yeux et faire preuve de réalisme face à la crise des changements climatiques.

• (1820)

[Français]

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Monsieur le Président, je tiens à féliciter mon collègue pour son discours sur le projet de loi C-16. J'aimerais porter une attention particulière aux aspects des véritables changements que ce projet de loi engendrera. Comme l'a dit mon collègue, c'est un peu l'approche de « la loi et l'ordre ». La question est de savoir si cette approche permettra vraiment des changements importants et des améliorations à l'environnement. Voici un exemple.

Au mois de février dernier, Syncrude Canada a été accusée par le gouvernement fédéral d'une violation de la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs pour avoir déversé dans des bassins de décantation dans le nord de l'Alberta des matières toxiques responsables de la mort de 500 canards.

En vertu de cette loi, cette entreprise est passible de 300 000 \$ d'amende ou de six mois d'emprisonnement. Mon collègue croit-il que le projet de loi C-16 changera véritablement le comportement des entreprises polluantes?

• (1825)

M. David McGuinty: Monsieur le Président, la réponse est simple: on ne le sait pas. On ne sait pas si ce projet de loi aura véritablement un effet direct sur le comportement des grandes et des petites sociétés ou des Canadiens et des Canadiennes de tous les jours. On ne le sait pas. Toutefois, on sait que cette attitude de droit et d'ordre imposée dans le secteur environnemental n'a jamais fonctionné seule aux États-Unis ni dans l'Union européenne. Toutefois, on voit qu'il y a un *spectrum*.

[Traduction]

Par exemple, pourquoi le gouvernement n'établit-il pas un lien entre la loi et l'ordre, l'application des lois environnementales et une utilisation judicieuse des choix fiscaux? La réduction des gaz à effet de serre coûte 2 500 \$ la tonne. Le gouvernement offre un crédit d'impôt pour les laissez-passer de transport en commun qui n'a aucune incidence sur l'augmentation du nombre d'usagers des transports en commun.

Au lieu d'investir dans des mesures banales comme celle-là, pourquoi le gouvernement n'utilise-t-il pas la politique budgétaire pour améliorer le rendement environnemental? Il y a un lien entre ces éléments. Mon collègue a raison.

En Europe, par exemple, l'Union européenne a élaboré l'excellente formule des éco-conventions auxquelles sont parties l'industrie, le gouvernement, les ONG et les collectivités. Elles peuvent être mises en oeuvre sur cinq ans, en parallèle. Ces éco-conventions constituent un outil très intéressant, mais il n'en a pas été question au cours du présent débat. Apparemment, on s'en tient encore uniquement à l'approche fondée sur la loi et l'ordre.

M. Jim Maloway (Elmwood—Transcona, NPD): Monsieur le Président, c'est un nouvel exemple de projet de loi omnibus énorme présenté par le gouvernement et contenant toute une série de mesures différentes. Le projet de loi C-16 a 216 pages.

Le député a mentionné en particulier la Loi sur les pêches. Selon lui, pourquoi la Loi sur les pêches n'a-t-elle pas été incluse dans ce projet de loi? Tout le reste semble s'y trouver.

M. David McGuinty: Monsieur le Président, loin de moi l'idée d'essayer de deviner les intentions du gouvernement. Je ne sais pas. Peut-être que le gouvernement est embarrassé d'avoir annoncé deux fois de suite que notre pays allait disposer d'une stratégie nationale sur l'eau.

Nous n'avons pas de stratégie nationale sur l'eau. C'est pourquoi le ministre de l'Environnement, après avoir éliminé le financement du projet du GEMS sur l'analyse de l'eau mené en collaboration avec l'Université de Waterloo l'a restauré la veille de la Journée mondiale de l'eau, samedi dernier, peut-être pour combler cette lacune.

J'ignore pourquoi la Loi sur les pêches a été omise. Ce serait sûrement intéressant de savoir ce que le ministre lui-même en dit. Étant donné les pouvoirs que les agents d'application de la Loi sur les pêches ont et les répercussions sur l'eau douce, ce sera très important de voir si on peut remédier à cette omission et si le projet de loi peut être amendé.

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, le député a mis en contexte le fait que nous sommes en présence d'un projet de loi qui portera sur l'application des lois environnementales, ainsi que sur des questions touchant les amendes et les sanctions. Dans le fond, je crois que les Canadiens veulent que nous appuyions nos lois et que les sanctions et les amendes soient appropriées. Toutefois, le projet de loi ignore totalement le risque environnemental dans l'histoire de l'humanité, les menaces pour la planète. Comme le montre le budget, nous sommes aussi saisis de changements qui toucheront l'efficacité de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. En fait, ces changements viendront affaiblir les dispositions législatives en vigueur.

Il semble y avoir une contradiction dans le programme du gouvernement. Le député pourrait-il nous aider à comprendre comment nous devrions aborder ces questions?

M. David McGuinty: Monsieur le Président, il faut adopter de bonnes mesures d'application des lois environnementales. Il faut que de bons indicateurs financiers soient envoyés aux marchés. Il faut adopter de nouvelles approches novatrices comme les éco-conventions. Il faut récompenser le bon comportement volontaire. Il faut une pression de la demande que seul le gouvernement fédéral peut créer au moyen de systèmes d'approvisionnement. Il existe toute une gamme de mesures qui, en fait, permettront d'améliorer le rendement environnemental. Mais, pour le moment, l'approche n'est pas cohérente.

• (1830)

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Quand le débat reprendra sur cette question, le député disposera encore de quatre minutes pour les questions et les observations ayant trait à son intervention.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 12 mars, de la motion.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Comme il est 18 h 30, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion d'adoption du troisième rapport du Comité permanent des affaires étrangères et du développement international.

Convoquez les députés.

• (1855)

[Français]

(La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 30)

POUR

Députés

Allen (Welland)
Angus
Asselin
Bagnell
Beaudin
Bellavance
Bevilacqua
Bigras
Blais
Bourchard
Brison

André
Ashton
Bachand
Bains
Bélangier
Bennett
Bevington
Black
Bonsant
Bourgeois
Brunelle

Cannis
Carrier
Chow
Coderre
Cotler
Crowder
Cuzner
Davies (Vancouver Kingsway)
DeBellefeuille
Deschamps
Dewar
Dhalla
Dorion
Dryden
Dufour
Duncan (Edmonton—Strathcona)
Eyking
Folco
Fry
Garneau
Godin
Gravelle
Guay
Basques)
Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord)
Hall Findlay
Harris (St. John's East)
Hyer
Julian
Karygiannis
Laforest
Lavallée
LeBlanc
Lemay
Lessard
Malhi
Maloway
Martin (Sault Ste. Marie)
Mathysen
McKay (Scarborough—Guildwood)
Ménard (Hochelaga)
Mendes
Mourani
Murphy (Charlottetown)
Neville
Pacetti
Paquette
Pearson
Pomerleau
Rae
Ratansi
Rodriguez
Savage
Scarpaleggia
Silva
Simson
Szabo
Thibeault
Trudeau
Vincent
Wilfert
Zarac — 141

Affaires courantes

Cardin
Charlton
Christopherson
Comartin
Crombie
Cullen
D'Amours
Davies (Vancouver East)
Demers
Desnoyers
Dhaliwal
Dion
Dosanji
Duceppe
Duncan (Etobicoke North)
Easter
Faille
Foote
Gagnon
Gaudet
Goodale
Guamieri
Guimond (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Holland
Jennings
Kania
Kennedy
Laframboise
Layton
Lee
Leslie
Lévesque
Malo
Marston
Masse
McGuinty
McTeague
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Minna
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)
Nadeau
Oliphant
Paillé
Patri
Plamondon
Proulx
Rafferty
Regan
Roy
Savoie
Siksay
Simms
Stoffer
Thi Lac
Tonks
Valeriot
Wasylcia-Leis
Wrzesnewskij

CONTRE

Députés

Abbott
Aglukkaq
Allen (Tobique—Mactaquac)
Ambrose
Anderson
Ashfield
Benoit
Bezan
Blaney
Boucher
Braid
Brown (Leeds—Grenville)
Bruinooge
Calkins
Cannon (Pontiac)
Casson

Ablonczy
Albrecht
Allison
Anders
Arthur
Baird
Bernier
Blackburn
Block
Boughen
Breitkreuz
Brown (Newmarket—Aurora)
Calandra
Cannon (Kelowna—Lake Country)
Carrie
Clarke

Initiatives ministérielles

Clement	Cummins
Davidson	Day
Dechert	Del Mastro
Devolin	Dreeshen
Duncan (Vancouver Island North)	Dykstra
Fast	Finley
Flaherty	Fletcher
Galipeau	Gallant
Glover	Goldring
Goodyear	Gourde
Grewal	Guergis
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Hiebert	Hill
Hoepfner	Jean
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)	Kent
Kerr	Komarnicki
Lake	Lauzon
Lebel	Lemieux
Lobb	Lukiwski
Lunn	Lunney
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Mayes	McColeman
McLeod	Menzies
Merrifield	Miller
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Nicholson	Norlock
O'Connor	O'Neill-Gordon
Obhrai	Oda
Paradis	Payne
Petit	Poilievre
Preston	Raiit
Rajotte	Rathgeber
Reid	Richards
Richardson	Rickford
Ritz	Saxton
Scheer	Schellenberger
Shea	Shiple
Shory	Sorenson
Stanton	Storseth
Strahl	Sweet
Thompson	Tilson
Toews	Trost
Tweed	Uppal
Van Kesteren	Van Loan
Vellacott	Verner
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	
Weston (Saint John)	
Wong	Woodworth
Yelich	Young — 134

PAIRÉS

Députés

Cadman	Crête
Freeman	Hoback
Holder	Lalonde
Ouellet	Prentice
Smith	St-Cyr — 10

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, soit lu pour la troisième fois et adopté, ainsi que de l'amendement.

Le Président: La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur l'amendement à la motion à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-9.

● (1905)

[Français]

(L'amendement, mis aux voix, est rejeté par le vote suivant:)

(Vote n° 31)

POUR

Députés

Allen (Welland)	Angus
Ashton	Bevington
Black	Charlton
Chow	Christopherson
Comartin	Crowder
Cullen	Davies (Vancouver Kingsway)
Davies (Vancouver East)	Dewar
Duncan (Edmonton—Strathcona)	Godin
Gravelle	Harris (St. John's East)
Hyer	Julian
Layton	Leslie
Maloway	Marston
Martin (Sault Ste. Marie)	Masse
Mathysen	Rafferty
Savoie	Siksay
Stoffèr	Thibeault
Wasylycia-Leis — 33	

CONTRE

Députés

Abbott	Ablonczy
Aglukkaq	Albrecht
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambrose	Anders
Anderson	André
Arthur	Ashfield
Asselin	Bachand
Bagnell	Bains
Baird	Beaudin
Bélanger	Belavance
Bennett	Benoit
Bernier	Bevilacqua
Bezan	Bigras
Blackburn	Blais
Blaney	Block
Bonsant	Bouchard
Boucher	Boughen
Bourgeois	Braid
Breitkreuz	Brison
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Bruinooge	Brunelle
Calandra	Calkins
Cannan (Kelowna—Lake Country)	Cannis
Cannon (Pontiac)	Cardin
Carrie	Carrier
Casson	Chong
Clarke	Clement
Coderre	Cotler
Crombie	Cummins
Cuzner	D'Amours
Davidson	Day
DeBellefeuille	Dechert
Del Mastro	Demers
Deschamps	Desnoyers
Devolin	Dhaliwal
Dhalla	Dion
Dorion	Dosanjh
Dreeshen	Dryden
Duceppe	Dufour
Duncan (Vancouver Island North)	Duncan (Etobicoke North)
Dykstra	Easter
Eyking	Faille
Fast	Finley
Flaherty	Fletcher

Folco	Footé
Fry	Gagnon
Galipeau	Gallant
Garneau	Gaudet
Glover	Goldring
Goodale	Goodyear
Gourde	Grewal
Guarnieri	Guay
Guergis	Guimond (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Basques)	
Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord)	
Hall Findlay	
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Hiebert	Hill
Hoepfner	Holland
Jean	Jennings
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Kania
Karygiannis	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kennedy	Kenney (Calgary Southeast)
Kent	Kerr
Komarnicki	Laforest
Laframboise	Lake
Lauzon	Lavallée
Lebel	LeBlanc
Lee	Lemay
Lemieux	Lessard
Lévesque	Lobb
Lukiwski	Lunn
Lunney	MacKay (Central Nova)
MacKenzie	Malhi
Malo	Mayes
McColeman	McGuinty
McKay (Scarborough—Guildwood)	McLeod
McTeague	Ménard (Hochelaga)
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	Mendes
Menzies	Merrifield
Miller	Minna
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Mourani	Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)
Murphy (Charlottetown)	Nadeau
Neville	Nicholson
Norlock	O'Connor
O'Neill-Gordon	Obhrai
Oda	Oliphant
Pacetti	Paillé
Paquette	Paradis
Patry	Payne
Pearson	Petit
Plamondon	Poilievre
Pomerleau	Preston
Proulx	Rae
Raït	Rajotte
Ratansi	Rathgeber
Regan	Reid
Richards	Richardson
Rickford	Ritz
Rodriguez	Roy
Savage	Saxton
Scarpaleggia	Scheer
Schellenberger	Shea
Shipley	Shory
Silva	Simms
Simson	Sorenson
Stanton	Storseth
Strahl	Sweet
Szabo	Thi Lac
Thompson	Tilson
Toews	Tonks
Trost	Trudeau
Tweed	Uppal
Valeriote	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Verner	Vincent
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	
Weston (Saint John)	
Wilfert	Wong
Woodworth	Wrzesnewskyj
Yelich	Young
Zarac — 243	

PAIRÉS

Députés
Crête
Hoback

Cadman
Freeman

Motion d'ajournement

Holder	Lalonde
Ouellet	Prentice
Smith	St-Cyr — 10

Le Président: Je déclare l'amendement rejeté.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

Mme Kirsty Duncan (Etobicoke-Nord, Lib.): Monsieur le Président, les changements climatiques sont l'enjeu le plus important de notre époque, compte tenu que leurs répercussions sur l'économie, la santé et la sécurité peuvent être énormes et irréversibles. Les changements climatiques représentent un défi global face auquel il n'existe pas de solution magique.

Le gouvernement conservateur doit créer des partenariats avec des gouvernements nationaux du monde entier, des entreprises, des consommateurs, des autorités locales, et aussi avec le secteur énergétique. Il doit trouver des façons d'atténuer le problème et il doit augmenter les encouragements à la recherche et au développement écologiques, afin de protéger la compétitivité du Canada.

Malheureusement, le budget de la R et D au Canada représente maintenant moins de 2 p. 100 du PIB, ce qui est inférieur à la moyenne au sein de l'OCDE. Le nombre de brevets triadiques dans notre pays est lui aussi inférieur à la moyenne des 25 membres de l'Union européenne et à celle de l'OCDE. Par contraste, entre 1995 et 2004, notre main-d'oeuvre scientifique et technique a connu une croissance annuelle de plus de 4 p. 100 au niveau du personnel de recherche, ce qui était bien au-dessus de la moyenne au sein de l'OCDE.

À l'heure actuelle, le Canada est en train de perdre du terrain face à ses concurrents internationaux. Le plan de relance des États-Unis prévoit un financement par habitant six fois supérieur au nôtre pour la recherche en sciences et technologie, pour les énergies renouvelables et pour le développement de l'efficacité énergétique.

Il y a quatre jours à peine, la plus importante fondation privée du Minnesota, McKnight, annonçait qu'elle allait consacrer un montant sans précédent de 100 millions de dollars, sur cinq ans, pour lutter contre les changements climatiques. La fondation McKnight se joint à d'autres grandes fondations américaines, y compris la fondation David et Lucile Packard et la fondation William et Flora Hewlett, pour apporter une contribution de plus de 1 milliard de dollars à la lutte contre les changements climatiques. La présidente de la fondation McKnight, Kate Wolford, a qualifié les changements climatiques de « défi extraordinaire » qu'il faut relever au cours de la prochaine décennie, afin d'empêcher que la planète subisse un préjudice irréversible.

Quels investissements précis le gouvernement conservateur fait-il dans des mesures innovatrices pour lutter contre les changements climatiques, que ce soit au niveau des personnes, des méthodes, de la recherche ou de la commercialisation? Les fonds affectés à la recherche sur le climat et l'atmosphère au Canada ont-ils augmenté? À cet égard, les libéraux avaient adopté une stratégie en 2002.

Motion d'ajournement

La R et D est un outil clé de croissance économique à long terme. L'expérience de pays tels que la Finlande et la Corée révèle que les réformes visant à favoriser l'innovation peuvent aider des pays à émerger d'une crise plus forts qu'auparavant et à les mettre sur la voie d'une croissance plus durable.

Quels fonds le gouvernement accorde-t-il aux innovateurs dans la lutte contre les changements climatiques, compte tenu que ce sont les personnes qui détiennent les connaissances, plutôt que les sociétés et les institutions qui les emploient? Quelles mesures le gouvernement prend-il pour empêcher les chercheurs dans le domaine climatique de quitter le Canada lorsque leur source de financement se tarie? Quels investissements le gouvernement fait-il pour accroître le nombre de techniques écologiques disponibles et leur potentiel d'atténuation des problèmes?

● (1910)

M. Mark Warawa (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement demeure déterminé à appuyer la capacité canadienne de recherche sur les changements climatiques et les sciences atmosphériques. Notre gouvernement appuie de nombreuses façons la recherche de classe mondiale sur les changements climatiques, notamment en finançant des projets de recherche universitaires et gouvernementaux. En février, Laxmi U. Sushama, de l'Université du Québec à Montréal, est devenue titulaire de la chaire de recherche du Canada en modélisation régionale du climat. C'est une des applications des 120,4 millions de dollars destinés au financement de 134 chaires de recherche nouvelles ou renouvelées dans 37 universités canadiennes.

Plusieurs chercheurs canadiens ont joué des rôles prépondérants au sein du Groupe intergouvernemental d'experts sur les changements climatiques. Nous nous employons à maintenir ou à améliorer notre rôle de leader dans ce domaine grâce à de nombreuses nouvelles initiatives de sciences et de technologie, tel qu'expliqué dans la stratégie fédérale de 2007 en matière de sciences et de technologie intitulée Réaliser le potentiel des sciences et de la technologie au profit du Canada.

Dans le cadre du Programme d'assainissement de l'air, nous avons investi 1,5 milliard de dollars dans plusieurs domaines prioritaires de recherche, y compris l'adaptation aux changements climatiques. Ce montant comprend 15 millions de dollars pour la recherche en vue de l'amélioration des scénarios de changements climatiques et 14 millions de dollars pour un programme visant à aider les habitants du Nord à évaluer les principaux points faibles et les possibilités d'adaptation.

En outre, le récent Plan d'action économique affecte plus de fonds aux initiatives écologiques que tout autre budget dans l'histoire du Canada; il prévoit 1 milliard de dollars sur cinq ans pour la recherche, le développement et des projets de démonstration de l'énergie propre. Je remercie d'ailleurs le député d'avoir appuyé le budget. Nous sommes l'un des chefs de file mondiaux dans cette technologie, y compris le captage et le stockage du carbone. Nous avons aussi investi plus de 150 millions de dollars dans l'Année polaire internationale, plus que tout autre pays.

La stratégie fédérale en matière de sciences et de technologie expose un plan pluriannuel exhaustif visant à faire du Canada un leader en sciences et technologie et une source importante d'innovation et de créativité entrepreneuriales. La pierre angulaire du plan est de former, d'attirer et de retenir les gens très compétents dont le Canada a besoin pour assurer sa prospérité dans l'économie mondiale d'aujourd'hui.

Nous travaillons fort pour accroître notre capacité scientifique. Nous avons augmenté le financement du Programme des chaires de recherche du Canada, par exemple, et créé les bourses d'études Vanier. Ce programme qui a vu le jour en septembre 2008 aidera 500 étudiants canadiens et internationaux au doctorat en leur versant des bourses pouvant atteindre 50 000 \$ par année.

Parmi les pays de l'OCDE, le Canada demeure au deuxième rang, derrière la Suède, pour ce qui est des investissements en recherche et développement par le truchement des études supérieures. Selon une étude indépendante réalisée en 2006, le Canada figure parmi les cinq pays en tête dans le domaine des sciences climatiques, météorologiques et atmosphériques.

● (1915)

Mme Kirsty Duncan: Monsieur le Président, il y a d'importants décalages dans le système climatique et, par conséquent, de nombreuses répercussions du réchauffement climatique seront ressenties, quoi qu'on fasse, au cours des prochaines décennies.

D'ici quelques décennies, des millions de personnes seront confrontées à des inondations en raison de la hausse du niveau de la mer et seront aux prises avec des maladies causées par la sécheresse, les inondations et les vagues de chaleur. En 2003, 35 000 personnes sont mortes en Europe en raison de la chaleur.

À l'échelle mondiale, les coûts d'adaptation pourraient s'élever à des dizaines de milliards de dollars, voire même à plusieurs centaines de milliards. Par conséquent, la priorité immédiate est d'investir dans des mesures d'adaptation pour réagir à ces répercussions.

Quels sont les investissements du gouvernement en matière d'adaptation aux changements climatiques au Canada? Finalement, que fait le gouvernement pour réduire le coût des technologies actuelles et nouvelles en matière de réduction des émissions pour lutter contre la plus importante menace à laquelle la Terre est confrontée?

M. Mark Warawa: Monsieur le Président, la question vient d'une députée dont le chef, parlant au Parti libéral, a demandé pourquoi rien n'avait été fait. C'est dommage effectivement que les libéraux n'aient rien fait pendant 13 longues années.

En plus d'attirer et de retenir les scientifiques les meilleurs et les plus brillants, nous leur fournissons les outils nécessaires pour effectuer des travaux de recherche de classe internationale.

Afin d'améliorer nos capacités en matière de recherche, le Plan d'action économique prévoit 2 milliards de dollars pour des projets d'entretien et de réparation, qui avaient été reportés, dans les établissements postsecondaires et les laboratoires fédéraux. Encore une preuve que nous prenons les mesures qui s'imposent dans le domaine de l'environnement.

L'ACCÈS À L'INFORMATION

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, le 23 février, j'ai demandé au gouvernement pourquoi il n'avait pas fait preuve de transparence en ce qui a trait à la crise de la listériose.

J'ai demandé pourquoi le cabinet du premier ministre avait refusé de diffuser les notes des conférences téléphoniques portant sur la gestion par le gouvernement de la crise de la listériose l'été dernier, crise qui a entraîné le plus grand rappel d'aliments de l'histoire canadienne après que des produits de viande contaminés ont causé le décès de 20 personnes.

Motion d'ajournement

Nous savons qu'on s'inquiétait déjà à propos de l'augmentation de la prévalence de la listériose au mois de juin dernier, mais l'ACIA ne semble pas être intervenue avant le milieu du mois d'août.

Nous savons aussi que, lors d'une réunion du 24 juillet à laquelle l'ACIA participait, on a discuté de la crise de la listériose dont l'existence avait été initialement niée. Je veux préciser clairement que même si cette discussion ne portait pas sur une situation précise, ce sont des renseignements qui ont été dissimulés et la question de la crise a été abordée.

Nous savons qu'il y a eu des réunions entre les représentants de la compagnie en cause et des hauts fonctionnaires du gouvernement, y compris des ministres, pendant tout l'été et jusqu'à l'automne. La question est la suivante: de quoi a-t-on parlé pendant ces réunions?

Le cabinet du premier ministre entrave l'accès à l'information, contrairement à ce que la loi exige. Par ailleurs, on remet de plus en plus en question le rôle de l'enquêteuse désignée par le premier ministre.

Comme je l'ai dit dans ma question originale, l'enquêteuse n'a pas le pouvoir d'exiger la production de documents par assignation, pas plus que celui d'assigner des témoins à comparaître. En fait, elle relève elle-même du ministre responsable du système de sécurité alimentaire canadien. C'est ce même ministre qui décidera si un rapport doit être rendu public en partie ou en totalité.

Le gouvernement devrait peut-être se donner la peine de répondre aux questions de plus en plus nombreuses qui sont posées au sujet du poste d'enquêteur indépendant. Par exemple, sous la rubrique intitulée « Conduite de l'enquête », il est écrit que l'enquêteur indépendant « ne sera pas en conflit d'intérêts de nature personnelle ou autre, [ni ne prendra] parti à l'égard de toute question liée à l'enquête. »

L'absence de conflit d'intérêts apparents n'est-elle pas importante? Dans ce cas, comment le gouvernement explique-t-il que l'enquêteuse occupe des bureaux sis à même le site de la ferme expérimentale d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, qu'elle reste active au sein du Comité consultatif sur la fonction publique du premier ministre et que deux hauts fonctionnaires du gouvernement fédéral soient détachés à son bureau?

Cette dame prend-elle le café avec le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre de la Commission canadienne du blé le matin? Ils sont à portée de vue l'un de l'autre. Ce n'est pas l'impression que nous voulons donner. D'autre part, elle a le pouvoir d'autoriser des particuliers qui seront soumis à un interrogatoire de s'y présenter avec un avocat.

De quel pouvoir dispose l'enquêteuse pour obliger une personne à témoigner lorsque son avocat lui conseille de ne pas coopérer? Selon les directives, elle ne dispose d'aucun pouvoir à cet égard.

Pourquoi le cabinet du premier ministre persiste-t-il à nier les informations et pourquoi cet enquêteuse n'est-elle investie d'aucun pouvoir lui permettant de s'acquitter de son mandat dans le cadre d'une enquête?

• (1920)

M. Andrew Saxton (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor, PCC): Monsieur le Président, ce soir, je voudrais parler de la question antérieure du député et des lois canadiennes sur l'accès à l'information.

Comme il a déjà été dit dans cette enceinte, le député d'en face essaie de donner l'impression que les décisions concernant la divulgation de l'information sont prises au niveau politique. C'est totalement faux. Les demandes d'information ne sont jamais traitées

par les ministres ou leur personnel politique. Elles sont traitées par des employés qualifiés de la fonction publique chargés de l'accès à l'information dans tous les ministères et tous les organismes. Ce sont les administrateurs de ces ministères et de ces organismes qui gèrent ce programme au sein de leur organisation et nous nous attendons à ce que tous respectent la loi en tous points.

La Loi fédérale sur la responsabilité, qui a été présentée par notre gouvernement, a permis l'entrée en vigueur de la nouvelle politique sur l'accès à l'information. La loi et son plan d'action complémentaire ont institué un niveau sans précédent de rigueur et de surveillance dans tout le secteur public fédéral. La loi contient les plus vastes changements à la Loi sur l'accès à l'information depuis sa mise en place en 1983.

Le gouvernement prend très au sérieux le droit d'accès à l'information. Afin d'assurer le respect de la Loi sur l'accès à l'information, nous avons établi une liste des meilleures pratiques afin de sensibiliser les employés à leurs responsabilités dans la gestion de l'information. Au cours de la dernière année, 628 fonctionnaires chargés de l'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels ont participé à 51 séances de formation visant à assurer le respect de la loi. Les dernières statistiques montrent que le gouvernement a été efficace, accessible et transparent dans le traitement des demandes d'accès à l'information et le gouvernement continue de renforcer l'ouverture et la transparence dans ses activités.

Le Secrétariat du Conseil du Trésor, par exemple, a élaboré un cadre pour la gestion de l'information au sein du gouvernement du Canada afin de renforcer cette activité dans toute la fonction publique. Laisser entendre que ce sont les ministres ou leur personnel qui décident ce qui doit être diffusé et ce qui ne doit pas l'être dénote une incompréhension totale du fonctionnement du système. Et cela, le député le sait.

Lors de son témoignage devant le comité, le commissaire à l'information a déclaré: « nos enquêtes n'ont révélé aucune ingérence politique dans le traitement des demandes d'accès à l'information. »

Le gouvernement a pris un engagement en faveur de l'ouverture et de la transparence dans ses activités. En fait, 69 nouveaux organismes doivent maintenant rendre des comptes aux Canadiens par l'intermédiaire de la Loi sur l'accès à l'information. Pour la première fois, les Canadiens peuvent voir comment ces organismes dépensent les fonds publics. En 2007-2008, le gouvernement a traité un nombre record de demandes, soit 38 p. 100 de plus que les cinq dernières années. Cela représente un grand pas vers l'ouverture et la transparence.

Je remercie le député pour sa question. Le gouvernement prend très au sérieux le droit d'accès à l'information des Canadiens.

L'hon. Wayne Easter: Monsieur le Président, n'est-ce pas touchant? Le gouvernement impute le manque d'information à la bureaucratie. Il attribue à la bureaucratie le fait que l'information n'ait pas été fournie.

Les conservateurs sont au pouvoir et nous savons maintenant que les conservateurs affichent l'un des pires bilans au monde en matière d'accès à l'information. L'information n'est pas fournie. L'esprit et la lettre de la loi ne sont pas respectés. Quand le député parle de la Loi fédérale sur la responsabilité, il devrait savoir qu'il y a belle lurette que l'esprit de cette loi a été trahi.

Motion d'ajournement

Le fait est que le gouvernement ne sait pas ce que signifient l'ouverture et la transparence. Pour quelle raison? A-t-il quelque chose à cacher? Nous savons de manière certaine qu'il viole l'esprit de la loi.

•(1925)

M. Andrew Saxton: Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, ce gouvernement prend très au sérieux le droit d'accès à l'information des Canadiens. Nous nous sommes battus pour que les Canadiens aient le droit de savoir comment leur gouvernement mène ses activités. Nous avons assujéti la Commission canadienne du blé, Radio-Canada et des douzaines d'autres institutions à la Loi sur l'accès à l'information, ce que les libéraux n'ont jamais fait.

Notre Loi fédérale sur la responsabilité a apporté les plus vastes changements à la Loi sur l'accès à l'information depuis sa mise en place en 1983. En vertu de cette loi, 69 nouvelles institutions rendent

maintenant des comptes aux Canadiens qui peuvent, pour la première fois, voir comment elles dépensent l'argent des contribuables. Ce gouvernement s'est engagé à mener ses opérations de manière ouverte et transparente.

Examinons les faits. Le volume de demandes d'accès à l'information a augmenté de 14 p. 100 grâce aux changements que nous avons apportés. Cela représente près de 30 000 demandes en 2007 et plus de 25 000 depuis 2005. C'est dire que, contrairement aux libéraux, nous avons énormément fait progresser l'ouverture et la transparence.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 27.)

TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 23 mars 2009

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La Loi sur la Cour suprême

M. Godin	1765
Projet de loi C-232. Deuxième lecture.....	1765
M. Rodriguez.....	1767
M. Nadeau	1767
M. Blaney	1768
M. Rodriguez.....	1769
M. Nadeau	1770
M. Allen (Tobique—Mactaquac).....	1771

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange Canada-AELE

Projet de loi C-2. Troisième lecture.....	1773
M. Stoffer	1773
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	1774
M. Cannan	1774
M. Masse	1775
M. Julian	1775
Mme Leslie.....	1775
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	1777
M. Julian	1778
M. Masse.....	1778
M. André.....	1781
M. Julian	1781
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	1782
M. Cardin	1782
M. Julian	1784
Mme Leslie.....	1785
M. Bevington.....	1785
M. Cannis	1787
Mme Leslie.....	1787
M. Julian	1787
M. Cannis	1788
M. Masse.....	1788

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Le Norouz

M. Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country).....	1788
--	------

Le duo Simani

Mme Foote	1788
-----------------	------

Les femmes autochtones

Mme Faille	1788
------------------	------

Le secteur secondaire

M. Christopherson	1789
-------------------------	------

Richard Rumas

M. Schellenberger.....	1789
------------------------	------

La Journée internationale pour l'élimination de la discrimination raciale

Mme Duncan (Etobicoke-Nord)	1789
-----------------------------------	------

Wild Rose, Alberta

M. Richards	1789
-------------------	------

La Commission des plaintes du public contre la GRC

Mme Mourani	1790
-------------------	------

Le Bloc québécois

M. Petit.....	1790
---------------	------

Richard Rumas

M. Szabo	1790
----------------	------

Les Forces canadiennes

M. Poilievre	1790
--------------------	------

Scott Francis Vernelli

M. Martin (Sault Ste. Marie).....	1790
-----------------------------------	------

Fernand Lindsay

M. Paquette.....	1791
------------------	------

Les Forces canadiennes

M. Norlock	1791
------------------	------

Doug Frith

M. Rae	1791
--------------	------

L'économie

M. Wallace	1791
------------------	------

QUESTIONS ORALES

Les Forces canadiennes

M. Ignatieff.....	1791
M. Harper	1791

L'économie

M. Ignatieff.....	1792
M. Harper	1792
M. Ignatieff.....	1792
M. Harper	1792

L'emploi

M. McCallum	1792
M. Flaherty	1792
M. McCallum	1792
M. Flaherty.....	1792

L'industrie forestière

M. Duceppe	1793
M. Lebel	1793
M. Duceppe	1793
M. Day	1793

L'assurance-emploi

M. Lessard	1793
Mme Finley	1793
M. Lessard	1793
Mme Finley	1793
M. Layton	1793
M. Harper	1793
M. Layton	1793
M. Harper	1793
M. Layton	1794
M. Harper	1794

M. Eyking	1794
Mme Finley	1794
Mme Jennings	1794
Mme Finley	1794
Les sciences et la technologie	
M. Garneau	1794
M. Goodyear	1794
M. Garneau	1794
M. Goodyear	1795
Le ministère des Affaires étrangères	
Mme Deschamps	1795
M. Cannon	1795
Mme Deschamps	1795
M. Cannon	1795
Les arts et la culture	
Mme Lavallée	1795
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	1795
Mme Lavallée	1795
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	1795
Les affaires étrangères	
M. Rae	1795
M. Cannon	1795
M. Rae	1796
M. Cannon	1796
La justice	
M. Dosanjh	1796
M. Nicholson	1796
M. Dosanjh	1796
M. Nicholson	1796
La Défense nationale	
M. Wallace	1796
M. Hawn	1796
Le journal <i>Le Réveil</i>	
M. Mulcair	1796
M. Blackburn	1797
Le gouvernement conservateur	
M. Mulcair	1797
M. Blackburn	1797
Les finances	
M. Dorion	1797
M. Lebel	1797
M. Dorion	1797
M. Flaherty	1797
L'industrie pétrolière et gazière	
M. McTeague	1797
Mme Ablonczy	1797
M. McTeague	1797
Mme Ablonczy	1798
La publicité électorale	
M. Siksay	1798
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	1798
M. Siksay	1798
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	1798
Les affaires intergouvernementales	
M. Blaney	1798
Mme Verner	1798

Le multiculturalisme	
Mme Dhalla	1798
M. Kenney	1798
Les sciences et la technologie	
M. Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord)	1799
M. Goodyear	1799
La recherche et le sauvetage	
M. Harris (St. John's-Est)	1799
M. Hawn	1799
La chasse au phoque	
M. Weston (Saint John)	1799
Mme Shea	1799
L'infrastructure	
M. McGuinty	1799
M. Baird	1799
Présence à la tribune	
Le Président	1800

AFFAIRES COURANTES

Réponse du gouvernement à des pétitions	
M. Lukiwski	1800
Les comités de la Chambre	
Procédure et affaires de la Chambre	
M. Preston	1800
Loi sur le Jour du Norouz	
M. Wilfert	1800
Projet de loi C-342. Présentation et première lecture.	1800
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi	1800
Les comités de la Chambre	
Procédure et affaires de la Chambre	
M. Preston	1800
Pétitions	
Les fiducies de revenu	
M. Szabo	1800
La justice	
M. Anders	1800
La Loi sur la santé des animaux	
M. Bagnell	1801
Omar Khadr	
Mme Chow	1801
La citoyenneté et l'immigration	
M. Wrzesnewskyj	1801
L'accord de libre-échange entre le Canada et la Colombie	
M. Julian	1801
La Société canadienne des postes	
M. Dhaliwal	1801
Questions au <i>Feuilleton</i>	
M. Lukiwski	1801
Questions marquées d'un astérisque	
M. Lukiwski	1802
Questions transformées en ordres de dépôt	
M. Lukiwski	1802

Les comités de la Chambre	
Procédure et affaires de la Chambre	
M. Preston	1804
Motion d'adoption	1804
Adoption de la motion	1804

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

La Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses	
Projet de loi C-9. Étape du rapport	1804
M. Hill (au nom du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités)	1804
Projet de loi C-9. Motion d'adoption	1804
Adoption de la motion	1804
M. Hill (au nom du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités)	1804
Projet de loi C-9. Troisième lecture	1804
M. Jean	1804
M. Bevington	1806
Mme Hoepfner	1807
Mme McLeod	1807
M. Maloway	1807
M. Dhaliwal	1808
M. Shory	1808
M. Laframboise	1809
M. Bevington	1811
M. Maloway	1813
M. Julian	1813
Mme Hoepfner	1814
M. Julian	1814
Mme Hoepfner	1817
M. Masse	1818
M. Maloway	1818
Amendement	1818
M. Bevington	1818
M. Masse	1819
Mme Hoepfner	1819
M. Julian	1819
M. Calandra	1820

M. Bevington	1820
M. Julian	1820
M. Jean	1821
Report du vote sur l'amendement	1822

Loi sur le contrôle d'application de lois environnementales

M. Clement (au nom du ministre de l'Environnement) ..	1822
Projet de loi C-16. Deuxième lecture	1822
M. Warawa	1822
M. Bigras	1824
Mme Duncan (Edmonton—Strathcona)	1824
M. Bagnell	1825
M. Braid	1825
M. McGuinty	1825
M. Bigras	1828
M. Maloway	1828
M. Szabo	1829

AFFAIRES COURANTES

Les comités de la Chambre

Affaires étrangères et développement international	
Motion d'adoption	1829
Adoption de la motion	1830

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

La Loi de 1992 sur le transport de marchandises dangereuses

Projet de loi C-9. Troisième lecture	1830
Rejet de l'amendement	1831

MOTION D'AJOURNEMENT

L'environnement	
Mme Duncan (Etobicoke-Nord)	1831
M. Warawa	1832
L'accès à l'information	
M. Easter	1832
M. Saxton	1833

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En case 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>