



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 148 • NUMÉRO 291 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 3 mai 2018

Présidence de l'honorable Geoff Regan

TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 3 mai 2018

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1005)

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à 42 pétitions.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

COMMERCE INTERNATIONAL

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 10^e rapport du Comité permanent du commerce international, dont les membres travaillent très fort dans l'intérêt des principaux acteurs du milieu mondial du commerce, mais surtout dans celui des Canadiens. Je suis très fier de notre équipe.

Le rapport d'aujourd'hui s'intitule « La contribution du multiculturalisme aux activités internationales de commerce et d'investissements du Canada ».

COMPTES PUBLICS

L'hon. Kevin Sorenson (Battle River—Crowfoot, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 45^e rapport du Comité permanent des comptes publics, intitulé « Les programmes de santé buccodentaire pour les Premières Nations et les Inuit — Santé Canada, des Rapports de l'automne 2017 du vérificateur général du Canada ».

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

SÉCURITÉ PUBLIQUE ET NATIONALE

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, après plus de 70 heures de témoignages, plusieurs centaines de témoins, au-delà de 50 amendements et 76 mémoires, le Comité permanent de la sécurité publique et nationale a produit son 19^e rapport, qui porte sur le projet de loi C-59, Loi concernant des questions de sécurité nationale et que j'ai aujourd'hui l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles. Après avoir étudié le

projet de loi, le Comité a décidé d'en faire rapport avec des propositions d'amendement. Cette étude est l'exemple parfait de la manière dont les comités parlementaires devraient fonctionner.

* * *

LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, il y a eu des discussions entre les partis, et je pense que vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante.

Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, lorsque plus aucun député ne se lèvera pour prendre la parole sur la motion relative aux amendements du Sénat au projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, ou à 13 heures, selon la première éventualité, toute question nécessaire pour disposer de cette étape dudit projet de loi soit réputée mise aux voix, et qu'un vote par appel nominal soit réputé demandé et que le vote ne soit pas différé.

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

Des voix: D'accord.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

PÉTITIONS

LE CODE CRIMINEL

L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC): Monsieur le Président, j'interviens pour présenter l'une des pétitions les plus volumineuses que vous avez probablement vues à la Chambre. Elle porte sur la tentative du gouvernement d'abroger l'article 176 du Code criminel au moyen du projet de loi C-51. Cet article protège les membres du clergé et les services religieux. La décision du gouvernement de supprimer cette disposition du Code criminel a soulevé un véritable tollé partout au pays.

Affaires courantes

J'ai une pétition qui compte plus de 8 000 signatures. Ces gens demandent au gouvernement de ne pas toucher à l'article en question afin que les services religieux et les membres du clergé qui les président puissent disposer de mesures de protection précises. Je suis fier de présenter cette pétition, qui a été dûment certifiée par le greffier des pétitions.

L'ENVIRONNEMENT

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Monsieur le Président, je suis fière de présenter trois pétitions à la Chambre aujourd'hui.

La première pétition porte sur une question importante dans ma circonscription, c'est-à-dire le plastique. La pétition appuie la motion M-151 concernant la lutte contre la pollution par les plastiques. Elle porte sur une réglementation visant à réduire les rejets des débris de plastique des déversoirs d'eaux pluviales, l'utilisation industrielle de microplastiques, y compris, mais sans s'y limiter, les microbilles, les petites granules de résine de plastique ainsi que les microplastiques et les fragments sous forme fibreuse, l'utilisation industrielle et de consommation des plastiques à usage unique, y compris, mais sans s'y limiter, les sacs, bouteilles, pailles et vaisselle de plastique, entre autres.

Il s'agit d'un enjeu important dans ma circonscription. Nous vivons sur la côte, et les pétitionnaires veulent s'assurer de la propreté des rives.

•(1010)

POSTES CANADA

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Monsieur le Président, la deuxième pétition porte sur une autre question importante dans ma circonscription, c'est-à-dire la continuité des services de Postes Canada.

Les pétitionnaires demandent à Postes Canada de s'assurer que les travailleurs ne perdent pas leur emploi. Cinq millions de foyers perdront leur service de livraison à domicile au cours des cinq prochaines années. Les pétitionnaires veulent s'assurer que cela n'arrive pas, car les coupes feront mal aux personnes âgées et aux Canadiens handicapés en particulier.

Postes Canada a à peine tenu des consultations et cela préoccupe aussi beaucoup les pétitionnaires. Cette pétition a été signée par de nombreux habitants de ma circonscription. Il s'agit d'une grande préoccupation. Nous espérons que la situation sera bientôt réglée.

LA PORNOGRAPHIE

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Monsieur le Président, la troisième et dernière pétition que je présenterai aujourd'hui provient en grande partie des habitants de Campbell River. Les pétitionnaires demandent au ministre de la Sécurité publique de se pencher sur les conséquences dangereuses de la pornographie sur l'esprit humain et sur la sécurité publique. Ils demandent au ministre de retirer le contenu pornographique, notamment les forfaits télé de films pour adultes, de l'ensemble des pénitenciers fédéraux canadiens.

LA CATALOGNE

Mme Elizabeth May (Saanchi—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter la pétition électronique e-1335. C'est la première fois qu'une pétition sur ce sujet est présentée à la Chambre.

Les pétitionnaires s'inquiètent vivement du conflit qui perdure concernant l'indépendance de la Catalogne. Des millions de Catalans ont manifesté pacifiquement et ont tenu un vote. En réaction à la

répression brutale dont les manifestants ont fait l'objet, les pétitionnaires demandent à la Chambre de condamner les violentes attaques policières contre ces civils pacifiques et sans défense qui manifestent pour l'élection démocratique d'un gouvernement catalan et indépendant de l'État de l'Espagne.

VIA RAIL

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, j'ai deux pétitions à présenter aujourd'hui.

La première provient de Canadiens qui estiment que VIA Rail devrait se doter d'une stratégie de gestion. Étant donné que le gouvernement ne dicte pas de plan à long terme et d'orientation à la société ferroviaire, celle-ci peut décider unilatéralement de cesser ses activités sur n'importe quel trajet et ainsi priver de service des milliers de Canadiens. Avec une stratégie de gestion, VIA pourrait accroître le recours au transport ferroviaire passager, ce qui serait écologique et économique.

Les pétitionnaires réclament que le gouvernement du Canada appuie mon projet de loi, le projet de loi C-370, qui vise à définir un mandat clair pour VIA Rail.

LES SERVICES BANCAIRES

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, la deuxième pétition provient de Canadiens en faveur des services bancaires postaux.

Près de deux millions de Canadiens ont désespérément besoin d'une solution de rechange aux prêteurs sur salaire qui, avec leurs taux d'intérêt exorbitants, exploitent notamment les gens pauvres et marginalisés ainsi que les communautés rurales et autochtones. Or, Postes Canada compte 3 800 comptoirs en zone rurale, où les banques et les coopératives de crédit sont peu ou pas présentes.

Postes Canada possède l'infrastructure et la capacité d'effectuer rapidement des transactions, y compris des services bancaires postaux. Les pétitionnaires demandent donc au gouvernement du Canada d'adopter ma motion, la motion M-166, et de créer un comité chargé d'étudier et de proposer un plan pour mettre en place des services bancaires postaux qui relèveraient de la Société canadienne des postes.

L'ASSURANCE-MÉDICAMENTS

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de déposer aujourd'hui une autre pétition signée par les habitants de Winnipeg-Nord.

Les pétitionnaires veulent attirer l'attention du premier ministre et de tous les députés sur l'importance de disposer d'un régime national d'assurance-médicaments. Ils veulent qu'on apporte des changements afin que tous les Canadiens aient accès gratuitement à des médicaments sur ordonnance.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je demande que toutes les questions restent au *Feuilleton*.

Le vice-président: D'accord?

Des voix: D'accord.

*Affaires courantes***VACANCE DE SIÈGE**

LEEDS—GRENVILLE—THOUSAND ISLANDS ET RIDEAU LAKES

Le vice-président: Je dois faire savoir à la Chambre que la vacance suivante est survenue en raison du décès de Gord Brown, député de la circonscription de Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes, en Ontario.

Conformément au paragraphe 28(1) de la Loi sur le Parlement du Canada, le Président a adressé au directeur général des élections par intérim l'ordre officiel de délivrer un bref d'élection en vue de pourvoir à cette vacance.

propose que l'amendement 9 soit modifié en remplaçant le texte de l'amendement par le texte suivant « 59.1 (1) Dans l'annexe II de la même loi, « Dérivés de la fève (à l'exclusion de soja) (farine, protéines, isolats, fibres) » est remplacé par « Dérivés de la fève, y compris le soja (farine, protéines, isolats, fibres) ». (2) Dans l'annexe II de la même loi, « Fèves (à l'exclusion du soja), marais, les fèves cassées et les criblures » est remplacé par « Fèves, y compris le soja, marais, les fèves cassées et les criblures ». (3) L'annexe II de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de « Farine de soja », « Farine de tourteau de soja », « Huile de soja » et « Tourteau de soja » »;

rejette respectueusement l'amendement 10a) parce qu'il pourrait avoir une incidence considérable sur la capacité de la compagnie de chemin de fer à prévenir les accidents.

● (1020)

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je demande le consentement pour revenir aux questions inscrites au *Feuilleton*.

Le vice-président: D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES*[Traduction]***LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS**

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.) propose:

Qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer Leurs Honneurs que, en ce qui concerne le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, la Chambre:

accepte les amendements 2, 7a) et 10b) apportés par le Sénat;

rejette respectueusement les amendements 1a)(i), 1b), 5a)(i) et 5b) parce que le projet de loi C-49 contient déjà des mesures qui visent les enjeux soulevés par les amendements ou par des dispositions législatives existantes;

rejette respectueusement l'amendement 1a)(ii) parce qu'il aurait une incidence sur la capacité du ministre de prendre une décision sur une demande de coentreprise dans les délais établis dans le projet de loi;

rejette respectueusement les amendements 3 et 4 parce que les droits des passagers seront établis par règlement par l'Office des transports du Canada, plutôt que par les compagnies aériennes, et ils seront automatiquement intégrés dans le tarif aérien dans l'intérêt des passagers, et le projet de loi C-49 n'empêche pas les intervenants tiers de continuer à déposer des plaintes sur le contenu des conditions des tarifs qu'ils trouvent déraisonnables;

rejette respectueusement l'amendement 5a)(ii) parce que le projet de loi C-49 rend obligatoire une nouvelle réglementation qui préciserait les obligations imposées aux transporteurs ou les normes à respecter quant au traitement des passagers dans le cas de tout retard, y compris les retards sur l'aire de trafic, ainsi que des obligations précises pour les retards sur l'aire de trafic de plus de trois heures;

rejette respectueusement l'amendement 5a)(iii) parce que d'autres études et consultations auprès de parties concernées, y compris les organismes fédéraux responsables des langues officielles, le commissaire aux langues officielles et les intervenants de l'industrie, sont requises afin de mieux comprendre les incidences sur les plans économique et concurrentiel pour le secteur aérien canadien;

propose que l'amendement 6 soit modifié en remplaçant le texte des paragraphes (1.01) et (1.1) par ce qui suit « (1.1) Dans le cadre d'une enquête menée au titre du paragraphe (1), l'Office accorde à la compagnie au moins vingt jours pour produire sa réponse et au moins dix jours au plaignant pour produire sa réplique. (1.11) L'Office peut, si le ministre l'autorise et selon les conditions que celui-ci estime indiquées, enquêter de sa propre initiative sur la question de savoir si une compagnie de chemin de fer s'acquitte de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114. L'Office mène l'enquête aussi rapidement que possible et décide de la question dans les quatre-vingt-dix jours suivant le début de l'enquête. »;

propose que l'amendement 7b) soit modifié en remplaçant le texte par le texte suivant « ou à la distance supérieure prévue par règlement et le lieu de correspondance est situé dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination »;

afin de maintenir l'intention de l'amendement du Sénat 7b), propose d'ajouter l'amendement suivant au paragraphe 95(5), page 64, en remplaçant la ligne 9, par ce qui suit: « lomètres d'un lieu de correspondance situé au Canada qui est dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination »;

rejette respectueusement l'amendement 7c) parce que les expéditeurs des Maritimes continueront d'avoir accès à d'autres recours selon la Loi;

rejette respectueusement l'amendement 8 parce que l'arbitrage sur l'offre finale ne doit pas être une mesure corrective fondée sur les coûts, mais plutôt un processus commercial qui vise le règlement de différends en cours de négociation d'un contrat commercial confidentiel;

AFFAIRES COURANTES*[Traduction]***QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS**

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, si les réponses du gouvernement aux questions n^{os} 1561 à 1567 pouvaient être transformées en ordres de dépôt de documents, les documents seraient déposés immédiatement.

Le vice-président: Plaît-il à la Chambre que ces questions soient transformées en ordres de dépôt de documents et que les documents en question soient déposés immédiatement?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Question n^o 1561—**M. David Sweet:**

En ce qui concerne l'affectation d'employés de l'Agence du revenu du Canada, en date du 1er mars 2018: a) combien d'équivalents temps plein sont-ils affectés aux enquêtes sur l'évitement fiscal commis par des particuliers à revenu élevé; b) combien d'équivalents temps plein sont-ils affectés aux enquêtes sur l'évitement fiscal commis par des particuliers qui reçoivent des pourboires ou des gratifications?

(Le document est déposé)

Question n^o 1562—**M. John Brassard:**

En ce qui concerne la disposition à la page 80 du Budget de 2018 sur l'échange de données fiscales canadiennes avec d'autres pays: quelle est la liste complète des pays avec lesquels le gouvernement est prêt à échanger des renseignements fiscaux canadiens?

(Le document est déposé)

Question n^o 1563—**M. Bob Saroya:**

En ce qui concerne l'invitation transmise à Jaspal Atwal pour une réception à New Delhi en février 2018: depuis l'événement, quels changements le gouvernement a-t-il apportés aux modes d'invitation et de contrôle des invités avant leur participation à des événements en présence du premier ministre?

(Le document est déposé)

*Initiatives ministérielles*Question n° 1564—**M. Daniel Blaikie**:

En ce qui concerne les dépenses fédérales au cours des deux dernières années: *a*) quel est le total des dépenses nettes déboursées, ventilées par (i) province ou territoire, (ii) province ou territoire par habitant, (iii) province ou territoire par organisme et programme; *b*) quel est le total des transferts aux personnes déboursés, ventilés par (i) province ou territoire, (ii) province ou territoire par habitant; *c*) quel est le total des transferts aux gouvernements provinciaux déboursés, ventilés par (i) province ou territoire, (ii) province ou territoire par habitant; *d*) quel est le total des subventions aux entreprises déboursées, ventilées par (i) province ou territoire, (ii) province ou territoire par habitant; *e*) quel est le total des dépenses d'infrastructure déboursées, ventilées par (i) province ou territoire, (ii) province ou territoire par habitant?

(Le document est déposé)

Question n° 1565—**M. Ted Falk**:

En ce qui concerne les décisions prises par Santé Canada au sujet du Mifegymiso: *a*) Santé Canada est-il en train de recueillir des données sur l'innocuité et l'efficacité du Mifegymiso auprès des patients canadiens; *b*) si la réponse en *a*) est affirmative, (i) quel est le mode de cueillette des données, (ii) quelles sont les données recueillies, (iii) les données seront-elles publiées; *c*) Santé Canada procédera-t-il à une étude nationale après commercialisation sur l'innocuité du Mifegymiso qui sera indépendante du fabricant Linepharma; *d*) si la réponse en *c*) est affirmative, (i) à quelle date l'étude commencera-t-elle, (ii) à quelle date finira-t-elle, (iii) quelle sera la méthodologie utilisée, (iv) où l'étude sera-t-elle effectuée; *e*) Santé Canada verra-t-il à ce que le fabricant Linepharma procède à un essai clinique observationnel sur l'innocuité du Mifegymiso pour les femmes canadiennes; *f*) si la réponse en *e*) est affirmative, (i) à quelle date l'étude commencera-t-elle, (ii) à quelle date finira-t-elle, (iii) quelle sera la méthodologie utilisée, (iv) où l'étude sera-t-elle effectuée?

(Le document est déposé)

Question n° 1566—**Mme Anne Minh-Thu Quach**:

En ce qui concerne la lutte contre les changements climatiques: *a*) quels sont les critères de définition de gaz à effet de serre; *b*) dans le cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, le document intitulé « Parcours pour atteindre les objectifs 2030 du Canada » fait mention de chiffres organisés en trois blocs (réduction 89 Mt, 86 Mt et 44Mt), (i) comment ces chiffres ont-ils été calculés, (ii) comment la réduction des gaz à effet de serre va-t-elle être évaluée dans la perspective de ces chiffres, (iii) comment sont-ils justifiés; *c*) quelles mesures concrètes ont été prises pour parvenir à atteindre ces objectifs de réduction de gaz à effet de serre, ventilées par (i) nom du programme, (ii) date de début et date de fin, (iii) ministère; *d*) comment le gouvernement se contraint-il lui-même, les entreprises et les citoyens canadiens à respecter les engagements pris dans le cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques; *e*) est-ce que le gouvernement fédéral ou une administration a un programme d'aide pour favoriser l'achat, le développement ou la commercialisation de véhicules électriques pour les particuliers et les entreprises, ventilé par (i) ministère, (ii) titre des études sur ce sujet?

(Le document est déposé)

Question n° 1567—**Mme Anne Minh-Thu Quach**:

En ce qui concerne l'Agence canadienne d'inspection des aliments, depuis 2016: *a*) quel est le nombre d'inspecteurs dans le secteur des poissons et produits de la mer, ventilé par année fiscale et s'ils sont dédiés aux produits domestiques ou importés; *b*) quel est le nombre d'inspections total dans le secteur des poissons et produits de la mer importés, ventilé par (i) mois, (ii) pays d'origine du produit; *c*) quel est le nombre d'inspections dans le secteur des poissons et produits de la mer importés qui a résulté en des rappels, ventilé par (i) mois, (ii) pays d'origine du produit, (iii) descriptif des raisons du rappel; *d*) quel est le nombre d'inspections dans le secteur des poissons et produits de la mer importés qui résultent en des amendes, ventilé par (i) mois, (ii) pays d'origine du produit, (iii) descriptif des motifs de l'amende; *e*) quelle est la moyenne d'inspections dans le secteur des poissons et produits de la mer importés par inspecteur; *f*) quelle est la proportion des inspections réalisées sur le terrain par rapport à celles réalisées de façon administrative sur tous les produits de la mer et les poissons; *g*) quelle est la proportion de produits de la mer et poissons importés du Vietnam qui sont inspectés par l'agence, ventilée par (i) mois, (ii) année; *h*) quel est l'impact de la signature de l'accord de partenariat transpacifique global et progressiste sur l'inspection des poissons et produits de la mer importés?

(Le document est déposé)

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

La Chambre reprend l'étude de la motion.

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.):

Monsieur le Président, nous discutons aujourd'hui du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, qui a été adopté par le Sénat avec des amendements le 29 mars dernier. J'aimerais remercier le Comité sénatorial permanent des transports et des communications de son examen minutieux du projet de loi, un examen à l'issue duquel 27 amendements ont été proposés, dont 18 ont été adoptés.

Le Comité a entendu des témoignages importants de la part des quelque 70 témoins qui ont comparu pendant les 23 heures d'audiences consacrées à cette étape. Il a également reçu des mémoires pertinents de la part de nombreuses autres parties prenantes dans le cadre de son étude rigoureuse du projet de loi. Malgré quelques divergences d'opinions, on nous a également dit à quel point, globalement, cette mesure législative est importante pour l'économie du pays, le système de transport et les Canadiens. Le gouvernement tient à remercier tous les intervenants qui ont pris part à l'étude du projet de loi C-49 et qui ont contribué à en faire ressortir les avantages et l'importance pour le système de transport canadien.

De nombreux groupes ont parlé en faveur de cette mesure législative, notamment l'Association canadienne de l'industrie de la chimie, qui s'est dite très satisfaite du projet de loi C-49, y compris de sa transparence et des dispositions relatives à l'accès équitable; l'Association canadienne des fournisseurs de chemins de fer, qui a dit croire que le projet de loi C-49 favorisera l'investissement dans le système de manutention du grain; l'Alberta Wheat Commission, qui a fourni des précisions sur l'appui solide dont jouit le projet de loi C-49 auprès de ses 14 000 membres; le Centre pour la défense de l'intérêt public, qui a fait valoir que le projet de loi prévoit des normes claires et cohérentes à l'intention de tous les transporteurs aériens quant au traitement des passagers et aux indemnités à verser; Metrolinx, qui a souligné, en ce qui concerne les enregistreurs audio-vidéo, que le projet de loi maintient un équilibre entre la protection de la vie privée et la sécurité; et d'autres, comme l'Alberta Wheat, l'Alberta Barley, la Fédération canadienne de l'agriculture, les Producteurs de grains du Canada, Cereals Canada et Soy Canada. Ce sont les avis de groupes comme ceux-là qui ont fait du projet de loi C-49 une mesure porteuse de changement qui renforce le système de transport du Canada.

Les amendements du Sénat ont trait à différentes parties du projet de loi, et le gouvernement a pris le temps d'examiner attentivement chaque amendement proposé.

[Français]

Le gouvernement appuie les deux amendements suivants: le premier porte sur la libéralisation des restrictions en matière de propriété étrangère et la référence aux intérêts détenus directement ou indirectement. L'un des objectifs principaux de la loi est de clarifier la situation pour les transporteurs aériens et les passagers. C'est la raison pour laquelle nous appuyons l'amendement du projet de loi C-49 en ce qui concerne la propriété étrangère de transporteurs aériens. L'amendement proposé clarifie la question des restrictions à la propriété étrangère de transporteurs aériens canadiens, qu'il s'agisse de particuliers ou de transporteurs aériens étrangers.

Initiatives ministérielles

Le deuxième amendement qui est appuyé concerne les enregistreurs audio-vidéo de locomotives et l'ajout de la notion de destruction. Bien que la notion de destruction des renseignements figure déjà dans la notion de conservation couverte par cette disposition, l'amendement clarifiera davantage le pouvoir réglementaire. Cela permettra de prendre en compte toute préoccupation soulevée quant à la nécessité que les règlements prévoient concernant la destruction de renseignements, une fois que les compagnies ne sont plus tenues de les conserver. Par conséquent, cet amendement est acceptable tel qu'il a été adopté puisqu'il apporte davantage de précisions.

• (1025)

[Traduction]

Le gouvernement appuie également trois autres amendements, mais y propose des amendements.

Le premier prévoit que l'Office peut enquêter de sa propre initiative. Il importe de reconnaître que les mesures prévues dans le projet de loi C-49 relativement au transport ferroviaire de marchandises créent un équilibre délicat entre les besoins des expéditeurs et ceux des sociétés ferroviaires. Tout changement proposé doit être examiné attentivement pour veiller à ce que cet équilibre et la viabilité économique à long terme du réseau ferroviaire soient maintenus. Cela dit, nous avons entendu les appels lancés par les expéditeurs de différentes marchandises au pays. Ceux-ci sont d'avis que l'Office des transports du Canada doit être en mesure d'enquêter de sa propre initiative sur les problèmes relatifs aux services ferroviaires.

C'est pour cette raison que nous proposons un amendement qui élargirait le pouvoir actuel de l'Office, qui est fondé sur les plaintes, d'enquêter sur les problèmes des services ferroviaires en lui accordant un nouveau pouvoir d'enquêter sur les problèmes systémiques qui minent les services ferroviaires sans qu'il y ait de plainte officielle, sous réserve de l'autorisation du ministre des Transports. Cela donnerait à l'Office de nouveaux pouvoirs qui lui permettraient d'enquêter sur les problèmes de service de multiples expéditeurs en même temps et de les régler, tout en maintenant un niveau de surveillance gouvernementale approprié.

Le deuxième amendement du Sénat que nous acceptons, avec une proposition d'amendement, porte sur la direction de la circulation pour l'interconnexion de longue distance. Le gouvernement reconnaît que l'efficacité du transport par rail est essentielle à l'acheminement des grains et de tous les autres produits vers les marchés. Le projet de loi C-49 reconnaît les besoins particuliers des expéditeurs captifs, comme ceux du secteur minier, et comprend donc un nouveau recours, c'est-à-dire l'interconnexion de longue distance, qui a été conçue expressément pour leur offrir des choix concurrentiels et de meilleurs prix et services.

L'interconnexion de longue distance fournirait aux expéditeurs captifs un accès à un autre transporteur pour le mouvement réglementé de produits sur des distances allant jusqu'à 1 200 kilomètres à un taux qui sera fixé par l'Office des transports du Canada en fonction d'un achalandage similaire. Le nouveau recours serait efficace et efficient. L'Office effectuerait tout le travail et toutes les analyses nécessaires et rendrait une décision dans un délai de 30 jours ouvrables. Le recours permettrait aux expéditeurs captifs du Canada de demeurer compétitifs à l'échelle internationale en leur donnant accès à des services ferroviaires compétitifs aux tarifs marchandises les plus bas au monde.

Pour rendre ce recours encore plus efficace, le gouvernement accepte, avec de légères modifications, l'amendement du Sénat qui

porte sur la direction des interconnexions de longue distance. Ces modifications feront en sorte que les expéditeurs qui sont situés à moins de 30 kilomètres d'un lieu de correspondance ou qui sont desservis par un autre chemin de fer auront eux aussi accès à l'interconnexion de longue distance si les mouvements de transport effectués par le chemin de fer ou au lieu de correspondance ne se font pas dans la direction la plus judicieuse.

En plus de recevoir l'appui de multiples intervenants, le projet de loi offre de nombreux avantages aux expéditeurs, notamment ceux qui dépendent d'autres intervenants. Nous voulons collaborer avec tous les expéditeurs afin que tous comprennent bien ces avantages et qu'ils puissent y avoir recours le plus possible. Nous voulons ainsi renforcer leur rapport de force avec les chemins de fer pour qu'ils puissent les obliger à rendre des comptes pour la qualité des services offerts.

Troisièmement, le troisième amendement concerne l'ajout du soya dans les dispositions portant sur le revenu admissible maximal. Autre exemple de l'appui indéfectible du gouvernement aux agriculteurs canadiens et au milieu agricole en général, nous acceptons aussi, avec de légères modifications, l'amendement du Sénat qui consiste à ajouter le soya dans les dispositions portant sur le revenu admissible maximal. Grâce à ces modifications, le transport du soya et de ses sous-produits bénéficiera des avantages du revenu admissible maximal.

Conscient de l'importance que le projet de loi établisse un juste équilibre, le gouvernement ne peut appuyer les autres amendements proposés par le Sénat.

Dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises, le premier concernait les interconnexions de longue distance dans les Maritimes. Bien que nous comprenions les préoccupations des expéditeurs captifs, nous devons aussi assurer la viabilité du réseau ferroviaire dans l'Est et la fluidité dans la région de Montréal. Bien que nous n'ayons pas l'intention d'élargir la portée de cette disposition pour permettre aux expéditeurs captifs dans les Maritimes de se prévaloir du recours à Montréal, ce projet de loi permettrait d'apporter aux recours existants des améliorations notables qui profiteraient à ces expéditeurs.

De plus, le projet de loi C-49 contient d'autres mesures pour le transport maritime qui devraient être particulièrement utiles aux expéditeurs au Canada atlantique, dont le fait de permettre le repositionnement de conteneurs vides, ainsi que les modifications à la Loi maritime du Canada pour permettre aux administrations portuaires et à leurs filiales à 100 % de recevoir des prêts et des garanties de prêt de la Banque de l'infrastructure du Canada.

En outre, nous ne pourrions pas accepter l'arbitrage sur l'offre finale en fonction du coût. Dans ce projet de loi, nous tentons d'établir un véritable équilibre, bien que délicat, entre les intérêts des sociétés de chemins de fer et ceux des expéditeurs et nous croyons que c'est exactement ce qu'il permet de faire. La version actuelle de la Loi sur les transports au Canada fournit aux expéditeurs un processus d'arbitrage sur l'offre finale pour régler un différend lors de la négociation d'un contrat commercial confidentiel avec une société de chemins de fer.

Initiatives ministérielles

• (1030)

L'arbitrage sur l'offre finale vise à établir un taux basé sur le marché plutôt que sur les coûts. Dans le cadre de ce processus, un arbitre peut déjà demander une aide technique de l'Office des transports du Canada, y compris de l'aide juridique et de l'assistance pour le calcul des frais. Il n'y a aucune disposition dans la loi qui oblige l'arbitre à demander le consentement des sociétés ferroviaires avant de demander cette aide. De plus, au moment de prendre une décision finale, l'arbitre peut tenir compte de tout manquement de la part des sociétés ferroviaires à communiquer certains renseignements.

Le projet de loi C-49 bénéficie de nombreuses façons aux expéditeurs, y compris en permettant au ministre de faire connaître, sous forme de compilation, les coûts du transport ferroviaire des marchandises — ce qui aidera les expéditeurs dans leurs négociations commerciales avec les sociétés ferroviaires — et en diminuant le besoin de recourir aux remèdes comme l'arbitrage sur l'offre finale. Grâce à ce projet de loi, on offre aux expéditeurs, y compris les expéditeurs captifs, de nombreuses solutions de rechange comme l'arbitrage, les pénalités financières réciproques, des délais écourtés pour les décisions de l'Office, et un accès à des mécanismes améliorés de règlement informel des différends. Toutes ces mesures répondront aux besoins et aux préoccupations des expéditeurs en ce qui concerne un meilleur accès, une transparence accrue et une plus grande reddition des comptes.

[Français]

Dans le domaine du transport aérien, en ce qui concerne les amendements relatifs aux dispositions du projet de loi sur le transport aérien, nous n'acceptons pas l'amendement à la disposition relative aux personnes touchées et les droits des passagers aériens.

Le gouvernement ne soutient pas les amendements proposés à la disposition relative aux passages susceptibles de déposer une plainte s'ils estiment que le transporteur aérien n'a pas tenu correctement compte de leurs droits. Ces passages sont désignés par l'expression « personnes lésées » dans ce projet de loi. Bien que le projet de loi C-49 fasse référence au fait qu'une personne lésée doit déposer une plainte, je tiens à mentionner que cela n'empêche pas le passager de demander assistance à un tiers pour que celui-ci l'appuie dans sa plainte.

En outre, les organisations qui représentent les Canadiens ou font, en leur nom, la promotion de l'amélioration des services aériens pourront continuer à jouer ce rôle, en contestant le contenu des tarifs qu'ils jugent déraisonnables.

Sur la question du transport des restes humains, le gouvernement n'appuie pas cet amendement visant à élaborer les politiques des compagnies aériennes relatives au transport des restes humains. Du fait que ces informations figurent déjà dans le tarif d'une compagnie aérienne, une telle proposition serait redondante.

Sur la question des retards sur l'aire de trafic, la proposition du gouvernement pour résoudre la question des retards sur l'aire de trafic a été élaborée, compte tenu des pratiques exemplaires internationales et des réalités opérationnelles de l'industrie. Quand je dis « industrie », je parle des aéroports et des lignes aériennes. Non seulement notre approche établit-elle des exigences claires et uniformes pour tous les transporteurs aériens, mais elle fera aussi que des normes particulières de traitement s'appliqueront à un retard sur l'aire de trafic, quelle que soit la durée, avec l'obligation de débarquement après un retard de trois heures.

De plus, en ce qui concerne tous les droits des passagers inclus dans ce projet de loi, il n'est pas nécessaire de prévoir un examen

après trois ans, car il comprend déjà des dispositions obligeant la production de rapport annuel sur le nombre de plaintes reçues par l'Office des transports du Canada, ainsi que les mesures de performance sur la façon dont les compagnies aériennes se conforment au régime des droits des passagers.

Sur la question des langues officielles, les obligations touchant la conformité en matière de langues officielles, font partie de la Loi sur les langues officielles qui relève de Patrimoine canadien et du Secrétariat du Conseil du Trésor.

Transport Canada continue, bien sûr, à appuyer les deux langues officielles du Canada, y compris l'exigence selon laquelle les règlements du projet de loi C-49 et toutes les annonces concernant la sécurité des aéronefs doivent être dans les deux langues, mais la portée de l'amendement proposé dépasse les pouvoirs prévus par cette loi.

• (1035)

Sur la question des coentreprises, nous pensons que l'approche du projet de loi C-49 concernant le régime volontaire du processus d'approbation des coentreprises établit un juste équilibre entre les questions de concurrence et l'intérêt public. Je rappelle à mes collègues de la Chambre que nous avons accepté un amendement qu'a proposé le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes à la suite de son étude approfondie du projet de loi, qui traite de la publication des résumés des décisions prises par le ministre des Transports à l'égard de la mise en oeuvre. L'amendement garantit déjà la transparence du processus. De même, la modification du Sénat selon laquelle un examen des coentreprises doit être effectué tous les deux ans crée un chevauchement puisque le ministre a déjà le pouvoir d'examiner les coentreprises à son gré. De plus, il n'est pas nécessaire de définir le concept d'intérêt public puisque le projet de loi C-49 exige que des lignes directrices soient élaborées conjointement avec le Bureau de la concurrence afin de préciser les facteurs à prendre en compte.

Sur la question des enregistreurs audio-vidéo de locomotive, le gouvernement n'appuie pas l'amendement proposé en vue de supprimer l'utilisation proactive par les compagnies des données de ces enregistreurs. La raison d'être fondamentale du régime des enregistreurs est la sécurité. L'amendement en question réduirait considérablement les avantages des enregistreurs sur le plan de la sécurité. Un rapport de 2016 du Bureau de la sécurité des transports a d'ailleurs démontré les avantages de l'utilisation des données des enregistreurs pour ce qui est de cerner et d'atténuer les risques de manière proactive.

[Traduction]

Enfin, bien que le gouvernement ne puisse pas appuyer ces amendements, nous reconnaissons la profondeur de l'examen du projet de loi qu'a effectué le Sénat, et l'attention particulière que les sénateurs ont dû y porter. Je remercie le Sénat et les nombreux témoins qui ont pris le temps de préparer des mémoires ou de comparaître devant le comité sénatorial de leur précieuse contribution au processus législatif.

Le bien-être général des Canadiens et la force de notre économie, qui repose sur les échanges commerciaux, dépendent du rendement du système de transport du Canada. Nous devons faire en sorte que le système soit en bonne position pour répondre aux exigences de l'économie afin d'assurer le transport sûr et efficace des voyageurs canadiens, aujourd'hui et à l'avenir. C'est précisément ce que nous proposons de faire avec le projet de loi C-49.

Initiatives ministérielles

Pour donner encore plus de force à ce projet de loi, le gouvernement propose l'adoption de cinq amendements du Sénat bien formulés qui faciliteraient grandement l'atteinte des objectifs de ce projet de loi. Je souligne que cela s'ajoute aux neuf excellents amendements que nous a recommandés le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. La grande rigueur et les efforts soutenus des sénateurs et des députés contribueront à assurer la viabilité, l'efficacité et la sécurité à long terme du réseau de transport canadien.

Plus important encore, comme l'ont demandé un grand nombre d'expéditeurs canadiens, l'adoption de ce projet de loi permettrait d'accorder à l'Office des transports du Canada de nouveaux pouvoirs qui lui permettraient d'intervenir de sa propre initiative afin que les expéditeurs puissent bénéficier d'un cadre législatif sur le transport ferroviaire des marchandises plus rigoureux, notamment en matière de reddition de comptes. En ce qui concerne le transport ferroviaire des marchandises, l'adoption rapide de ce projet de loi permettrait d'adopter des mesures de planification d'urgence essentielles, de recueillir des données plus détaillées et de mettre en oeuvre de nouvelles solutions efficaces dans ce secteur, ce qui nous aidera à éviter que les problèmes éprouvés cette année ne se reproduisent.

Par ailleurs, ce projet de loi rendrait le réseau de transport plus sécuritaire, y compris pour tous ses usagers. Ce projet de loi permettrait également de mettre en oeuvre un cadre sur les droits des passagers aériens de calibre mondial qui fera entrer le réseau de transport canadien dans le XXI^e siècle.

Il s'agit donc d'un cadre législatif soigneusement élaboré qui rendra le réseau de transport plus juste, plus équitable et plus sécuritaire afin de réunir les conditions essentielles à la réussite des intervenants concernés et à une économie forte et prospère.

● (1040)

Un message clair ressort des témoignages que nous avons entendus de gens de partout au pays: l'adoption de ce projet de loi doit être une priorité absolue du gouvernement.

Je demande donc à la Chambre d'appuyer la motion à l'étude, qui nous permettra de renvoyer le projet de loi rapidement au Sénat afin qu'il puisse l'examiner et l'approuver.

M. John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, les propos du ministre mettent en évidence l'exaspération qu'éprouvent les intéressés et dont ils nous ont fait part.

L'inaction du ministre dans ce dossier soulève beaucoup de questions, particulièrement en ce qui concerne le transport du grain. Le ministre affirme maintenant que le gouvernement appuiera une bonne partie des amendements, lesquels avaient été proposés il y a près d'un an pendant les travaux du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, où le gouvernement les avait rejetés.

Les agriculteurs canadiens ont été confrontés à des retards dans le transport du grain pendant plusieurs mois. Ils se demandent donc pourquoi le gouvernement n'a pas appuyé ces amendements il y a plusieurs mois, ce qui leur aurait évité cette période difficile.

Le ministre a indiqué que l'Office des transports du Canada aurait désormais le pouvoir d'agir de sa propre initiative et de mener une enquête sur tous les problèmes qui pourraient survenir. L'amendement prévoit toutefois qu'il reviendra au ministre d'autoriser la tenue d'une enquête et d'en établir les paramètres.

Le ministre n'a rien fait pendant la période d'octobre à février, alors que les retards dans le transport du grain étaient plus importants que jamais. Il n'a rien fait. Comment les intéressés sont-ils censés lui

faire confiance et croire qu'il agira la prochaine fois que l'Office des transports portera une plainte ou un enjeu à son attention?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, il y a une chose que je peux faire, c'est de citer un commentaire à propos du projet de loi C-49, sur lequel nous avons travaillé très fort.

Le président de l'association des producteurs agricoles de la Saskatchewan, Todd Lewis, a affirmé ce qui suit:

Les producteurs ont souvent l'impression qu'ils sont à mille lieues des décideurs à Ottawa et que leurs préoccupations ne sont pas souvent prises en compte. Dans le cas du projet de loi C-49, nous pensons que le ministre, les députés et les sénateurs ont tous été à l'écoute et qu'ils ont travaillé fort pour régler des problèmes de longue date dans le secteur du transport du grain. Nous espérons que le projet de loi sera adopté rapidement, ce qui nous permettra de planifier l'acheminement des récoltes que nous plantons ce printemps.

Je ne pourrais pas être plus heureux de lire ces mots. J'ai beaucoup d'autres citations à présenter.

J'ose espérer que nous arrivons à la fin du processus, et que le projet de loi recevra bientôt la sanction royale. Les agriculteurs canadiens pourront alors bien planifier l'année à venir, car ils seront beaucoup mieux outillés qu'auparavant.

● (1045)

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Monsieur le Président, j'écoute avec attention chaque fois que le ministre des Transports prend la parole, même si, malheureusement, il m'arrive fréquemment de diverger d'opinion avec lui, entre autres, sur toute l'approche du projet de loi C-49. On se rappelle que c'est un projet de loi omnibus en matière de transports qui correspond très bien à cette expression française, qui dit « qui trop embrasse, mal étroit ». Nous en avons des preuves évidentes depuis le début des travaux de ce projet de loi.

Je reviens sur un élément pour faciliter la compréhension, et c'est la charte des passagers, qui n'est pas incluse dans le projet de loi C-49. Nous aurions bien aimé qu'elle soit là. J'aimerais que le ministre m'explique comment on peut comprendre son refus de l'amendement des sénateurs, qui veut faire passer de trois heures à 90 minutes le temps d'attente sur le tarmac avant qu'il y ait une intervention.

Est-ce que c'est parce que, fondamentalement, il est contre l'amendement, ou est-ce parce que cette question sera résolue plus tard par voie de réglementation? On le sait, une fois que le projet de loi C-49 sera adopté, commencera un nouveau processus, et non l'application d'une charte.

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses commentaires.

D'abord, sur l'aspect « omnibus », je dois lui rappeler que 90 % de ce qui est proposé dans ce projet de loi concerne une loi, la Loi sur les transports au Canada. Ce n'est pas un projet loi omnibus, c'est un projet de loi qui est complexe et nous avons voulu faire beaucoup de changements.

Sur la question du temps d'attente sur le tarmac, je voudrais que mon collègue sache que, aux États-Unis, par exemple, la période est de trois heures pour les vols intérieurs et de quatre heures pour les vols internationaux. Nous avons examiné minutieusement la question du temps et il faut, si on comprend bien les opérations qui se passent dans un aéroport, reconnaître qu'il est très complexe de prendre des décisions sur les périodes d'attente dans un aéroport très achalandé. Je suis convaincu que nous avons pris la bonne décision.

Initiatives ministérielles

Le député devrait aussi prendre note d'un fait important: durant ces trois heures d'attente sur le tarmac qui pourraient avoir lieu, les lignes aériennes devront fournir de la nourriture, des rafraîchissements, l'accès aux toilettes et de l'information constante pour expliquer la situation. Seulement après trois heures, elles devront débarquer tous les passagers.

[Traduction]

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je saisis l'occasion pour remercier le ministre d'avoir préparé cet important projet de loi afin d'améliorer l'efficacité du réseau de transport au Canada.

Pendant les dizaines et les dizaines d'heures que le comité des transports a consacrées à l'étude du projet de loi, un aspect me semblait particulièrement délicat: améliorer la sécurité en installant des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives sans compromettre la vie privée des travailleurs.

Le ministre appuiera un des amendements proposés par le Sénat, l'amendement 10b), qui rendra plus clair les dispositions sur la destruction des enregistrements. Comment cet amendement préservera-t-il les résultats en matière de sécurité tout en empêchant les compagnies ferroviaires d'espionner leurs employés ou les activités quotidiennes dans leurs gares de triage?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, je remercie mon collègue. Il a fait de l'excellent travail lors de l'étude de cette mesure législative complexe par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Au départ, nous étions préoccupés par certaines questions importantes qui avaient été portées à notre attention en ce qui concerne l'utilisation des données recueillies au moyen d'enregistreurs audio-vidéo, une pratique essentielle pour améliorer la sécurité. Les enjeux portaient sur la protection et le respect de la vie privée: il fallait éviter que cet outil ne serve à évaluer ou à pénaliser les employés.

Nous recourrons à un processus réglementaire pour assurer le plein respect de la vie privée, y compris la destruction de toute information devenue inutile. Par conséquent, personne ne pourra obtenir illégalement des renseignements importants de nature privée. Par ailleurs, nous avons estimé judicieux de cerner très précisément le problème de la distraction. Tous les paramètres seront établis dans le cadre du processus réglementaire qui sera enclenché dès que la sanction royale aura été donnée.

• (1050)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je remercie le ministre de faire rapport sur ce projet de loi. J'aurais souhaité que le gouvernement accepte davantage des amendements proposés par le Sénat. Cependant, je vais profiter de la présence du ministre à la Chambre pour me concentrer sur l'enjeu principal.

Les services de transport ferroviaire des marchandises sont actuellement entre les mains du secteur privé, et je crains fort qu'ils ne répondent pas aux besoins de l'économie canadienne. À l'heure actuelle, la localité de Churchill n'est desservie par aucun service ferroviaire. De plus, les agriculteurs des Prairies ne peuvent pas compter sur un service ferroviaire fiable pour l'acheminement du grain jusqu'aux ports. Comme le ministre le sait sans doute, cette situation entraîne le refoulement dans les îles Gulf de grands navires porte-conteneurs. Ceux-ci se servent des eaux de ma circonscription comme d'un stationnement gratuit en attendant de pouvoir entrer dans le port de Vancouver, où ils espèrent que le grain sera acheminé.

Si on envisage la situation dans son ensemble, que propose Transports Canada, mise à part une nouvelle nationalisation du transport des marchandises — à une certaine époque, le transport ferroviaire des marchandises relevait du gouvernement —, pour que les entreprises du secteur privé livrent les marchandises dont les Canadiens ont besoin, dans les délais prévus?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, la députée a soulevé des points très valables. Il est certain que les sociétés ferroviaires doivent faire mieux. Je suis en contact avec elles de façon régulière et je le leur ai dit.

Le Canadien National va investir plus de 3 milliards de dollars. Il a bien reçu le message. Hier, il a annoncé qu'il allait acheter 350 wagons de transport du bois d'oeuvre. Il investit massivement dans l'achat de nouveaux wagons-trémies. Il achète plus 100 nouvelles locomotives. Il est en train de bâtir des voies d'évitement afin justement de régler les problèmes soulevés par la députée.

Les sociétés ferroviaires savent qu'elles doivent faire mieux. C'est particulièrement important quand l'économie se porte bien. C'est à ce moment-là que la pression est la plus forte. Il y a beaucoup de potasse à expédier. Il y a beaucoup de grain à expédier. Il y a beaucoup de bois d'oeuvre à expédier. Il y a beaucoup de minéraux à expédier. C'est à ce moment-là que les sociétés ferroviaires sont le plus durement mises à l'épreuve.

Je crois que les sociétés ferroviaires ont compris qu'elles doivent maintenant augmenter leurs ressources. Elles recrutent du nouveau personnel pour s'occuper du matériel roulant.

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui au sujet de la réponse du gouvernement à la version amendée par le Sénat du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

Les conservateurs savent que le système de transport ferroviaire est essentiel au bien-être économique du pays. Pour ce qui est de répondre aux énormes besoins des systèmes de transport et aux conséquences sur l'économie, le premier ministre et son ministre des Transports se traînent les pieds.

À titre d'information, en 2014, la ministre des Transports de l'époque, la députée de Milton, avait lancé un examen législatif de la Loi sur les transports au Canada un an plus tôt. Après que le rapport Emerson eut été présenté au nouveau ministre des Transports, en décembre 2015, ce dernier a passé plus d'un an à tenir des consultations avant de finalement présenter le projet de loi C-49 en mai 2017.

Malgré l'intervalle d'un an entre le rapport Emerson et la présentation du projet de loi C-49, la mesure législative était considérée comme étant si importante que le comité des transports s'est réuni une semaine plus tôt au début de la session d'automne afin d'entendre le plus d'intervenants possible. Le comité a écouté des témoignages sur le projet de loi pendant plus de 40 heures. Il était nécessaire d'entendre des témoignages pendant autant d'heures, car malgré ce que prétendaient les libéraux, il s'agissait d'un projet de loi omnibus.

Le projet de loi concerne les compagnies aériennes, le transport aérien, le transport maritime, la sécurité ferroviaire et la relation entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs. Il prévoit des modifications drastiques aux lois et règlements qui concernent tous ces moyens de transport. Le ministre a répété qu'il fallait adopter ce projet de loi aussi rapidement que possible pour répondre aux problèmes qu'éprouvent les expéditeurs en raison de la décision du gouvernement de laisser l'application de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain venir à échéance.

Initiatives ministérielles

Plusieurs solutions auraient pu permettre l'adoption plus rapide de la partie du projet de loi qui porte sur les chemins de fer. Par exemple, j'ai présenté une motion pour que cette partie soit extraite du projet de loi C-49, afin d'être étudiée et adoptée plus rapidement. Malheureusement, cette proposition a été rejetée d'emblée, puisque le ministre préférait se servir d'un projet de loi omnibus, même si on l'avait averti que cela ralentirait le processus.

Lors de l'étude au comité, des témoins nous ont communiqué de nombreux amendements qu'ils croyaient nécessaires au projet de loi. Cependant, ils étaient conscients que le gouvernement ne serait pas prêt à accepter des centaines d'amendements, alors la plupart des intervenants s'en sont tenus à trois ou quatre éléments clés qu'ils considéraient comme absolument essentiels pour que le projet de loi soit applicable.

Au comité des transports, mes collègues conservateurs et moi-même, de concert avec notre ami le député de Trois-Rivières, avons proposé nombre des amendements précis et raisonnables que les témoins estimaient être un minimum. Malheureusement, les libéraux ont fait la sourde oreille et les ont tous rejetés à l'exception de quelques-uns. En outre, parmi les quelques amendements acceptés, la plupart avaient déjà été proposés, sous une forme ou sous une autre, par un député libéral.

Les libéraux exagèrent donc lorsqu'ils disent qu'ils ont accepté bon nombre des amendements proposés en comité par les députés de l'opposition. Je ne suis pas surprise de voir que la plupart des amendements que nous avons proposés et que les libéraux avaient rejetés ont été retenus par nos collègues de l'autre endroit.

Ce qui m'amène aux amendements du Sénat et à la réaction dont ils ont fait l'objet de la part des libéraux. Les libéraux acceptent un amendement et en modifient un autre. Les deux portent sur le nouveau régime d'interconnexion de longue distance qui est proposé.

À ce sujet, le précédent gouvernement conservateur avait instauré le régime d'interconnexion étendue pour aider les producteurs de grains à faire parvenir sur la côte leurs produits de calibre mondial, en encourageant la concurrence au sein du secteur ferroviaire. La plupart, voire la totalité, des expéditeurs et des intervenants de l'industrie céréalière que j'ai rencontrés ces dernières années sont satisfaits de l'interconnexion étendue. En revanche, ils sont déçus que, aux termes du projet de loi, cette disposition ait été remplacée par ce régime, complexe, d'interconnexion de longue distance.

● (1055)

Les parties intéressées craignent que le nouveau régime d'interconnexion de longue distance ne créera pas un climat concurrentiel comme le faisait le régime d'interconnexion étendue. Un problème majeur soulevé par de multiples témoins relativement au régime d'interconnexion de longue distance, c'est que l'expéditeur serait forcé d'utiliser le point d'interconnexion le plus proche, même s'il est dans la direction opposée de la destination finale du produit.

Essentiellement, cela signifie que de nombreux expéditeurs devraient envoyer leurs produits dans la mauvaise direction afin d'effectuer une correspondance auprès d'une société ferroviaire concurrente. Des multiples parties intéressées ont suggéré une solution simple et pleine de bon sens: ajouter à la disposition les mots « dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination », de sorte qu'aucun expéditeur n'ait à envoyer son produit à potentiellement des centaines de kilomètres dans la mauvaise direction pour utiliser la solution de l'interconnexion de longue distance.

Ce changement était si clairement raisonnable et nécessaire que le député de Trois-Rivières et moi avons tous deux présenté un amendement distinct à cet effet. Malheureusement, les membres libéraux du comité ont voté contre cette solution simple. Toutefois, et cela ne devrait étonner personne, ce petit amendement raisonnable a été proposé et adopté par les sénateurs. Maintenant, le gouvernement accepte l'amendement. Pourquoi n'a-t-il pas accepté notre suggestion en octobre dernier? L'amendement du Sénat est-il plus acceptable parce qu'il ne vient pas de députés de l'opposition? J'espère certainement que sa décision n'est pas fondée sur une telle partisanerie.

Comme je l'ai mentionné au début de mon discours, un système de transport efficace qui fonctionne bien est essentiel pour l'économie du Canada. De nombreuses industries dépendent du transport ferroviaire pour acheminer leur produit vers les marchés, notamment les industries minière, forestière et manufacturière du Canada. Dans la motion à l'étude, les libéraux rejettent des amendements essentiels qui aideraient à résoudre des problèmes systémiques du système de transport ferroviaire au pays, des problèmes qui nuisent à la capacité concurrentielle nationale et internationale des industries que je viens de nommer. Les libéraux continuent de ne pas tenir compte du travail de bonne foi de l'opposition, des opinions de l'autre endroit, et d'une multitude de témoins experts.

L'Association minière du Canada, qui représente les expéditeurs à l'origine de 19 % des exportations canadiennes, a exprimé, dans un communiqué de presse, son profond sentiment d'inquiétude et de frustration envers le refus du ministre d'adopter les amendements qui avaient été proposés au processus d'arbitrage de l'offre finale. Ce processus est l'un des seuls recours dont les expéditeurs captifs, c'est-à-dire les expéditeurs qui ont accès à un seul chemin de fer, disposent en cas de tarifs non concurrentiels.

Voici ce qu'elle avait à dire:

La modification sur l'arbitrage de l'offre finale présentée par [une sénatrice] membre du Groupe des sénateurs indépendants, et appuyée par tous les membres, à une exception près, du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, a aussi été appuyée par une coalition de huit associations industrielles d'expéditeurs captifs.

La modification aurait augmenté la transparence des données dans le processus de l'arbitrage de l'offre finale, qui est le seul recours dont les expéditeurs captifs disposent pour obtenir des tarifs qui ressemblent davantage à ceux qui ont cours dans des conditions de concurrence efficace, pour résoudre sa dégradation causée par le CN et le CP. La réponse du ministre [...] dans une motion envoyée à la Chambre des communes dégrade l'arbitrage de l'offre finale encore plus, renforce les pouvoirs du CN et du CP et laisse les expéditeurs captifs à leur merci. Dans cette motion envoyée au Parlement, le ministre [...] n'explique pas pourquoi il a rejeté l'amendement. Il répète plutôt les mêmes arguments régulièrement formulés par le CN et le CP et il ignore ou s'oppose à l'état de la loi concernant l'arbitrage de l'offre finale, minant ainsi la capacité des expéditeurs les plus captifs à obtenir des tarifs et des niveaux de services concurrentiels.

● (1100)

François Tougas, avocat chez McMillan LLP et expert en transports, a aussi témoigné devant le Comité des transports dans le cadre de son étude du projet de loi C-49. Voici l'analyse qu'il a faite de la motion du ministre dont nous débattons aujourd'hui:

Initiatives ministérielles

En plus de prévoir le rejet de l'amendement du Sénat, la motion déposée par le ministre des Transports a pour effet d'affaiblir encore davantage les expéditeurs captifs sur le marché du transport ferroviaire. Plutôt que de maintenir le statu quo, la motion demande à la Chambre d'accréditer une interprétation qui, s'agissant du recours à l'arbitrage, a) est contraire aux décisions des tribunaux canadiens et b) favorise encore davantage les chemins de fer. En prenant le parti des chemins de fer de catégorie 1, le ministre aggrave encore plus la situation des quelques expéditeurs ayant le droit de recourir à l'arbitrage. L'amendement apporté par le Sénat aurait permis à un expéditeur de faire calculer ce qu'il en coûte au chemin de fer pour transporter sa marchandise, de manière à aider l'arbitre à déterminer s'il doit choisir l'offre du transporteur ou celle de l'expéditeur. Or, le ministre a plutôt déclaré publiquement que l'arbitrage ne devait pas tenir compte des coûts et que c'était plutôt « un processus commercial qui vise le règlement de différends en cours de négociation d'un contrat commercial confidentiel ». Cette affirmation est erronée pour quatre raisons au moins.

Premièrement, la Cour d'appel fédérale (à l'instar de la Cour du Banc de la Reine de l'Alberta) a déclaré que l'arbitrage était une sorte de mécanisme de réglementation tarifaire et que l'arbitre exerçait des fonctions d'autorité réglementaire. Le ministre a décidé d'ignorer les tribunaux et d'adopter la position défendue par les chemins de fer, qui a déjà été rejetée par les juges.

Deuxièmement, les chemins de fer peuvent maintenant se servir des propos du ministre pour renforcer leur position, à savoir que les coûts n'auraient rien à voir avec les tarifs. Aux yeux de la plupart des gens d'affaires, une telle affirmation est erronée, mais les arbitres devront faire comme si elle était vraie. Les dés sont déjà pipés, et les expéditeurs seront désormais encore plus désavantagés lorsqu'ils tenteront d'avoir recours à l'arbitrage.

Troisièmement, une décision rendue par un arbitre n'oblige aucunement les parties à signer un contrat commercial négocié et confidentiel. Un chemin de fer peut très bien décider de ne pas accepter les conditions jugées équitables par un arbitre. Le transport ferroviaire des marchandises se fait selon un tarif, ce qui fait que le chemin de fer n'a pas besoin de signer un contrat.

Quatrièmement, en refusant l'amendement du Sénat, le ministre cautionne les efforts des chemins de fer pour miner la viabilité du recours à l'arbitrage comme moyen de contester les tarifs et les conditions de service que les chemins de fer peuvent imposer unilatéralement. L'amendement du Sénat aurait permis à un expéditeur de comparer les tarifs offerts par les chemins de fer à ceux qui seraient offerts si le marché était soumis à une réelle concurrence. À l'inverse, la motion du gouvernement aura pour effet de renforcer la position dominante des chemins de fer sur le marché par rapport aux expéditeurs qui n'ont pas le choix de faire appel au transport ferroviaire pour vendre une partie ou la totalité de leur production sur le marché canadien et qui forment par conséquent une clientèle captive.

Je sais que ces articles du projet de loi C-49 sont de nature très technique. Même si elles ne feront jamais les manchettes, ces modifications mineures pourraient faire toute la différence entre la réussite ou l'échec pour des industries au grand complet. La décision du ministre de rejeter cet amendement raisonnable proposé par le Sénat aura des répercussions graves sur l'ensemble du système de transport.

Après avoir affaibli le processus d'arbitrage des propositions finales, les libéraux ont rejeté totalement les amendements proposés par le Sénat en vue de consentir à l'Office des transports du Canada le pouvoir de mener des enquêtes de sa propre initiative. L'autre endroit a amendé le projet de loi C-49 pour que l'Office puisse disposer de ce pouvoir. Grâce à celui-ci, l'Office aurait pu enquêter sur des manquements plus larges aux obligations imposées à une société ferroviaire, plutôt que de devoir se contenter d'enquêter sur des plaintes précises. Ce pouvoir aurait permis à l'Office de mener des enquêtes sur des problèmes systémiques, comme l'incapacité des sociétés ferroviaires de fournir un service adéquat aux expéditeurs de grain, problème qui a été observé récemment. Cependant, le ministre a essentiellement rejeté cet amendement.

• (1105)

La motion proposée par le gouvernement tourne au ridicule l'expression « de sa propre initiative ». Par définition, si l'Office doit obtenir l'approbation des instances politiques avant d'entreprendre une enquête, on ne peut pas dire qu'il a le pouvoir de lancer une enquête « de sa propre initiative ». Qui plus est, la motion porte encore plus atteinte à l'expression « enquêter de sa propre initiative »

en précisant que le ministre peut fixer les conditions qu'il estime indiquées.

François Tougas s'est aussi exprimé sur ce changement. Voici ce qu'il a déclaré:

La motion du ministre vise à assurer une surveillance gouvernementale appropriée, mais l'amendement qu'il propose ne prévoit aucune disposition pour assurer la reddition de comptes relativement à ce pouvoir d'ingérence dans le travail d'un tribunal indépendant. Selon cet amendement, le gouvernement n'est absolument pas tenu de répondre à une demande d'autorisation de l'Office, ou de le faire dans un délai raisonnable, n'a pas à rendre publique sa décision d'accorder ou non l'autorisation, n'a pas à divulguer les conditions imposées à l'Office et n'a pas à justifier une décision de s'ingérer dans l'exercice du mandat de l'Office.

Le ministre a déjà le pouvoir d'exiger en tout temps que l'Office mène une enquête. Les expéditeurs font face à des interruptions de service répétées et prolongées. Or, les interruptions qui sont survenues au cours des derniers mois n'ont pas suffi à inciter le ministre à exercer ce pouvoir. Ces interruptions et leurs conséquences ont été communiquées régulièrement, parfois chaque semaine, voire quotidiennement, mais le ministre n'a pris aucune mesure. Si le ministre n'était pas disposé à exercer ce pouvoir dans cette situation de crise, que faudra-t-il alors pour qu'il autorise l'Office à mener une enquête?

Cet amendement que proposent les libéraux aux amendements du Sénat représente un autre coup dur pour les expéditeurs et il aura des répercussions sur l'ensemble de l'économie canadienne.

Passons maintenant aux enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives et à la réponse du gouvernement à l'amendement du Sénat en la matière.

Les témoins entendus par le comité se demandaient qui aurait accès aux données stockées dans ces enregistreurs et à quoi elles serviraient. Le ministre a assuré le comité que Transports Canada les protégerait et qu'elles ne serviraient que dans certaines circonstances données, notamment pour assurer la « gestion proactive de la sécurité ». Les libéraux ont voté contre un amendement néo-démocrate qui avait l'appui des conservateurs et qui aurait précisé que seul l'Office des transports du Canada pouvait avoir accès à ces données, et seulement pour faire enquête après un accident.

Le Sénat a lui aussi adopté un amendement prévoyant que les données stockées dans les enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives ne devaient servir qu'aux enquêtes. Le ministre a choisi de faire fi de cet amendement-là aussi. Qu'on se comprenne bien. Cette question est si grave que le commissaire à la protection de la vie privée a fait quelque chose d'inhabituel: il a pris sur lui d'écrire au comité des transports pour lui faire part de ses préoccupations. J'ai déjà cité ses propos, mais comme le ministre refuse encore obstinément d'accepter le moindre amendement au sujet des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives, je les répète:

Nous avons une préoccupation sous-jacente, à savoir que la gestion proactive de la sécurité est un objectif qui pourrait être interprété de façon générale dans la pratique, et pourrait comprendre une mesure des résultats des employés ou d'autres objectifs en matière de rendement. Les exploitants de services ferroviaires ont souligné que certaines lignes de chemin de fer étaient longues et pouvaient faire en sorte que des conducteurs seraient enregistrés de façon continue pendant de 60 à 70 heures pendant qu'ils conduisent la locomotive. Selon nous, le fait de permettre aux compagnies ferroviaires d'avoir un large accès à des données audio et vidéo à des fins non liées à une enquête a une plus grande incidence sur la vie privée et pourrait ouvrir la porte à une possibilité d'utilisation inadéquate des données ou de détournement d'usage.

Initiatives ministérielles

● (1110)

Par ailleurs, Teamsters Canada, le syndicat qui représente les employés qui seront touchés par les enregistreurs audio-vidéo, se sent trahi par le gouvernement. Voici ce qu'a dit à ce sujet Don Ashley, de Teamsters Canada: « La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada est extrêmement déçue que le ministre demeure insensible aux droits des travailleurs canadiens et à l'érosion du droit à la vie privée dont jouissent tous les autres Canadiens. Il l'a démontré d'abord en ne tenant pas compte des amendements réfléchis que les partis de l'opposition ont présentés à la Chambre, ni de l'avis du commissaire à la protection de la vie privée, puis, plus récemment, en ne tenant pas compte de l'amendement proposé par le Sénat à l'égard des enregistreurs audio-vidéo. »

Ce n'est pas que dans le secteur ferroviaire que le ministre n'a pas tenu compte de l'avis des témoins experts. Lorsqu'il a été renvoyé à l'autre endroit, le projet de loi fort médiatisé qui était censé mettre en place un régime de droits des passagers aériens donnait plus ou moins carte blanche aux autorités. Le ministre voulait que Transports Canada impose un cadre réglementaire permettant à l'État de répondre à toute situation. C'est ce qui a amené des militants pour les droits des passagers aériens à dire que cette disposition n'est qu'une supercherie. Les amendements du Sénat donnaient une certaine structure à ce régime, mais le ministre s'oppose à toutes les modifications proposées par l'autre endroit.

Je pourrais parler longuement du projet de loi, notamment de la décision choquante visant à réduire la transparence du processus de demande de création d'une coentreprise aérienne. Toutefois, comme le temps file, j'en resterai là et dirai en terminant qu'il semble que, même s'ils insistent pour que nous adoptions rapidement le projet de loi, le ministre et le parti d'en face ont freiné sa progression à presque tous les égards, ce qui est la cause directe des problèmes que connaissent les producteurs de grains depuis quelques mois.

Comme je l'ai déjà mentionné, le gouvernement a laissé la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain devenir caduque. Il a refusé de scinder le projet de loi C-49 en deux afin d'accélérer son adoption. Il a rejeté de nombreux amendements techniques raisonnables, forçant ainsi l'autre endroit à les adopter et à renvoyer le projet de loi à la Chambre, et maintenant, le gouvernement refuse d'accepter bon nombre des amendements du Sénat. Ce refus ne fera que ralentir davantage l'adoption du projet de loi. Si la Chambre vote en faveur de la motion du ministre, le projet de loi C-49 sera une fois de plus renvoyé au Sénat.

Les expéditeurs, et surtout, les agriculteurs, ont besoin que le gouvernement adopte une mesure législative afin de les aider maintenant. Ils ne veulent pas que le ministre joue au ping-pong avec le projet de loi parce qu'il refuse d'écouter les intervenants.

En conclusion, je propose:

Que la motion soit modifiée par substitution du texte de celle-ci par ce qui suit:

« Que les amendements apportés par le Sénat au projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, soient maintenant lus une deuxième fois et agréés. »

● (1115)

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à féliciter ma collègue du comité des transports. Nous avons travaillé fort pendant toute une semaine, nous avons entendu beaucoup de témoins, et même si nous n'avons pas toujours été d'accord, beaucoup d'efforts ont été consentis pour faire avancer le dossier.

J'aimerais tester la mémoire de la députée au sujet d'une question, celle de l'arbitrage. Il y a aussi des dispositions dans le projet de loi qui obligent les sociétés de chemin de fer à fournir des informations sur ce qu'elles facturent pour transporter des produits similaires sur des distances similaires. Je me demande si c'est le genre d'informations qui pourraient aider l'arbitre pendant le processus d'arbitrage.

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, c'est vrai que nous avons travaillé fort pendant une semaine, afin d'entendre de nombreux témoins avant le retour des autres députés à la Chambre. Comme le dit mon collègue, nous avons travaillé en étroite collaboration et, même si nous n'avons pas été toujours d'accord, comme il a dit, je reconnais avec lui que nous avons fait du bon travail.

Toutefois, j'ai l'impression que ce qui se passe aujourd'hui va encore retarder les choses. En réponse à sa question sur l'arbitrage, je lui dirai que c'est tout à fait exact, toute information que les sociétés ferroviaires fourniront pourra certainement être utile. En revanche, je pense que la réponse du ministre réduit grandement la capacité de nos expéditeurs captifs à le faire.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de Carlton Trail—Eagle Creek de son immense travail au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités où j'ai le plaisir d'être à ses côtés. Je reconnais chaque fois sa compétence et son ouverture.

Ce matin, ma question portera davantage sur la forme que sur le fond, puisque nous avons de très nombreux points communs sur le fond. J'aurai le plaisir de voter en faveur de sa motion, le moment venu.

Lorsque nous recevons de la part de la population le mandat d'être un député de l'opposition, notre mission n'est pas celle de s'opposer systématiquement à un projet de loi, mais celle de le bonifier. C'est ce que nous tentons de faire par les amendements que nous déposons. Or la député a elle-même appartenu jadis à un gouvernement qui n'était pas très enclin à accepter des amendements.

Nous voyons exactement la même stratégie se reproduire avec le gouvernement libéral, alors que les députés de l'opposition composent quand même 61 % de la représentation de la population.

Ma question est toute simple: comment explique-t-elle cette fermeture aux propositions qui ne visent pas à réduire le projet de loi, mais bien à le bonifier?

● (1120)

[Traduction]

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, si j'ai bien compris la question, je dirai qu'il est en effet du devoir des membres de la loyale opposition de Sa Majesté et des autres partis d'opposition d'examiner de près les projets de loi qui sont présentés par le gouvernement, dans le but de proposer des amendements qui contribuent vraiment à bonifier un projet de loi.

La dernière fois que nous avons débattu du projet de loi C-49, j'ai demandé comment un projet de loi pouvait être parfait sans l'examen de tiers objectifs afin de voir s'il n'y a pas d'erreur dans la formulation originale. C'est d'ailleurs ce qui se passe lorsque nous le renvoyons à l'autre endroit.

Initiatives ministérielles

Nous avons abordé l'examen du projet de loi C-49 en toute bonne foi, bien conscients de son importance pour nos systèmes de transport et pour l'économie dans son ensemble. J'estime que les amendements que nous avons déposés en comité sont des amendements qui sont absolument nécessaires à l'amélioration du projet de loi, et qu'ils répondent aux préoccupations soulevées par des témoins.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Monsieur le Président, moi aussi, j'ai siégé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités avec la députée et je la remercie du bon travail qu'elle a fait, comme les autres membres, pour faire avancer ce projet de loi. C'était une priorité pour le ministre, et donc pour le Comité, de retourner à la Chambre une semaine plus tôt en septembre, tout comme de faire avancer cette mesure législative. Cette mesure est devenue un catalyseur qui est conforme à notre stratégie de quotas commerciaux et de nombreuses ententes commerciales pour faire sortir rapidement nos produits du pays pour les acheminer sur le marché mondial.

Ma question concerne un commentaire de l'association des producteurs agricoles de la Saskatchewan. Todd Lewis, qui en est le président, a déclaré:

Les producteurs ont souvent le sentiment qu'ils sont à mille lieues des décideurs à Ottawa et que leurs préoccupations ne sont pas souvent prises en compte.

Il a ajouté:

Dans le cas du projet de loi C-49, nous pensons que le ministre, les députés et les sénateurs ont tous été à l'écoute et qu'ils ont travaillé fort pour régler des problèmes de longue date dans le secteur du transport du grain.

Nous espérons que le projet de loi sera adopté rapidement, ce qui nous permettra de planifier l'acheminement des récoltes que nous plantons ce printemps.

À la lumière de ces commentaires, le Parti conservateur est-il prêt à voter en faveur du projet de loi C-49 pour qu'il soit adopté rapidement à la fin du débat d'aujourd'hui?

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. Nous avons siégé ensemble au comité depuis les élections, et nous avons fait beaucoup de travail, je crois.

Il est vrai que les parties prenantes veulent que le projet de loi soit adopté, mais d'après ce que j'entends, elles veulent que ce soit le projet de loi tel qu'il a été amendé par le Sénat. Dans un communiqué de presse, les Producteurs de grains du Canada ont vivement invité le Parlement à adopter le projet de loi sans tarder, et ils parlaient du projet de loi C-49. Mais si je me souviens bien, ils veulent que ce soit la version amendée qui soit adoptée.

En réponse à la question du député sur la nécessité d'adopter ce projet de loi parce que c'est ce que demandent les parties prenantes, je viens de présenter un amendement à la motion du ministre pour que le projet de loi reçoive directement la sanction royale. Je ne vois pas comment on pourrait aller plus vite.

• (1125)

M. John Brassard (Barrie—Innisfil, PCC): Monsieur le Président, je tiens à saluer le travail de ma collègue à titre porte-parole de l'opposition en matière de transports.

L'une des grandes questions que pose le projet de loi C-49 est la déclaration des droits des passagers. Le ministre des Transports a déclaré à la Chambre que les compagnies aériennes seront assujetties à des règles plus strictes en ce qui concerne la déclaration des droits des passagers. Or, lorsqu'il a comparu devant le comité sénatorial, il a nié avoir dit cela. Le Sénat nous revient maintenant avec des amendements qui imposeraient des règles plus strictes dans le cadre d'une déclaration des droits des passagers. Compte tenu des milliers de pétitions que nous avons reçues et du nombre de signatures qui

figuraient dessus, je crois qu'on peut dire que la population tient à ce qu'une déclaration des droits des passagers soit stricte.

J'aimerais demander à ma collègue ce qu'elle en pense, et pourquoi le gouvernement n'accepte pas les amendements proposés par le Sénat.

Mme Kelly Block: Monsieur le Président, je dirai simplement qu'à mon avis, bien avant l'étude en comité, le projet de loi a été présenté comme une mesure dont l'une des pièces maîtresses serait une déclaration des droits des passagers. J'ai même entendu le ministre le répéter ce matin. Or, nous savons qu'il n'en est rien. Le projet de loi ne créerait pas une déclaration des droits des passagers. En fait, comme je l'ai dit tout à l'heure au cours de mon intervention, les défenseurs de la déclaration des droits des passagers qualifient cet article de « ...rien de moins qu'une imposture ». Il n'y a aucun détail sur les niveaux d'indemnisation des passagers.

Les amendements du Sénat contribuent à l'esquisse d'une déclaration des droits des passagers en proposant la mise en place d'un document que les consommateurs pourront examiner et qui indiquera certaines des choses qu'ils peuvent s'attendre à voir dans une déclaration des droits des passagers. La motion présentée par le ministre ne dit absolument rien là-dessus.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Monsieur le Président, au moment de me lever pour prendre la parole sur le projet de loi C-49, je ne peux pas faire abstraction du fait que, juste en face de moi, il y a cette magnifique gerbe de fleurs et ce chandail de hockey qui me rappellent que l'un des nôtres est parti vraiment trop rapidement. Alors, en mon nom personnel, j'aimerais offrir mes plus vives condoléances à son épouse et à toute la famille et dire que je me console en sachant qu'elles trouveront réconfort au sein de la famille conservatrice qui est la leur.

Dans un deuxième temps, il va sans dire que cette triste nouvelle a fait passer sous silence une nouvelle qui était peut-être un peu plus réjouissante. Hier marquait le septième anniversaire de tous les députés qui furent élus pour la première fois à la Chambre, le 2 mai 2011. À chacun et à chacune d'entre eux, je souhaite un joyeux anniversaire. Je remercie une fois de plus les citoyens de Trois-Rivières qui m'honorent de leur confiance depuis cette date. Qu'ils sachent que, chaque jour où je me lève, et pas seulement à la Chambre, j'ai en tête de leur faire honneur et de répondre à leurs aspirations.

Initiatives ministérielles

Cela dit, je reviens maintenant à l'essentiel, à ce discours sur le projet de loi C-49 qui, ma foi, est parti d'une bien drôle de façon. Le ministre nous dit qu'il ne s'agit pas d'un projet de loi omnibus, puisqu'il parle une seule loi dans sa majorité. Toutefois, il touche tellement d'éléments qu'on se demande comment on peut arriver rapidement à cela. Il faudrait déjà enlever le mot « rapidement » puisque cela fait deux ans qu'on y travaille et qu'on attend un certain nombre d'éléments. On pourrait citer juste à titre d'exemple la charte des passagers aériens déposée par le NPD lors de la précédente législature. Ce n'était pas un projet de loi visant à étudier des façons d'inventer ou de mettre sur pied une réglementation qu'on pourrait éventuellement inclure dans une charte. Le NPD avait déposé un projet de loi qui contenait une charte contenant les réponses à toutes les questions usuelles en la matière. On se rappellera qu'à l'époque les libéraux avaient voté en faveur de ce projet de loi néo-démocrate, disant du même coup qu'ils reconnaissaient la pertinence du travail qui avait été fait. Alors, pourquoi réinventer la roue au moment où le député devient ministre des Transports dans le présent gouvernement, c'est à ne rien comprendre. Comme je le disais tantôt, il y a cette magnifique expression française qui dit « qui trop embrasse, mal étreint ». La situation actuelle en est une démonstration claire, nette et précise.

On a fait de nombreux efforts pour accélérer le processus, parce qu'on sait que, dans les différents domaines qui sont touchés par le projet de loi C-49, nombreux sont les intervenants qui attendent une résolution à une situation problématique ou une nouvelle mise en valeur des façons de faire.

Au Comité permanent des transports, nous avons accepté de siéger de façon intensive au début du mois de septembre, une semaine complète avant le début des travaux de la Chambre, dans le but d'accélérer les choses. Encore ce matin, nous acceptons de réduire notre débat pour pouvoir passer à un vote le plus rapidement possible à midi, de façon à donner un maximum de chances au projet de loi C-49 de prendre son envol et de régler quelques problèmes.

On aurait pu faire beaucoup mieux et beaucoup plus rapidement, par exemple, en scindant ce projet de loi au moment même de son départ où l'ensemble des partis s'entendaient sur les mesures qui concernent le transport des grains. On aurait pu rapidement régler ce volet-là, mettre en place les mesures et faire en sorte que de nombreux producteurs ne subissent pas d'impact négatif d'un projet de loi qui tarde à venir.

Toutefois, comme souvent, les projets de loi du gouvernement favorisent davantage les profits des grandes entreprises au détriment des droits des travailleurs et de l'intérêt des consommateurs. Le projet de loi C-49 ne fait pas exception à cette règle. Ainsi peut-on parler d'absence de protection concrète pour les passagers aériens, de surveillance douteuse des travailleurs et d'établissement des pouvoirs du commissaire de la concurrence.

Voilà les principaux axes de ma présentation et ils constituent une indication claire du vote à venir. J'imagine qu'on aura bien compris. Il va de soi que les néo-démocrates se sont toujours battus pour l'intérêt des consommateurs et des travailleurs et que tout projet de loi qui ne risque pas à défendre ces intérêts ne risque pas de les rejoindre.

• (1130)

Je vais aborder le projet de loi C-49 en regroupant ses différents éléments dans quatre principaux blocs, puisque je n'ai qu'une vingtaine de minutes, et plusieurs sont déjà passées, pour essayer de faire le tour de cette question.

Pour ce qui est du transport ferroviaire de grains si, comme je le disais, tout arrive un peu tardivement, tout n'est pas à rejeter, loin de là. Ainsi en est-il des principales mesures entourant le transport du grain.

Les producteurs de grains qui nous écoutent traversent une période d'instabilité économique depuis le 1^{er} août 2017, date à laquelle ont expiré les mesures qui aidaient les producteurs et les expéditeurs à négocier de meilleurs tarifs de transport de leurs marchandises.

Nous avons déjà proposé, non seulement que le projet de loi soit scinder, mais aussi de reconduire les mesures temporaires mises en place par le précédent gouvernement en attendant que le projet de loi C-49 termine son parcours, ce qui nous fut refusé.

Devant l'absence de mesures de protection qui améliorent la concurrence, les producteurs doivent se soumettre aux tarifs imposés par les entreprises ferroviaires, soit le Canadien National et le Canadien Pacifique. On pourrait s'imaginer que lorsqu'il y a deux compagnies ferroviaires, on est en situation de concurrence, que tout va bien et que les producteurs risquent de trouver le meilleur compte pour les services qu'ils souhaitent obtenir. Toutefois, tout le monde comprend très bien qu'on est plutôt en situation de duopole. C'est pourquoi le NPD a proposé à deux reprises de scinder le projet de loi; je passe par-dessus parce j'en ai déjà parlé et que le temps file à une vitesse folle.

Bien que nous ayons voté contre ce projet de loi omnibus C-49, nous avons toujours appuyé les mesures qui touchaient le transport ferroviaire du grain. Nous appuyons les amendements du Sénat sur cet enjeu et sur bien d'autres d'ailleurs. Je dirais que nous le faisons par grand souci de cohérence. En effet et curieusement, pour bon nombre des amendements déposés au Sénat, les mêmes, à quelques virgules près, ont été déposés par le Parti conservateur ou par le Parti néo-démocrate lors de l'étude en comité. Ces amendements n'avaient pas trouvé écho dans l'oreille du parti au pouvoir. Quelques-uns semblent avoir trouvé écho à la suite de la reprise d'amendements similaires par le Sénat, mais la grande majorité ont été refusés.

Comme je l'ai dit précédemment, les députés de l'opposition ne reçoivent pas comme mandat de la population de s'opposer systématiquement à tout ce que fait le gouvernement. Le but premier d'un député de l'opposition, qui ne contrôle pas le programme législatif, c'est de dire que le parti au pouvoir a déposé un projet de loi sur tel sujet, qu'il n'a peut-être pas la science infuse et qu'ensemble nous pouvons peut-être trouver les moyens de le bonifier. Voilà la recherche de solutions que mettent en place les députés de l'opposition. Si besoin est de le rappeler, les députés de l'opposition, toutes couleurs confondues, représentent 61 % du vote exprimé par la population lors de la dernière élection. Il me semble que c'est une voix que l'on se doit d'entendre. Malheureusement, notre système démocratique est un peu faillible à cet effet et grand bien nous fasse qu'arrive le plus rapidement possible cette réforme électorale proposée par plusieurs partis lors de la dernière campagne électorale, mais que les libéraux ont malheureusement laissé tomber.

Je reviens sur les amendements du Sénat. À ce titre, nous accueillons l'amendement qui confère à l'Office des transports du Canada le pouvoir de conduire des enquêtes proactives sur le transport ferroviaire du grain. J'ai presque le goût d'applaudir, mais je vais me retenir et on va rapidement comprendre pourquoi. En effet, du même souffle, on doit s'attrister de la position gouvernementale qui voudrait que cette initiative de l'Office des transports du Canada soit conditionnelle à une autorisation du ministre.

Initiatives ministérielles

On est encore une fois dans une approche de centralisation des pouvoirs dans les mains d'une seule personne qui porte le titre de ministre des Transports. Que l'on imagine l'indépendance de l'Office des transports du Canada qui souhaite entreprendre une enquête, mais qui avant de la faire doit justifier auprès du ministre les tenants et les aboutissants d'une telle enquête. Il risque fort de se faire dire « non » ou « oui, à condition que..., mais en orientant l'enquête plutôt... ». On voit là une incohérence et une ingérence des pouvoirs tout à fait inacceptable. Ce qui, on l'aura bien compris, transforme complètement la nature de l'amendement proposé.

• (1135)

Ensuite, j'aimerais parler rapidement des enregistreurs audio-vidéo. Le projet de loi C-49 oblige les compagnies de chemin de fer à mettre en place des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives. Nous nous y sommes farouchement opposés, sauf si ces enregistreurs permettaient de développer de meilleurs systèmes de sécurité et d'éviter d'éventuels accidents ferroviaires en comprenant la situation. Nous avons dit que nous serions d'accord sur l'installation de ces enregistreurs dans la mesure où les enregistrements ne seraient utilisés que par le Bureau de la sécurité des transports dans le but d'analyser une situation problématique afin d'en tirer le plus de conclusions possibles, ce qui nous permettrait d'améliorer nos façons de faire. Nous refusions qu'ils servent à aller chercher de l'information, même de façon aléatoire, sur les travailleurs. De prime abord, cela nous semblait indiqué. Cependant, ce changement pourrait contrevenir à l'article 8 de la Charte canadienne des droits et libertés. De plus, comme je le disais, il y a un risque que les compagnies les utilisent à des fins de surveillance ou de mesures disciplinaires, ce qui nous apparaît tout à fait inadmissible.

Un conducteur de train passe souvent plus de 12 heures dans sa cabine. Pouvons-nous imaginer être sous les feux de la caméra pendant 12 heures? Nous le sommes à la Chambre, mais rarement 12 heures d'affilée. De plus, nous ne sommes pas seuls et nous faisons un travail parlementaire. Quand un conducteur est seul dans une locomotive, il se peut bien qu'il se parle tout seul. En recevant un message texte qui le mettrait de mauvaise humeur, un commentaire pourrait lui échapper et celui-ci pourrait être utilisé contre lui par la suite. Cela nous apparaît absolument inadmissible. D'ailleurs, un comité bipartite composé de représentants de Transports Canada et des principaux syndicats avait conclu que ce n'était pas la solution et qu'il y avait un empiètement réel. Alors, l'installation proposée de ces enregistreurs audio-vidéo pose problème.

D'autre part, je voudrais parler de la charte des passagers, parce que c'est vraiment n'importe quoi. Tout le monde en parle, y compris dans bon nombre d'articles des différents médias. Il s'agit d'un sujet crucial qui touche la plus grande majorité des citoyens qui nous écoutent, puisque la majorité d'entre eux prennent l'avion, que ce soit pour des affaires, pour se détendre, pour des vacances ou pour des loisirs. À un moment donné, nous avons tous vécu une expérience désagréable où nous nous sommes demandé quels recours s'offraient à nous.

Or ce sujet très important est presque totalement exclu du projet de loi C-49. Ce qu'on y dit, c'est qu'au moment où celui-ci obtiendra la sanction royale, une grande consultation débutera pour établir une réglementation, qui sera approuvée, modifiée ou refusée par le ministre des Finances et qui mènera finalement à la création d'une charte des droits des passagers. Alors, même si le projet de loi C-49 obtenait la sanction royale d'ici la fin de nos travaux de cette année, on n'aurait toujours pas la charte des passagers qu'on attend depuis de nombreuses années.

J'avais donné le bénéfice du doute au ministre en me disant que la consultation lui apparaissait nécessaire parce qu'il ne savait pas encore quelle position prendre sur un certain nombre d'éléments de cette charte et parce qu'il voulait avoir le plus d'information possible. Or il possède déjà le plus d'information possible. Je connais les capacités de lecture et d'assimilation du ministre et je sais très bien qu'il possède son dossier.

• (1140)

D'ailleurs, ce matin, j'ai posé une question sur un amendement précis proposé par le Sénat qui demandait que l'on réduise de trois heures à 90 minutes le temps d'attente pour les passagers sur le tarmac avant un débarquement. On se rappellera tous, sans que je les raconte à nouveau, les événements vécus par les passagers d'Air Transat il y a à peine quelques mois. Il me semble qu'il y avait là des exemples qui pouvaient démontrer le bien-fondé de l'amendement du Sénat.

J'ai demandé au ministre s'il rejetait cet amendement parce qu'il y était fondamentalement opposé pour des raisons claires, nettes et obscures, ou s'il le rejetait parce que cela allait faire partie des consultations à venir et de la réglementation à proposer. Le ministre s'est levé et m'a fait une démonstration on ne peut plus éloquente des raisons pour lesquelles il s'opposait, sur le fond, aux 90 minutes et préférait les trois heures. Un tel exemple me démontre hors de tout doute que le ministre a déjà fait son lit et que, sur les principales suggestions de règlements que lui fera l'Office des transports du Canada, son idée est déjà faite. D'ailleurs, dans combien de mois ces suggestions seront-elles faites? C'est une autre question qui demeure sans réponse.

Alors, si son idée est déjà faite, pourquoi ne pas inclure directement la charte dans le projet de loi C-49? Cela nous permettrait de voter sur une charte plutôt que sur un processus qui va finalement conduire à une consultation qui, peut-être éventuellement, avant la prochaine élection, lui permettra de faire une campagne en disant encore une fois qu'une charte des passagers sera instaurée. Les gens attendent depuis trop longtemps et veulent des réponses.

Par exemple, la charte que les néo-démocrates avaient proposée lors de la législature précédente était largement inspirée de la charte européenne. Au dire même de bon nombre de témoins qui ont comparu dans le cadre de nos études, cette charte est le modèle phare duquel on devrait s'inspirer. En ce qui concerne les vols soumis à la réglementation européenne, dans 0,4 % des cas, on est obligé de recourir à un règlement parce que le temps d'attente a été trop long. Or ce pourcentage est quatre fois plus élevé pour ce qui est des vols soumis à la réglementation canadienne, et ce, pour une seule mesure.

J'aimerais passer rapidement à mon quatrième bloc, qui concerne les mesures de coentreprise. Je pense qu'il y a là une démonstration claire, nette et précise d'une dérive dangereuse. Si ma mémoire est bonne, Air Canada et Delta Air Lines ont fait une proposition de coentreprise. À la base, une proposition de coentreprise devrait être favorable. Ce sont deux entreprises qui décident de mettre de l'équipement, des lignes aériennes et des services en commun afin d'offrir le meilleur service et les meilleurs tarifs aux passagers. Toutefois, si, ce faisant, des géants d'une industrie font une concurrence féroce, voire déloyale à de plus petits partenaires de l'industrie, il y a là un problème fondamental qui va peut-être tout à fait à l'encontre de ce terrain concurrentiel qu'on cherche à établir.

Initiatives ministérielles

Dieu merci, il y a le commissaire à la concurrence, qui pouvait jadis dire qu'une proposition de coentreprise n'allait pas dans le sens d'une saine concurrence et qui pouvait la refuser. Or le projet de loi C-49 retire ce pouvoir des mains du commissaire à la concurrence et le met dans celles du ministre. Au nom de l'intérêt national, un concept très large utilisé à toutes les sauces, le ministre pourrait décider seul d'accorder à une entreprise la possibilité d'établir une coentreprise, allant même à l'encontre d'une recommandation du commissaire à la concurrence, puisque ce sera désormais tout ce que celui-ci pourra faire. Cela m'apparaît totalement inacceptable. Cela va à l'encontre de l'objectif de départ, qui est d'offrir les meilleurs services et les meilleurs tarifs à la population.

• (1145)

Je vois que mon temps de parole est écoulé et je m'arrête ici. J'aurai peut-être l'occasion d'aller un peu plus loin sur certains volets en répondant aux questions de mes collègues.

[Traduction]

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de siéger à mes côtés au comité.

J'ai deux questions à poser, suite à ce qu'il vient de dire à propos de la déclaration des droits des passagers et de l'amendement proposé pour remplacer un retard de plus de trois heures par un retard de plus de 90 minutes.

Premièrement, le député reconnaît-il qu'à l'heure actuelle, les transporteurs aériens ne sont pas tenus, juridiquement parlant, d'indemniser les passagers en cas de retard, à part les mesures strictement facultatives qui peuvent exister, et que par conséquent le projet de loi est un pas dans la bonne direction?

Deuxièmement, si nous ramenons ce seuil à 90 minutes dans le projet de loi, le député ne pense-t-il pas que les transporteurs aériens, plutôt que de risquer de payer des pénalités, pourront alors décider d'annuler complètement le départ de l'avion et de le faire revenir à la porte, si bien que les passagers devront alors trouver un autre moyen pour arriver à temps ou même pour parvenir à leur destination?

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Je dois dire que si nous divergeons d'opinion souvent, j'ai un véritable plaisir à travailler avec l'ensemble des membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Quant à sa question, la réponse est simple, c'est non.

Je me dois de souligner encore une fois le paradoxe de mes collègues libéraux qui arrivent avec des opinions et des avis très précis sur ce que devrait contenir la charte des passagers aériens, et pourquoi elle devrait les contenir, mais qui refusent de les inclure dans le projet de loi C-49. Il me semble qu'il y a là deux poids deux mesures, si leur proposition est ferme. Encore une fois, on peut comparer cela à des chartes de passagers en vigueur dans d'autres pays et sur d'autres continents, afin de comparer des comparables, et faire en sorte de proposer du concret et non pas une ixième étude.

• (1150)

[Traduction]

M. John Brassard (Barrie—Innisfil, PCC): Monsieur le Président, le projet de loi C-49 est un projet de loi important, suffisamment important pour que l'opposition officielle et le NPD présentent des amendements en comité, amendements que les députés libéraux siégeant au comité, eux qui sont majoritaires, ont rejetés. Le projet de loi a ensuite été envoyé au Sénat, et le Sénat l'a

renvoyé avec exactement les mêmes amendements. Je pense que cela montre bien ce que les Canadiens veulent voir dans ce projet de loi.

Mon collègue a parlé de ces amendements. Pourquoi, à son avis, le gouvernement libéral n'accepte-t-il pas les amendements qui ont été proposés non seulement par l'opposition et le NPD mais aussi par la Chambre de second examen objectif, le Sénat?

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

On dit souvent qu'il y a plus d'idées dans plusieurs têtes que dans une seule. Or dans plusieurs têtes, on a eu les mêmes idées. Il doit donc se dégager un consensus assez large quand les amendements proposés par les députés de l'opposition, toutes couleurs confondues, au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, et ceux déposés au Sénat se rejoignent. Cela veut dire que nous sommes sur la même longueur d'onde.

Pourquoi les libéraux ne nous rejoignent-ils pas alors que, comme je le disais tantôt, nous représentons 61 % de la population et nous proposons les mêmes amendements? Il ne doit pas y avoir là vraiment de joute politique. Cependant, il semblerait qu'il y en ait une de l'autre côté, puisque sur la base des amendements, on les refuse pour des raisons que j'ai peine à expliquer.

[Traduction]

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, je suis membre du comité de l'agriculture, et en janvier dernier, nous avons eu une réunion d'urgence pour examiner les problèmes de transport auxquels se heurtaient les producteurs de céréales de l'Ouest.

En ce qui a trait à la prestation des services, l'Office des transports du Canada sera maintenant habilité à diligenter une enquête sur ce genre de problème, sans avoir à attendre le dépôt d'une plainte. Les sociétés ferroviaires seront assujetties à de nouvelles exigences en ce qui concerne la communication de leurs prix, de leurs services et de leur rendement, afin d'accroître la transparence. Un environnement plus concurrentiel sera offert aux expéditeurs captifs, grâce à l'interconnexion de longue distance. Le député ne pense-t-il pas que nous répondons là aux problèmes de service qui entravaient le transport des céréales dans l'Ouest du Canada, et que nous sommes vraiment sur la bonne voie?

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, je nuancerais le propos en disant que le projet de loi C-49, répondra ultimement à un certain nombre de questions que les producteurs ont depuis déjà des mois. Pour ajouter à quel point nous sommes sensibles à cela, je rappelle à mon honorable collègue que nous avons proposé d'agir plus rapidement pour éviter que les problèmes ne se posent, pour faire en sorte que les mesures prévues par le précédent gouvernement soient prolongées au-delà du 1^{er} août 2017 et, finalement, pour faire en sorte que les mesures touchant les transports de grain dans l'Ouest soient séparées du projet de loi C-49, afin qu'elles puissent être incorporées plus rapidement dans l'ensemble des procédures. Je reconnais que nous avons un souci en commun. Je conseille très sincèrement à mon collègue d'avoir une discussion intense au sein de son propre caucus pour demander pourquoi ils ont refusé d'accélérer le processus.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

Mme Karen McCrimmon (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais d'abord remercier mon collègue de toute l'énergie qu'il a consacrée à ce dossier. Tout cela s'est fait dans un climat de grande collaboration, et je m'en réjouis.

Je tiens à l'assurer que l'approche que nous avons adoptée au sujet de la déclaration des droits des passagers est conforme à celle des Européens, en ce sens que le projet de loi C-49 est un cadre législatif pour la déclaration des droits des passagers et qu'il équivaut au paragraphe 79(2) du traité européen, qui est le cadre législatif européen. Ensuite, il y aura toutes les règles d'application qui, dans le modèle européen, se retrouvent dans le Règlement 261/2004 sur l'indemnisation des passagers. Pour le moment, nous avons un texte de loi et ensuite nous aurons le règlement.

● (1155)

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de ses bons mots. C'est vrai que je partage son avis sur le travail collégial fait en comité. Ma question: pourquoi cette collégialité ne peut-elle pas se poursuivre?

Mon deuxième embarras, c'est lorsqu'elle me dit que l'essentiel de la charte des passagers ou de la proposition est inspiré de la charte européenne qui, comme je le disais tantôt, sert de modèle à plusieurs mesures législatives. On est tous d'accord. Pourquoi ne pas l'inclure, alors? Pourquoi faire durer le suspense, le plaisir, alors que des centaines de milliers de passagers attendent des règles claires et que ces règles existent partout ailleurs? On aurait pu s'en inspirer et, à la limite, les modifier pour leur donner une résonance locale canadienne. Au moment où on se parle, on est encore dans le vide absolu face au projet de loi C-49. On va entrer dans un processus de consultation, alors que tout le monde semble dire que le modèle de la charte européenne est le modèle à suivre.

Pourrait-on accélérer les choses et passer au véritable dépôt d'une charte?

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, j'ai siégé pendant des années sur les bancs de l'opposition en espérant que nous serions saisis un jour d'un projet de loi comme celui-ci. Que ce soit les producteurs de céréales des Prairies ou les gens qui prennent l'avion, ils étaient nombreux à attendre ce genre de projet de loi. Le premier ministre dit souvent qu'on peut toujours améliorer les choses, mais là, je crois que nous faisons un très grand pas en avant pour améliorer le secteur des voyages et des transports.

J'espère que nous aurons les soutiens nécessaires pour mener à bien l'adoption de ce texte, et c'est la raison pour laquelle j'aimerais savoir précisément de la bouche de mon collègue d'en face si le NPD a l'intention de l'appuyer.

[Français]

M. Robert Aubin: Monsieur le Président, je me rappelle, effectivement, peut-être pas toutes les années, mais au moins quelques années où mon collègue était sur les banquettes de l'opposition, puisque j'y étais aussi.

Je me rappelle aussi, à moins que ma mémoire soit défaillante, ce que je ne crois pas être le cas ce matin, qu'il a voté en faveur d'un projet de loi néo-démocrate qui mettait en place une charte des passagers. Qu'on considère comme réussite un pas en arrière en

présentant un projet de loi qui ne contient rien, j'ai peine à imaginer comment cela constitue un progrès.

Quant à l'indication claire qu'il me demande, j'ai déjà dit, en posant une question à ma collègue conservatrice que, de toute évidence, j'allais appuyer la motion conservatrice qui demande au gouvernement de faire preuve d'ouverture et d'accepter l'ensemble des amendements proposés par le Sénat. Pour bon nombre, ce sont aussi les amendements qui ont été proposés par l'opposition, quelle qu'en soit sa couleur. Si cette collégialité existe vraiment, que le gouvernement fasse aussi un pas et nous allons nous retrouver très certainement.

[Traduction]

M. John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-49 et de la motion présentée par le gouvernement.

Je voudrais parler aujourd'hui des raisons qui nous ont amenés à vouloir légiférer dans ce domaine et de la situation des agriculteurs canadiens qui ont dû se heurter à beaucoup de difficultés pour, finalement, ne pas obtenir grand-chose. Ce qui est malhonnête dans tout cela, c'est que depuis plusieurs mois, le ministre des Transports et le ministre de l'Agriculture n'ont cessé de dire aux producteurs, aux parties prenantes et aux expéditeurs de tenir bon et d'être patients, car une fois que le projet de loi C-49 serait adopté, tous leurs problèmes seraient réglés et nous n'aurions plus de retard dans le transport des grains.

Je vais m'attarder sur les dispositions qui concernent les agriculteurs plutôt que sur les autres dispositions du projet de loi C-49.

L'inaction des ministres et du gouvernement dans ce dossier, depuis près d'un an, est incompréhensible. En juin dernier, ma collègue ministre du cabinet fantôme pour les transports a présenté une liste d'amendements qui auraient permis de résoudre un grand nombre des problèmes auxquels nous devons faire face, mais ces amendements ont été rejetés. Aujourd'hui, le Sénat nous renvoie le projet de loi avec les mêmes amendements. Ils ont été étudiés à la fois par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et par le Sénat. Maintenant, ils nous reviennent, et le gouvernement libéral nous dit qu'il va appuyer un certain nombre de ces amendements. Je ne comprends pas ce qui a changé en l'espace de 10 mois. Les libéraux auraient pu appuyer ces amendements en juin dernier, mais ils ne l'ont pas fait.

À ce moment-là, les libéraux se sont vu proposer toutes sortes d'options pour faire adopter le projet de loi C-49 le plus vite possible, et régler ainsi un grand nombre des problèmes auxquels se heurtent les producteurs de céréales de l'Ouest. Chaque fois qu'on leur en a proposé une pour remédier à une situation qui avait dégénéré en crise, en janvier et février, ils n'ont rien fait.

Initiatives ministérielles

L'été dernier, nous avons encouragé le gouvernement à élargir les dispositions du projet de loi C-30, la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, qui prévoyaient le prolongement de la zone d'interconnexion et augmentaient les volumes minimaux obligatoires, processus que nous avons mis en place en 2013-2014, quand nous avons résorbé les précédents retards dans le transport du grain. Cette mesure a permis de régler beaucoup de problèmes. Les intervenants, les producteurs, les terminaux céréaliers et les expéditeurs étaient satisfaits. Ils étaient très contents de ce processus. Les compagnies de chemin de fer étaient ainsi mieux en mesure de garantir qu'elles pourraient transporter les céréales et d'autres produits, qu'il s'agisse de bois d'œuvre, de produits miniers, de pétrole ou de gaz. Nous voulons nous assurer que tous les producteurs puissent acheminer leurs marchandises jusqu'aux marchés.

À l'automne, quand le projet de loi C-49 a été présenté pour la première fois à la Chambre, nous avons vu qu'il s'agissait d'un énorme document et qu'il allait être très difficile d'arriver à un consensus quelconque sur un projet de loi qui traitait de tout, des enregistreurs vidéo aux interconnexions, en passant par les locomotives et une charte des droits des passagers aériens. Comment allions-nous réussir à satisfaire un tant soit peu tous les intervenants, en tenant compte de tous les points de vue dans nos industries, sans compter les différents avis à la Chambre des communes et au Sénat?

Nous avons compris alors que ce serait un problème. Vu l'ampleur du projet de loi C-49, nous savions qu'il serait presque impossible de l'étudier rapidement. Une fois de plus, nous avons proposé au gouvernement libéral une solution que j'estimais constructive, à savoir de scinder le projet de loi C-49 en deux. Nous allons traiter aussi rapidement que possible bon nombre des aspects du projet de loi relatifs aux céréales et à leur transport. Certaines des autres questions litigieuses concernant les droits des compagnies aériennes, entre autres, demanderaient plus de temps, mais nous savions que nous ne serions étonnés pas aussi pressés par le temps que pour le volet des céréales.

L'automne dernier, avec des récoltes supérieures à la moyenne et les difficultés que le CN et le CP ont eues à respecter les contrats, nous avons vu les chiffres des chemins de fer baisser à chaque rapport hebdomadaire qui était publié.

● (1200)

Nous avons averti l'automne dernier qu'il allait y avoir un problème. Nous avons encouragé le gouvernement à scinder le projet de loi C-49. Je me rappelle avoir présenté pratiquement le même argument à la Chambre en octobre dernier, à savoir que nous ne parviendrions pas à étudier le projet de loi C-49 assez rapidement pour éviter d'autres retards dans le transport du grain. Une fois de plus, le gouvernement a fait la sourde oreille.

Cette inaction en octobre dernier, avant que nous en arrivions à la situation actuelle, a eu pour résultat que les services ferroviaires nous ont mis dans une crise céréalière dont nous ne sommes toujours pas sortis. Je crois que c'est très évident. Bien que nous nous penchions dessus maintenant, aucun problème n'a été réglé. Nous avons des interdictions de circuler sur certaines routes dans toutes les provinces de l'Ouest. Nous avons plus de 30 cargos au large de la Colombie-Britannique qui attendent des produits. Les frais de surestaries, qui s'élevaient au minimum à 10 000 \$ par jour, sont répercutés sur les producteurs. Qui paiera ces coûts supplémentaires dont les agriculteurs de l'Ouest du Canada font les frais?

Nous avons gardé cela à l'esprit au cours de la discussion et du débat aujourd'hui. La crise à laquelle les agriculteurs sont confrontés

depuis le printemps dernier est toujours là, et elle ne passera pas de sitôt. Leur saison d'automne en souffrira. Ils ne peuvent faire transporter leurs céréales en ce moment. Plusieurs d'entre eux sont finalement dans les champs en train de semer. Des restrictions routières sont en vigueur dans plusieurs des provinces de l'Ouest, les empêchant de transporter leurs céréales jusqu'au terminal.

Ils nous regardent aujourd'hui avec beaucoup d'attention, attendant notre décision ici. Comment allons-nous nous attaquer aux problèmes auxquels ils sont confrontés? La crise est devenue si grave que, selon notre rapport le plus récent, près d'un demi-milliard de dollars de céréales stagnent dans des silos, un peu partout dans l'Ouest. Ce sont des céréales que nos producteurs et nos agriculteurs ne peuvent vendre. Ils ne peuvent pas vendre leur produit ni le transporter jusqu'au terminal puis jusqu'à la côte.

Ces agriculteurs qui ne sont pas capables de vendre leur produit ont quand même des factures à payer. Ils ont des hypothèques, des baux sur les terres, des achats d'équipement et des coûts de production tandis qu'ils s'apprêtent à commencer à semer. Il y a des programmes par le truchement de Financement agricole Canada. Il y a le programme de paiements anticipés. Ce sont des programmes essentiels qui ont été mis sur pied pour aider dans de telles circonstances.

Je sais que nos producteurs ne veulent pas avoir à recourir à ces programmes d'aide pour un produit qu'ils ont travaillé toute l'année à planter et à récolter et qu'ils essaient maintenant de vendre sans pouvoir y parvenir pour des raisons logistiques.

Comme mon collègue de Guelph l'a mentionné, nous avons eu une réunion d'urgence au comité de l'agriculture. J'aimerais féliciter mes collègues à ce comité pour avoir accepté de tenir cette réunion d'urgence avec bon nombre des intéressés.

Un des témoins à cette réunion était un jeune agriculteur de la Saskatchewan. À mon avis, il s'est très bien exprimé. Il a dit: « Nous avons à faire face à tant d'incertitudes dans le milieu agricole: incertitude sur le temps, incertitude des coûts de production, incertitude quant à l'éventuel prix des produits. La seule chose sur laquelle nous devrions pouvoir compter, c'est un réseau de transport fiable, ce que nous n'avons pas maintenant. »

Un des principaux problèmes concernant le projet de loi C-49, c'est qu'il ne règle pas ces problèmes. Nous sommes passés par ce processus au complet. Comme je l'ai dit plus tôt, le gouvernement libéral, le ministre des Transports et le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire ont déclaré, tout au long du processus, que nous devrions être patients, parce que le projet de loi C-49 allait régler tous les problèmes. Or, il y a à peine quelques semaines, les deux ministres ont admis publiquement que le projet de loi C-49, en fait, ne réglerait pas un grand nombre des problèmes qui ont été soulevés.

Le gouvernement demande à nos producteurs de subir les affres d'une autre situation d'arriéré de céréales, ce qui n'aurait jamais dû se produire. Le gouvernement disposait de tous les outils qui lui auraient permis de régler le problème et, pourtant, il n'a rien fait. Je peux comprendre la frustration exprimée par nos producteurs dans les provinces de l'Ouest. Ils se tournent vers nous aujourd'hui pour que nous fassions en sorte qu'ils n'aient jamais plus à faire face de nouveau à ce genre de problème.

Initiatives ministérielles

●(1205)

Bon nombre de producteurs de céréales, d'orge et de légumineuses du Canada sont venus sur la Colline du Parlement au cours des dernières semaines. Ils ont soulevé d'autres questions dont nous n'avons pas assez parlé, selon moi, pendant l'examen parlementaire. En plus de leur nuire parce qu'ils ne réussissent pas à vendre leurs produits, les retards dans le transport des céréales ternissent la réputation du Canada dans le monde entier, car il cesse d'être considéré comme un partenaire commercial fiable. Beaucoup de producteurs canadiens sont incapables d'obtenir le prix fort pour leurs produits parce que le Canada n'a pas la réputation de respecter rapidement ses contrats. Il ne peut pas respecter les engagements qu'il a pris avec les autres pays. Comme les prix sont élevés à l'automne, les producteurs devraient vendre leurs récoltes en octobre, novembre et décembre. Or, ils ne réussissent pas à les acheminer vers les marchés, les terminaux et la côte Ouest avant le printemps, parfois même l'année suivante. Ils ne profitent donc pas des prix forts à cause d'un système logistique inefficace et d'un réseau de transport dont les responsables n'ont de comptes à rendre à personne.

Plus tôt aujourd'hui, le ministre des Transports a parlé d'un des amendements proposés par le Sénat, un amendement qui est, à mon avis, essentiel. Il porte sur le pouvoir, pour l'Office des transports du Canada, d'agir de sa propre initiative. Il s'agit d'un amendement que beaucoup d'intervenants ont proposé au comité. Ils veulent une reddition de comptes pour les compagnies ferroviaires. S'il existe des problèmes — et les intervenants en voient —, l'Office des transports du Canada serait apte à prendre des mesures, après avoir reçu une plainte ou même en l'absence d'une plainte, pour régler certains des principaux problèmes. Il s'agit d'un aspect clé du projet de loi C-49.

Plus tôt aujourd'hui, le ministre des Transports a parlé de cet aspect du projet de loi en termes très élogieux, en disant qu'il s'agit d'accorder à l'Office le pouvoir d'agir de sa propre initiative et que cela fera toute la différence pour les producteurs. En fait, il n'y a aucune mention du pouvoir de l'Office d'agir de sa propre initiative dans l'amendement proposé par le gouvernement libéral. L'amendement précise que l'autorisation est accordée par le ministre des Transports. Ce sera lui qui décidera si l'Office des transports du Canada peut prendre des mesures et qui établira des lignes directrices, un modèle, relativement aux mesures pouvant être prises.

Pour mettre les choses en perspective, voici une comparaison que les députés comprendront sûrement. C'est comme si mes parents me disaient: « Tu sais, fiston, tu peux mener ta vie à ton gré, pourvu que nous soyons d'accord. » Quand les libéraux disent que, avec leur motion, le projet de loi C-49 donnerait à l'Office le pouvoir d'agir de sa propre initiative, c'est le genre de scénario qu'ils ont en tête. Comment pourrait-on les prendre au sérieux? Le projet de loi C-49 est censé obliger les expéditeurs à rendre des comptes, mais cela ne se fera que si le ministre des Transports est d'accord. Autrement dit, les gens ont le pouvoir de prendre leurs propres décisions, pourvu qu'ils obtiennent tout d'abord l'autorisation du ministre. On est donc loin du pouvoir d'agir de sa propre initiative. Il est désolant que cet élément soit décrit comme une composante essentielle du projet de loi: au lieu d'avoir plus de pouvoir, l'Office aura plutôt les mains liées.

À chaque étape du processus, nous avons offert une solution au gouvernement libéral. Ma collègue la ministre du cabinet fantôme dans le dossier des transports a encore offert une solution aujourd'hui. Elle a proposé un amendement tendant à l'adoption des amendements proposés par le Sénat, ce qui permettrait d'adopter le projet de loi dans les plus brefs délais.

Ce n'est pas que nous sommes d'accord sur tous les éléments du projet de loi C-49. Je crois d'ailleurs que le débat, aujourd'hui, montre qu'il reste des points d'achoppement importants. Nous avons également entendu le point de vue des intervenants, qui veulent pouvoir dormir tranquilles en sachant qu'il y aura une loi pour les aider à régler certains des problèmes auxquels ils sont présentement confrontés.

Parmi ces intervenants, il y avait la Fédération canadienne de l'agriculture, qui représente 200 000 familles d'agriculteurs. Les Producteurs de grains représentent 50 000 producteurs et ils demandent que le projet de loi C-49 soit adopté immédiatement. C'est ce que la motion de ma collègue aujourd'hui entend permettre.

Nous voulons pouvoir adopter ce projet de loi le plus rapidement possible. Je le répète, chaque fois que nous avons proposé une solution pour accélérer l'adoption du projet de loi, les libéraux ont multiplié les obstacles et les retards.

●(1210)

Aujourd'hui, ils disent que s'ils n'appuient pas notre motion et que nous appuyons leurs amendements et la motion du ministre, alors le processus sera plus rapide, comme par magie. Ce n'est tout simplement pas vrai. Si les libéraux n'acceptent pas notre motion et qu'ils font adopter la leur, le projet de loi C-49 sera renvoyé au Sénat, qui devra adopter les amendements des libéraux. C'est encore une étape de plus avant l'adoption du projet de loi C-49. Ce sera comme une partie de ping-pong qui s'éternise, à moins que — c'est possible — le Sénat accepte les amendements des libéraux, mais nous ne pouvons pas en être certains.

Certains amendements auraient pu être adoptés il y a près d'un an. Des occasions se sont présentées pour faire adopter le projet de loi C-49 ou, ce qui aurait été préférable, pour prolonger l'application du projet de loi C-30, et nous n'aurions pas été aux prises avec tous ces problèmes.

J'encourage fortement les députés d'en face à appuyer aujourd'hui notre motion, à adopter les amendements du Sénat et à demander rapidement la sanction royale afin de rassurer les intervenants et ainsi leur permettre de faire leur travail. Le fait est qu'ils n'arrivent pas à acheminer leurs produits vers les marchés. Nous redoutons vivement que la situation perdure jusqu'à l'automne, lorsque les agriculteurs se prépareront aux récoltes de l'an prochain. C'est ce qui a été le plus déconcertant dans toute cette affaire.

Je crois que le député d'en face peut comprendre les témoignages que nous avons entendus à la réunion d'urgence du mois dernier sur les retards dans le transport du grain. Beaucoup de témoins ont dit qu'ils avaient déjà mis une croix sur cette année. Ils savent qu'ils ne réussiront pas à acheminer leur grain jusqu'aux marchés et ils espèrent que cela n'aura pas de conséquences sur les récoltes de l'année prochaine ou sur la prochaine saison d'expédition.

Je tiens à souligner que ce projet de loi n'est certainement pas parfait. Le contenu du projet de loi C-49 suscite de nombreuses réserves. Je tiens à lire certaines remarques formulées par le premier ministre de la Saskatchewan, qui a exprimé haut et fort son inquiétude concernant le projet de loi C-49 et les problèmes qu'il a créés en Saskatchewan. Nutrien vient d'annoncer la mise à pied de 600 travailleurs, ce qui pourrait se répercuter sur pas moins de 1 300 personnes dans les régions rurales de la Saskatchewan. Le premier ministre de la Saskatchewan a dit: « C'est une conséquence directe de l'inaction du gouvernement fédéral face à cet énorme problème alors qu'il a le mandat clair de le résoudre. »

Initiatives ministérielles

Comment les libéraux ont-ils réagi? Ils n'ont rien fait. Ils veulent encore une fois renvoyer le projet de loi au Sénat, ce qui aura comme conséquence de ralentir encore plus le processus.

Il faut souligner l'impact financier de ces retards. Encore une fois, des grains d'une valeur de 500 millions de dollars attendent dans des silos partout dans l'Ouest canadien, sans être acheminés vers les marchés. Nous constatons maintenant les mises à pied à Nutrien, en Saskatchewan, et il ne s'agit là que d'une seule entreprise, une entreprise productrice de potasse. Il y en aura certainement d'autres qui seront confrontées à des problèmes semblables.

La situation a des répercussions dans les collectivités rurales. Si les agriculteurs ne peuvent pas vendre leurs grains ni les faire acheminer vers les marchés, ils n'auront pas d'argent à dépenser pour faire tourner l'économie locale. Cela aura une incidence sur les épiceries, les stations-service et les petits cinémas. Cela touchera les organismes de bienfaisance, les équipes de balle et les collectes de fonds. Ce sont autant d'activités qui souffrent parce que les agriculteurs n'ont pas d'argent dans les poches. Les agriculteurs ne peuvent pas faire acheminer leurs grains vers les marchés, et c'est une conséquence directe de l'inaction du gouvernement libéral dans le dossier des retards dans le transport du grain.

Les libéraux auraient pu régler le problème il y a un an. Ils auraient pu le régler à l'automne. Ils auraient pu intervenir à l'aide d'un décret en conseil en janvier ou en février. Chaque fois, ils ont pris la défense du monopole ferroviaire.

Le projet de loi C-49 n'assure aucune reddition des comptes. Pourquoi les libéraux ont-ils forcé les producteurs de grain à subir un autre retard dans le transport du grain? Dans le fond, ils n'ont absolument rien fait.

• (1215)

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Monsieur le Président, je considère mon collègue d'en face le député de Foothills comme un ami au sein du comité de l'agriculture. Nous divergeons souvent d'opinion mais, de façon générale, nous sommes à l'écoute de nos clients et concitoyens, et nous cherchons des moyens d'améliorer l'industrie agricole au Canada.

Parlant de cette industrie, cela fait maintenant trois semaines consécutives que nous expédions sur commande. La semaine dernière, nous avons compté 6 424 wagons. La demande actuelle est d'environ 5 000 wagons par semaine. En conséquence, nous sommes en train de régler le problème qui était le nôtre depuis janvier.

Toutefois, c'est en légiférant que l'on traite avec l'industrie ferroviaire. Aujourd'hui, des locomotives et des wagons ont été commandés et l'on engage du personnel. Lorsque j'étais à Winnipeg, il y a quelques semaines, j'ai pu voir que des programmes de formation étaient en place pour le personnel chargé de remettre à neuf les locomotives. On a investi 3,4 milliards de dollars dans le secteur ferroviaire, dont 400 millions pour le réseau de voies ferrées.

Pour ce qui est de la transparence du projet de loi par rapport à ce que l'on considère comme un service ferroviaire adéquat et les modes de collaboration entre fournisseurs et expéditeurs à cet égard, les seconds pourront inscrire des sanctions pécuniaires réciproques dans leurs accords de services, avantage qu'ils n'avaient pas auparavant. Les expéditeurs pourront ainsi se défendre lorsqu'ils n'obtiennent pas les services auxquels ils ont droit.

Le député ne convient-il pas que, si nous obtenons un meilleur service de la part des compagnies ferroviaires, c'est surtout parce que

le gouvernement accorde une attention particulière à ce dossier et qu'il collabore avec l'opposition?

• (1220)

M. John Barlow: Monsieur le Président, j'aime beaucoup siéger au comité de l'agriculture, et il est vrai que le député et moi avons une excellente collaboration. Cependant, il a été question de tenir une réunion d'urgence, en mars, et les choses n'auraient jamais dû en venir là.

Encore une fois, le député fait valoir que les sociétés ferroviaires ont plus de locomotives et ont embauché des employés. C'est exact, mais elles l'ont fait beaucoup trop tard. Elles auraient dû s'y mettre dès l'automne. Elles ont fait savoir au comité qu'il leur faut six mois pour mettre un équipage sur pied et à l'oeuvre. Elles ont entrepris de le faire en avril et en mai, alors qu'elles auraient dû s'y mettre en septembre ou en octobre. Malheureusement, le projet de loi n'oblige pas les sociétés ferroviaires à rendre des comptes concernant le respect de leurs engagements.

Le député mentionne des éléments du projet de loi qui vont en ce sens, mais, en matière d'interconnexion de longue distance, par exemple, la liste de déclencheurs est si longue qu'on appliquera rarement cette disposition. Nous avons prévu des solutions dans le projet de loi C-30 relativement à l'interconnexion de longue distance. Maintenant, nous faisons marche arrière.

L'hon. Kevin Sorenson (Battle River—Crowfoot, PCC): Monsieur le Président, mon collègue est notre porte-parole en matière d'agriculture et il fait de l'excellent travail à ce titre. Il comprend le secteur de l'agriculture. Il vient de l'Alberta, et les électeurs des régions rurales de sa circonscription savent qu'il s'y connaît à cet égard.

Je suis agriculteur et propriétaire d'une petite entreprise. Le député a aussi abordé cette question dans son allocution. J'ai discuté avec d'autres agriculteurs, et l'une de leurs préoccupations, puisque nous entamons la nouvelle saison agricole, c'est que, dans certains cas, ils n'ont pas été en mesure d'expédier leur grain de l'an dernier et qu'ils essaient toujours de vendre du grain afin de payer des factures de l'an dernier. Nous savons qu'un réseau ferroviaire efficace est absolument essentiel pour l'économie rurale, mais il est également essentiel pour l'ensemble de l'économie canadienne.

Il y a quelques semaines, j'étais à Viking, en Alberta, et j'attendais un train. Je n'ai jamais vu de train aussi long. C'est comme si des trains étaient alignés les uns derrière les autres le long du chemin de fer. Des wagons-citernes de pétrole étaient reliés au train. Je le répète, les exploitants de silos réclament des wagons pour expédier leurs produits.

Même si le gouvernement réglait cette situation dès aujourd'hui, il y aurait toujours le problème des restrictions routières. Le comité impose des restrictions routières, de sorte que les chargements lourds ne puissent pas être transportés le long des routes en gravier lorsque le gravier est mou.

Le député a déclaré que le projet de loi est nécessaire, mais qu'il faut également des réponses. Il semble qu'il y ait un manque de compréhension de la part des députés d'en face.

M. John Barlow: Monsieur le Président, il y a très peu de gens dans cette enceinte qui connaissent mieux l'agriculture que le député. Cela fait partie de son quotidien, alors je respecte son opinion.

Initiatives ministérielles

Le député a entièrement raison. Je ne pense pas que le gouvernement comprenne bien l'intégration du réseau de transport, que ce soit le transport ferroviaire, routier ou autre. Si on pouvait autoriser la construction de certains oléoducs, cela remédierait en grande partie au problème.

Par exemple, un de mes amis est agriculteur en Saskatchewan. Son engrais ne lui est pas expédié par train depuis Clavet; il lui est plutôt acheminé par camion à partir de Redwater, en Alberta. Au lieu d'un court trajet en train, on parcourt plutôt 800 kilomètres en camion.

Toutes ces décisions créent un effet domino sur tous les aspects de l'économie. Il ne faut pas présumer qu'en corrigeant ce petit problème, on va tout arranger. Le projet de loi n'est pas une panacée. Nous devons obliger les sociétés visées à rendre des comptes pour s'assurer qu'elles respectent leurs engagements, et le projet de loi ne nous permet pas de le faire.

Mme Karen McCrimmon (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à rassurer le député: le projet de loi C-49 est vraiment une solution durable et à long terme qui procurera la prévisibilité nécessaire à un avenir plus prospère. Il a fallu un peu plus de temps pour en arriver à cette solution, mais je crois qu'en fin de compte, elle sera très avantageuse.

L'association des producteurs agricoles de la Saskatchewan, la commission du blé de l'Alberta, la commission de l'orge de l'Alberta, les Producteurs de grains du Canada, et bien d'autres, se réjouissent de ce que le projet de loi C-49 nous permettra d'accomplir. Nous devons donc travailler ensemble pour le faire adopter.

• (1225)

M. John Barlow: Monsieur le Président, il faudra attendre pour voir ce qui va se passer. Je vais prendre ma collègue au mot. Si les récoltes sont encore une fois plus abondantes que la moyenne l'automne prochain, j'ai hâte de voir si le projet de loi C-49 sera à la hauteur des affirmations de la députée. Je ne le pense pas. Les intervenants de ma région ont sonné l'alarme à ce sujet.

Elle a parlé de certains des mémoires soumis. Ils n'expriment pas nécessairement une satisfaction par rapport au projet de loi C-49. Le message qui est transmis est que nous devrions adopter la mesure législative et aller de l'avant. Je pense que leurs auteurs comprennent, tout comme nous, que de prétendre que le projet de loi C-49 est la solution à tous les problèmes est malhonnête.

La députée devrait vraiment discuter avec le ministre des Transports et le ministre de l'Agriculture, qui ont admis au cours des deux dernières semaines que le projet de loi C-49 ne règlera pas tous les problèmes qui ont été soulevés.

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son excellent travail. Il a bien défendu ce dossier en faisant pression sur le ministre pour qu'il règle les problèmes vécus par les producteurs de grains.

Nous savons qu'un service peu fiable a un coût, tout comme l'inaction. Nous l'avons observé depuis plusieurs mois, où nous avons réfléchi aux pertes accumulées, mais il faut également penser à l'avenir.

Je me demande si le député peut nous raconter les préoccupations qu'il a entendues, peut-être à propos de la capacité à respecter des contrats futurs, de la réputation du Canada sur la scène internationale lorsque nous sommes aux prises avec de tels problèmes ici, dans notre propre réseau de transport, et du coût associé aux produits bloqués et à la nécessité d'interrompre la production.

M. John Barlow: Monsieur le Président, j'aimerais remercier notre ministre du cabinet fantôme en matière de transports pour tout le travail incroyable qu'elle fait à l'égard de ce projet de loi omnibus très difficile à décortiquer.

Elle a tout à fait raison. Nous ne pouvons sous-estimer l'incidence financière de l'inaction à l'égard du projet de loi C-49. Nous avons vécu cela en 2013-2014 et l'économie canadienne en a souffert à la hauteur de plus de 8 milliards de dollars. Voilà pourquoi nous avons présenté le projet de loi C-30. Nous voulions faire en sorte que ce genre de problème n'arrive plus.

Les parties intéressées le disent: non seulement la situation actuelle a des conséquences pour les récoltes de cette année, mais elle en aura probablement pour celles de l'année prochaine. Les expéditeurs n'ont nulle part où entreposer leur produit. Leurs silos sont pleins. Il faut faire bouger les choses.

En Saskatchewan, Nutrien a fermé une mine complète de potasse parce qu'elle ne peut pas transporter son produit. Il n'y a pas de demande pour ces produits parce que les agriculteurs ne savent plus quoi planter cette année, si tant est qu'ils pourront planter. Les silos sont pleins et des restrictions routières sont en place. Cela cause beaucoup de stress au sein du secteur agricole. Je tiens à souligner que les conséquences dépassent la simple frustration chez les personnes touchées et leur famille.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, c'est pour moi un privilège d'intervenir aujourd'hui au sujet d'une excellente mesure législative.

Le ministre a vraiment souligné l'excellent travail qui a été réalisé aux diverses étapes de l'étude du projet de loi, notamment lors de la première et de la deuxième lectures, de l'étude par le comité permanent — dont il a suivi les délibérations — puis, lors du rapport du comité et du renvoi au Sénat, qui a proposé des amendements. Je fais mention de ces diverses étapes pour des raisons précises.

D'abord et avant tout, force est de reconnaître qu'un tel projet de loi était attendu depuis très longtemps. Conscient de l'importance de l'industrie du transport pour le Canada, le ministre a décidé d'y apporter des changements assez considérables. Le fait qu'il ait sollicité et accueilli diverses opinions et accepté de faire de nombreux changements en dit long sur la détermination du ministre — qui a collaboré avec ses collègues du Cabinet et de la Chambre — de mener ce projet de loi où il en est aujourd'hui. Il s'agit d'une mesure législative positive.

Lorsque j'étais sur les bancs de l'opposition, nous parlions des projets de loi du gouvernement et du fait que le gouvernement Harper n'était pas vraiment ouvert aux idées de l'opposition lorsque les projets de loi étaient débattus par un comité permanent. Dans le cas qui nous occupe, les membres conservateurs, libéraux et néo-démocrates du comité permanent ont collaboré de façon exceptionnelle, faisant tour à tour diverses suggestions et étant prêts à mettre de côté la partisanerie afin d'améliorer la législation. En conséquence, de nombreux amendements ont été adoptés à la suite de consensus rapidement dégagés. À ce que je sache, les auteurs de certains de ces amendements ont même fait fi des considérations partisans.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi a ensuite été renvoyé au Sénat. Comme l'a mentionné le ministre, le Sénat a scruté le projet de loi. Les sénateurs ont rencontré de nombreuses parties prenantes et ont proposé une série d'amendements. Après avoir mené d'autres consultations, le ministre et le ministère ont jugé que le gouvernement était prêt à accepter certains amendements pour faire avancer le projet de loi C-49. Un processus très ouvert et très transparent nous a amenés au débat d'aujourd'hui.

Ce que je viens de dire est étayé par d'autres. Selon les Producteurs de grains du Canada, des producteurs de tout le pays se félicitent de la décision prise par le ministre des Transports d'accepter les recommandations et les amendements proposés à l'égard du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, annoncée le 27 avril. D'après eux, la décision montre que le gouvernement a écouté les agriculteurs qui demandaient un système de transport ferroviaire équilibré et fiable.

Ainsi, M. Nielsen, qui représente les Producteurs de grains du Canada, a affirmé :

Il faut que la loi soit en vigueur bien avant le 1^{er} août 2018 si l'on veut éviter que les agriculteurs de la classe moyenne ne pâtissent à nouveau d'une autre saison exécrable au plan du transport ferroviaire [...] L'acceptation de ces amendements montre que [les ministres de l'Agriculture et des Transports] oeuvrent pour la croissance de l'économie rurale. Le projet de loi C-49 est essentiel à la prospérité à long terme de l'industrie et pour atteindre l'objectif de 75 milliards de dollars d'exportations agroalimentaires d'ici 2025. Nous demandons instamment au Parlement de l'adopter sans tarder.

● (1230)

Les parlementaires des deux Chambres ont fait de l'excellent travail, on en convient, mais on nous demande maintenant d'adopter le projet de loi.

Nous avons abondamment parlé de certains sujets. En écoutant le débat d'aujourd'hui et celui de la deuxième lecture, j'ai constaté qu'un sujet très intéressant et très important n'avait pas été abordé. Je voudrais m'en servir à titre d'exemple. Nous entendons beaucoup parler des passagers des lignes aériennes et de l'industrie du grain, des sujets dont je traiterai dans un instant. Cependant, le projet de loi comporte un élément passablement intéressant dont je n'ai pas vraiment entendu parler et qu'on m'a très récemment souligné. C'est une idée, une recommandation qui nous vient du Bureau de la sécurité des transports, où il en a été question pendant des années. Je pense qu'il aurait fallu l'appliquer dans un délai relativement court. Il s'agit de munir les locomotives de caméras, principalement pour des raisons de sécurité. Malgré tout le temps que nous avons passé à écouter les observations des députés d'en face au cours du débat actuel et à l'étape de la deuxième lecture, je ne me souviens pas d'avoir entendu l'un d'entre eux soulever cette question.

Le projet de loi prévoit des changements passablement importants. Au train où allaient les choses, il aurait fallu attendre encore de nombreuses années pour voir des changements comme ceux prévus dans ce projet de loi. En collaboration avec d'autres acteurs, le ministre a vraiment présenté un projet de loi majeur qui produira des effets bénéfiques en profondeur dans plusieurs secteurs, sur les passagers, les expéditeurs, les agriculteurs et l'industrie ferroviaire dans son ensemble. Il s'agit de changements importants. Le ministre a été capable de bien orchestrer tout cela en une période relativement courte.

Lorsque je siégeais dans l'opposition — et j'ai déjà parlé de cela par le passé —, je me souviens d'avoir interrogé directement Stephen Harper sur le grain qui s'accumulait dans les Prairies. Le grain ne se trouvait pas dans des silos. Il était dans les champs. On craignait qu'une partie de ce grain commence à pourrir, alors que des navires

étaient ancrés dans le Pacifique. Ces navires ne pouvaient pas entrer dans les ports parce qu'aucun grain ne s'y trouvait. On ne pouvait donc pas exporter le grain.

Le Canada est un pays commerçant. Nous avons besoin du commerce. Le commerce favorise la croissance de la classe moyenne, stimule l'économie et crée des emplois très importants. Quand on pense à la situation dont j'ai parlé à l'époque, on peut imaginer le mécontentement qu'elle suscitait. On peut imaginer le mécontentement des agriculteurs, dont les récoltes s'accumulaient dans les champs alors qu'ils souhaitaient les acheminer jusqu'au marché.

Les députés conservateurs se montrent très critiques à l'égard de ce projet de loi dans ce débat. Ils ont été au pouvoir pendant de nombreuses années et ils ont eu l'occasion de présenter ce genre de mesure législative. Ils ont eu des années pour le faire. Or, en fin de compte, c'est le gouvernement libéral qui s'en est chargé. Le travail n'est pas encore terminé et nous savons que les députés et les sénateurs de tous les partis ont fait de l'excellent travail dans ce dossier et nous leur en sommes très reconnaissants.

● (1235)

Nous reconnaissons également l'énorme travail effectué par les intervenants. Ce sont eux qui ont fait campagne pendant des années pour obtenir le genre de changements que nous voyons aujourd'hui. Il y a donc une forte pression pour que cette mesure législative soit adoptée. Personne ne devrait en être étonné.

On m'a communiqué une autre citation intéressante. Je la souligne parce que je viens des Prairies et que nous parlons de l'importance du blé. Voici un extrait d'une déclaration des commissions albertaines du blé et de l'orge :

Les commissions albertaines du blé et de l'orge estiment que l'appui manifesté par le ministre des Transports fédéral à l'égard d'amendements clés au projet de loi C-49 à la Chambre des communes, selon les recommandations des commissions, est une bonne chose pour les agriculteurs.

La déclaration se poursuit ainsi :

« À nos yeux, la décision du ministre [...] montre bien qu'il soutient le secteur agricole et les agriculteurs », indique Kevin Bender, président de la commission albertaine du blé.

Voilà pourquoi il est si important que cette mesure législative aille de l'avant.

Je vais donner un exemple concret du genre de frustrations que vivent les agriculteurs. Imaginons qu'un agriculteur a un contrat avec une compagnie de chemin de fer disant qu'il va livrer une certaine quantité de blé à une certaine date à la compagnie. Si l'agriculteur ne remplit pas son engagement envers la compagnie de chemins de fer, la compagnie peut prendre des mesures contre lui, comme de lui faire payer une amende. Il en a toujours été ainsi. L'agriculteur encourt une pénalité, mais jamais la compagnie. Les agriculteurs se sentaient impuissants. Qu'en est-il de la compagnie de chemins de fer? Si l'agriculteur livre les produits au bon endroit au moment convenu, la compagnie de chemins de fer ne devrait-elle pas avoir une obligation? Cette mesure législative en tient compte. Les deux auraient donc des obligations. Non seulement la compagnie de chemins de fer aurait davantage de comptes à rendre aux agriculteurs, mais, pour la première fois, ce serait réciproque et les agriculteurs auraient des recours si la compagnie de chemins de fer ne respectait pas ses obligations.

Initiatives ministérielles

On peut parler de frustration dans les Prairies. Pour ma part, il faut que les produits en provenance des provinces des Prairies se rendent jusqu'au marché. D'ailleurs, le même principe s'appliquerait pour toutes les régions du pays, mais, pour l'heure, je me concentre sur les agriculteurs des Prairies parce que notre blé doit se rendre jusqu'au marché. Nous voulons que les compagnies de chemin de fer collaborent avec nous.

J'ai été très heureux d'entendre que le ministre des Transports a fait les appels nécessaires pour assurer le transport de grain supplémentaire. C'est le ministre de l'Agriculture, en collaboration avec le ministre des Transports, qui a communiqué avec les compagnies ferroviaires afin d'essayer de les convaincre d'envoyer plus de wagons à grain aux Prairies et ensuite de les acheminer vers les marchés. La situation s'est grandement améliorée au cours des dernières semaines, mais il y a beaucoup de groupes de défense et d'agriculteurs qui craignent toujours de ne pas pouvoir transporter leur produit par train. Ce n'est pas comme s'il y avait beaucoup de choix.

● (1240)

Winnipeg-Nord, la circonscription que je représente, a probablement le nombre le plus élevé de conducteurs de grands routiers et de camions par habitant. Il y a une limite à la distance que peuvent franchir les produits par camionnage à longue distance. Nous avons besoin d'un réseau ferroviaire efficace qui rendra des comptes aux producteurs et aux fabricants. Que ce soit un gadget ou un produit, nous devons pouvoir les acheminer vers les marchés. L'industrie du transport a une incidence sur des milliards de dollars en recettes et des millions d'emplois. C'est pour cette raison qu'elle est d'une importance capitale.

Je veux aussi faire quelques commentaires sur l'industrie aérienne. Les députés voyagent beaucoup. Un bon nombre d'entre nous partagent certaines des préoccupations que nos concitoyens soulèvent assez régulièrement ainsi que certaines de leurs frustrations.

Les gens peuvent monter à bord d'un avion dont le décollage est prévu à 17 heures et demeurer sur le tarmac pendant ce qui semble être une période interminable. Rien n'oblige la compagnie aérienne à servir ses passagers. On pourrait penser que si des passagers sont pris à attendre sur le tarmac pendant une longue période, ils auraient accès aux nécessités, comme l'eau et la nourriture. Il n'y a toutefois aucune garantie à cet égard. C'est un besoin absolument essentiel.

Si on demandait aux députés les problèmes qu'ils ont déjà connus, ils mentionneraient sûrement les temps d'attente sur le tarmac et les bagages perdus, des problèmes somme toute assez fréquents. Il y a aussi les surréservations et les passagers qui apprennent seulement à l'aéroport que leur vol a été annulé. Ces choses arrivent et chaque transporteur aérien agit à sa façon. Le projet de loi dont nous sommes saisis prévoit des mesures uniformisées. Tous les transporteurs aériens devront suivre certaines procédures pour chaque cas dont j'ai parlé.

Les consultations ne s'arrêtent pas là. Si le projet de loi est adopté, des règlements seront ensuite mis en oeuvre. C'est dans ces règlements que nous connaîtrons le détail des conséquences en cas de manquement. Tous nos concitoyens sont curieux de les connaître.

Lorsque je faisais partie de l'opposition, il a été question d'un projet de loi sur les droits des passagers aériens. Nous sommes tous très sensibles à cette question. Nous voulons que ce dossier avance. Ce serait bien d'en savoir plus, et une bonne partie des détails attendus se trouveront dans les règlements. Ceux-ci seront élaborés de façon proactive. Le projet de loi dont nous sommes saisis a pour

but d'établir un cadre qui donnera lieu à de bons règlements. C'est ce que nous réclamons nos concitoyens depuis longtemps. Ils veulent avoir des recours contre les transporteurs aériens.

C'est pour cette raison que je disais, au début de mon intervention, que c'est une bonne mesure législative. Elle est complète. De nombreux participants — les simples citoyens, les intervenants, les députés, les sénateurs et le personnel des ministres — ont uni leurs efforts pour élaborer un projet de loi complet. Nous en sommes maintenant aux dernières étapes.

Il y a lieu de se réjouir lorsque des mesures législatives de ce genre franchissent les étapes de l'examen parlementaire.

● (1245)

M. Martin Shields (Bow River, PCC): Monsieur le Président, j'ai quelques précisions à donner au sujet du long discours de mon collègue.

Les agriculteurs ne font pas affaire avec les sociétés ferroviaires. Ce sont les expéditeurs qui le font. C'est un intermédiaire qui conclut le contrat. C'est là où le bât blesse. L'expéditeur communique avec l'agriculteur et lui dit: « Des wagons sont en route. La société ferroviaire dit qu'ils arriveront mardi ». L'agriculteur remplit ses silos. Tout est prêt à partir, mais les wagons n'arrivent pas. Il ne peut pas expédier ses produits. Le port est là-bas, à l'instar des bateaux. Ce n'est pas l'expéditeur qui doit payer les frais, mais bien l'agriculteur.

Il y a davantage d'intervenants que ce que le député laisse entendre. Il y a les expéditeurs qui agissent comme intermédiaire et qui font affaire avec les agriculteurs. Les agriculteurs ne font pas affaire avec les sociétés ferroviaires.

En ce qui a trait à la disposition relative aux compagnies aériennes, qui rédigera les règlements? Ce sera les compagnies aériennes. C'est ce qui me déplaît. C'est le comité et le gouvernement qui auraient dû les rédiger au lieu de prévoir leur rédaction a posteriori.

Le député souhaite-t-il réagir à cette observation?

● (1250)

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, rappelons que les expéditeurs représentent les agriculteurs et sont choisis par les agriculteurs. Qu'est-ce qui a précédé la mesure à l'étude? Comment les choses se passent-elles à l'heure actuelle? Il n'existe pas de réciprocité. Si la société ferroviaire reçoit le grain à temps mais déclare qu'elle ne peut pas le transporter, l'agriculteur et l'expéditeur n'ont aucun recours juridique. Le projet de loi à l'étude leur donnera un recours, que l'agriculteur l'exerce lui-même ou que l'expéditeur l'exerce au nom de l'agriculteur.

Pour ce qui est de l'industrie du transport aérien, je dirais que le député est mal informé s'il croit qu'Air Canada, WestJet ou un autre transporteur aérien dictera au gouvernement la réglementation à adopter. Je peux garantir au député que les choses ne se passeront pas ainsi. Nous collaborerons avec les Canadiens, et les transporteurs aériens auront sûrement un rôle à jouer, mais la réglementation viendra aussi protéger les consommateurs. C'est pourquoi nous apportons...

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Le député de Nova-Centre a la parole.

Initiatives ministérielles

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Monsieur le Président, nous avons consacré beaucoup de temps à des questions au sujet du rôle du projet de loi C-30 par opposition à l'interconnexion de longue distance prévue dans le projet de loi C-49. Le projet de loi C-30 offrait une solution à court terme afin de répondre à un besoin immédiat, mais il ne réglait pas le problème à long terme du transport du grain de l'Ouest canadien. Il n'offrait pas non plus de solution au reste du pays, à d'autres régions et d'autres industries.

Même si j'ai vécu en Alberta pendant environ cinq ans, je suis un fier Néo-Écossais. Je me demande si le député pourrait nous faire part de ses réflexions sur l'importance d'étendre les gains d'efficacité de notre système de transport à différents secteurs de l'économie et à différentes régions, de sorte que notre système de transport profite à tous et favorise la meilleure croissance de l'économie canadienne.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, mon collègue et ami soulève un point intéressant.

Après avoir prononcé environ 20 % de mon allocution, j'ai commencé à parler de l'importance du commerce pour notre pays. Il existe des possibilités de développement économique dans chaque région du pays qui pourraient favoriser une grande croissance économique tout en respectant l'environnement.

L'une des façons de favoriser la croissance, c'est de trouver des façons de maximiser l'efficacité de notre réseau ferroviaire. Au Manitoba, par exemple, le lien ferroviaire avec Churchill crée beaucoup d'inquiétudes. Dans la mesure du possible, nous devons favoriser les services de transport ferroviaire pour diverses collectivités. Ces services peuvent avoir d'importantes répercussions positives sur ces collectivités.

Il faut adopter une stratégie exhaustive à long terme en ce qui concerne le développement du pays. Dans certains secteurs et certaines régions, je crois que nous connaissons une énorme croissance. Nous devons favoriser cette croissance au moyen de projets d'infrastructure, et le réseau ferroviaire fait partie de cette infrastructure.

M. Jim Eglinski (Yellowhead, PCC): Monsieur le Président, le député a parlé de l'importance du secteur des transports au Canada, qu'il s'agisse des coentreprises entre les transporteurs aériens, des droits des passagers aériens, des relations entre les compagnies ferroviaires et les expéditeurs par rail ou des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives.

Je remercie tous les députés qui ont pris la parole aujourd'hui, en particulier ceux qui siègent au comité des transports. Je sais qu'ils ont travaillé très fort et qu'ils ont eu de bonnes discussions. Ils ont proposé 18 amendements. Les partis de l'opposition ont relevé 18 points où ils étaient en désaccord avec le Parti libéral. Le projet de loi a été renvoyé au Sénat, puis il est revenu avec 18 amendements quasiment identiques.

Si le député se préoccupe vraiment de la sécurité au Canada, pourquoi pense-t-il que les 18 amendements appuyés en principe par le Sénat ne devraient pas être adoptés comme l'avance la motion présentée aujourd'hui? Il parle de la sécurité dans l'ensemble du réseau de transport.

• (1255)

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, quand le ministre a pris la parole, il a survolé bon nombre d'amendements et il a notamment expliqué pourquoi certains ne peuvent pas être adoptés.

J'aimerais mieux que nous abordions la question d'un autre angle et que nous regardions ce qui s'est fait au comité. Je n'étais pas sur place, mais je crois comprendre que l'information a circulé de

manière incroyable entre tous les membres du comité, au point que tous les partis ont proposé des amendements. Ceux qui ont été adoptés l'ont été dans un esprit de collaboration — je dirais même presque de consensus —, et c'est encourageant parce que, à l'époque où j'étais dans l'opposition, j'ai très rarement été témoin d'une telle chose. Je ne crois pas que ce soit déjà arrivé, à vrai dire. Personnellement, j'ai l'impression que le comité a fait de l'excellent boulot et qu'il a réussi à améliorer le projet de loi.

Ce ne sont pas tous les amendements qui ont été adoptés, mais certains l'ont été. Dans sa réponse, le ministre a d'ailleurs félicité les membres du comité — les conservateurs et les néo-démocrates autant que les libéraux — de leur excellent travail. Les gens qui ont pris part à l'étude ont fait du bon travail. Il a aussi remercié le Sénat d'avoir cherché à améliorer le projet de loi dans son ensemble en proposant d'autres amendements, dont certains que nous retiendrons.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Monsieur le Président, à titre de membre du comité, je peux certainement confirmer les dires du secrétaire parlementaire. Il y a eu énormément de collaboration au comité. Bon nombre des amendements présentés ont été pensés et formulés dans le but de faire progresser l'étude de cette mesure législative.

Nous nous sommes principalement employés à comprendre ce que le gouvernement précédent avait cherché à accomplir avec le projet de loi C-30. Nous avons découvert que les dispositions portant la distance d'interconnexion à 150 kilomètres n'ont jamais été appliquées, en dépit des difficultés auxquelles ont été confrontés les expéditeurs de grain à l'époque. Cette mesure n'a pas fonctionné.

L'intention était bel et bien d'améliorer le système. Notre comité a repris cet objectif et s'est employé à faire beaucoup mieux. Je vais donner à mon estimé collègue l'occasion de vraiment souligner la valeur des sanctions réciproques, qui constituent un outil nettement plus efficace à la disposition des expéditeurs, et par ricochet, à la disposition des producteurs, pour que les chemins de fer respectent leurs engagements et collaborent.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je ne saurais trop insister sur l'importance d'établir des règles du jeu équitables. Ce projet de loi améliore substantiellement la protection des fournisseurs et des utilisateurs du système de transport qui doivent faire acheminer leurs produits ou leurs marchandises jusqu'aux marchés. La capacité réciproque d'imposer des sanctions à un joueur qui ne respecte pas ses obligations contractuelles constitue un élément absolument crucial. Il s'agit de l'une des dispositions les plus positives de ce projet de loi.

[Français]

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Comme il est 13 heures, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, toutes les questions nécessaires pour disposer de la motion sont réputées mises aux voix et les votes par appel nominal sont réputés demandés.

Convoquez les députés.

• (1330)

[Traduction]

Le Président: Le vote porte sur l'amendement.

• (1335)

(L'amendement, mis aux voix, est rejeté par le vote suivant:)

Initiatives ministérielles

(Vote n° 662)

POUR

Députés

Aboultaif	Albas
Albrecht	Allison
Anderson	Angus
Arnold	Aubin
Barlow	Barsalou-Duval
Benson	Benzen
Bergen	Bernier
Bezan	Blaikie
Blaney (North Island—Powell River)	Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)
Block	Boucher
Boulerice	Boutin-Sweet
Brassard	Brousseau
Calkins	Cannings
Caron	Chong
Choquette	Clarke
Clement	Cooper
Cullen	Deltell
Diotte	Donnelly
Dreeschen	Dubé
Duncan (Edmonton Strathcona)	Dusseau
Duvall	Eglinski
Falk (Battlefords—Lloydminster)	Falk (Provencher)
Fast	Finley
Gallant	Généreux
Gladu	Gourde
Hardcastle	Harder
Hoback	Hughes
Jeneroux	Johns
Jolibois	Kelly
Kent	Kitchen
Kniec	Kwan
Lake	Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)
Laverdière	Liepert
Lloyd	Lobb
Lukiwski	MacGregor
MacKenzie	Maguire
Malcolmson	Masse (Windsor West)
Mathysen	May (Saanich—Gulf Islands)
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)
Moore	Motz
Nantel	Nicholson
O'Toole	Paul-Hus
Quach	Raït
Ramsey	Rankin
Reid	Rempel
Richards	Saganash
Sansoucy	Saroya
Shields	Shipley
Sopuck	Sorenson
Stanton	Stetski
Stewart	Strahl
Sweet	Tilson
Trost	Trudel
Van Kesteren	Van Loan
Vecchio	Viersen
Wagantall	Warawa
Warkentin	Waugh
Webber	Wong
Yurdiga	Zimmer — 118

CONTRE

Députés

Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Arya
Ayoub	Badawey
Bagnell	Baylis
Beech	Bennett
Bibeau	Bittle
Blair	Boissonnault
Bossio	Bratina
Breton	Brison
Caesar-Chavannes	Casey (Cumberland—Colchester)
Casey (Charlottetown)	Chagger
Champagne	Chen
Cormier	Dabrusin
Damoff	DeCoursey
Dhaliwal	Dhillon
Di Iorio	Dubourg
Duclos	Duguid
Duncan (Etobicoke North)	Dzerowicz

Easter	Ehsassi
El-Khoury	Erskine-Smith
Eyking	Eyolfson
Fergus	Fillmore
Finnigan	Fisher
Fonseca	Fortier
Fortin	Fragiskatos
Fraser (West Nova)	Fraser (Central Nova)
Fry	Fuhr
Gameau	Gerretsen
Goldsmith-Jones	Goodale
Graham	Grewal
Hajdu	Hardie
Harvey	Hébert
Hehr	Hogg
Holland	Housefather
Hutchings	Iacono
Joly	Jordan
Kang	Khalid
Khera	Lambropoulos
Lametti	Lamoureux
Lapointe	Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)
Lebouthillier	Leslie
Levitt	Lightbound
Lockhart	Long
Longfield	Ludwig
MacKinnon (Gatineau)	Maloney
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)	
McCrimmon	
McDonald	McGuinty
McKay	McKenna
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)	McLeod (Northwest Territories)
Mendès	Mendicino
Mihychuk	Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Érables)
Soeurs	
Monsef	Morneau
Morrissey	Murray
Nassif	Ng
O'Connell	Oliphant
Oliver	Ouellette
Paradis	Paupé
Peschisolido	Peterson
Picard	Poissant
Qualtrough	Ratansi
Rioux	Robillard
Rodriguez	Romanado
Rota	Rudd
Ruimy	Rusnak
Sahota	Saini
Sajjan	Sangha
Sarai	Scarpaleggia
Schiefke	Schulte
Serré	Shanahan
Sheehan	Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sidhu (Brampton South)	Sikand
Simms	Sohi
Sorbara	Spengemann
Ste-Marie	Tabbara
Tassi	Thériault
Tootoo	Trudeau
Vandal	Vandenbeld
Vaughan	Virani
Whalen	Wilkinson
Wrzesnewskyj	Yip
Young — 163	

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare l'amendement rejeté.

[Français]

La prochaine mise aux voix porte sur la motion principale.

[Traduction]

[Avant que le greffier n'annonce le résultat du vote:]

• (1345)

Mme Elizabeth May: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'ai voulu voter oui, mais on s'était déjà tourné vers ceux qui votent non. Mon estimé collègue de Cumberland—Colchester peut confirmer que je me suis levée, mais qu'on ne m'a pas vue.

Je vous saurais gré d'enregistrer mon vote comme étant en faveur de la motion.

[Français]

(La motion, mise au voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n^o 663)

POUR

Députés

Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Arya
Ayoub	Badawey
Bagnell	Baylis
Beech	Bennett
Bibeau	Bittle
Blair	Boissonnault
Bossio	Bratina
Breton	Brison
Caesar-Chavannes	Casey (Cumberland—Colchester)
Casey (Charlottetown)	Chagger
Champagne	Chen
Cormier	Dabrusin
Damoff	DeCoursey
Dhaliwal	Dhillon
Di Iorio	Dubourg
Duclos	Duguid
Duncan (Etobicoke North)	Dzerowicz
Easter	Ehsassi
El-Khoury	Erskine-Smith
Eyking	Eyolfson
Fergus	Fillmore
Finnigan	Fisher
Fonseca	Fortier
Fragiskatos	Fraser (West Nova)
Fraser (Central Nova)	Fry
Fuhr	Gameau
Gerretsen	Goldsmith-Jones
Goodale	Graham
Grewal	Hajdu
Hardie	Harvey
Hébert	Hehr
Hogg	Holland
Housefather	Hutchings
Iacono	Joly
Jordan	Kang
Khalid	Khera
Lambropoulos	Lametti
Lamouroux	Lapointe
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)	Lebouthillier
Leslie	Levitt
Lightbound	Lockhart
Long	Longfield
Ludwig	MacAulay (Cardigan)
MacKinnon (Gatineau)	Maloney
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)	
May (Saarnich—Gulf Islands)	
McCrimmon	McDonald
McGuinty	McKay
McKenna	McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
McLeod (Northwest Territories)	Mendès
Medicino	Mihychuk
Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Soeurs)	
Monsef	
Morneau	Morrissey
Murray	Nassif
Ng	O'Connell
Oliphant	Oliver
Ouellette	Paradis
Peschisolido	Peterson
Picard	Poissant
Qualtrough	Ratansi
Rioux	Robillard
Rodriguez	Romanado
Rota	Rudd

Ruimy
Sahota
Saijan
Sarai
Schieffe
Serré
Sheehan
Sidhu (Brampton South)
Simms
Sorbara
Tabbara
Tootoo
Vandal
Vaughan
Whalen
Wrzesnewskij
Young— 161

Initiatives ministérielles

Rusnak
Saini
Sangha
Scarpaleggia
Schulte
Shanahan
Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sikand
Sohi
Spengemann
Tassi
Trudeau
Vandenbeld
Virani
Wilkinson
Yip

CONTRE

Députés

Aboultatif	Albas
Albrecht	Allison
Anderson	Angus
Arnold	Aubin
Barlow	Barsalou-Duval
Benson	Benzen
Bergen	Bernier
Bezan	Blakie
Blaney (North Island—Powell River)	Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)
Block	Boucher
Boulerice	Boutin-Sweet
Brassard	Brousseau
Calkins	Cannings
Caron	Chong
Choquette	Clarke
Clement	Cooper
Cullen	Deltell
Diotte	Donnelly
Dreeschen	Dubé
Duncan (Edmonton Strathcona)	Dusseault
Duvall	Eglinski
Falk (Battlefords—Lloydminster)	Falk (Provencher)
Fast	Finley
Fortin	Gallant
Généreux	Gladu
Gourde	Hardcastle
Harder	Hoback
Hughes	Jeneroux
Johns	Jolibois
Kelly	Kent
Kitchen	Kmiec
Kwan	Lake
Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)	Laverdière
Liepert	Lloyd
Lobb	Lukiwski
MacGregor	MacKenzie
Maguire	Malcolmson
Masse (Windsor West)	Mathysen
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)
Moore	Motz
Nantel	Nicholson
O'Toole	Paul-Hus
Paupé	Quach
Raitt	Ramsey
Rankin	Reid
Rempel	Richards
Saganash	Sansoucy
Saroya	Shields
Shiple	Sopuck
Sorenson	Stanton
Ste-Marie	Stetski
Stewart	Strahl
Sweet	Thériault
Tilson	Trost
Trudel	Van Kesteren
Van Loan	Vecchio
Viersen	Waganthall
Warawa	Warkentin

Initiatives ministérielles

Waugh
Wong
Zimmer— 121

Webber
Yurdiga

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

* * *

[Traduction]

LOI SUR LE MORATOIRE RELATIF AUX PÉTROLIERS

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.) propose que le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, soit lu pour la troisième fois et adopté.

Mme Karen McCrimmon (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je suis très heureuse de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-48. À mon avis, il propose un cadre très équilibré et détaillé pour un avenir axé sur la responsabilité et la durabilité. Il vise à protéger les précieuses collectivités côtières du Nord de la Colombie-Britannique tout en les aidant à assurer leur croissance et leur prospérité dans cette magnifique région.

Peu importe l'océan dont il est question, qu'il s'agisse de l'océan Atlantique, Pacifique ou Arctique, la vitalité et la protection de nos régions côtières sont cruciales pour l'environnement, l'économie et tous les Canadiens. Avec les marchés concurrentiels actuels, la mise en place d'un cadre pour l'importation et l'exportation sécuritaires et efficaces des produits est d'une importance capitale pour la vitalité de l'économie mondialisée.

La marine marchande du Canada est un pilier de la chaîne d'approvisionnement qui nous permet de soutenir la concurrence sur les marchés internationaux. Avec sa contribution directe au produit intérieur brut du Canada qui se chiffre à 3 milliards de dollars par année et sa contribution au transport international de marchandises dont la valeur s'élève à environ 200 milliards de dollars, on ne saurait douter de l'importance d'une marine marchande dynamique. La marine marchande nous permet non seulement d'acheminer nos marchandises vers les marchés, mais aussi de fournir des produits de première nécessité aux collectivités rurales et côtières. Les collectivités côtières de la Colombie-Britannique savent à quel point ces activités de ravitaillement sont importantes.

Les Britanno-Colombiens nous diront que ce qu'ils aiment le plus du fait d'habiter sur la côte du Pacifique, c'est de pouvoir profiter de sa beauté extraordinaire et de ses paysages à couper le souffle, qui leur offrent aussi de la nourriture, des activités culturelles et leur gagne-pain. L'abondance des richesses de la nature est la pierre angulaire de leur qualité de vie.

Pour le gouvernement, il est prioritaire d'atteindre le bon équilibre entre un transport maritime sécuritaire et efficace et la protection des eaux côtières. Pour préserver et protéger le patrimoine national sur l'ensemble des côtes canadiennes, nous investissons 1,5 milliard de dollars sur cinq ans dans le Plan national de protection des océans. Par ailleurs, nous allons de l'avant avec le projet de loi C-48, qui propose d'officialiser un moratoire relatif aux pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. Ce moratoire s'ajoute au plan ambitieux de protection des océans.

L'objectif du Plan de protection des océans — et ce à quoi les Canadiens s'attendent —, c'est d'avoir une économie solide et un environnement sain qui vont de pair. Il s'agit d'un engagement inébranlable. Officialiser un moratoire relatif aux pétroliers qui interdirait aux pétroliers de s'arrêter le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, qui est écologiquement fragile, constitue un élément important de cet engagement. Dans le cadre de ce moratoire, les localités pourront continuer de se ravitailler et de développer leur économie, et la côte nord de la Colombie-Britannique sera protégée. Ce projet de loi montre que le gouvernement est sérieux quant à son engagement à encourager la croissance économique à long terme d'une manière qui ne met pas en péril les environnements marin et côtier.

Étant donné que la quantité de marchandises expédiées par transport maritime a augmenté de près de 20 % au cours de la dernière décennie, le Canada se doit d'être prêt à gérer les risques associés au développement commercial et maritime accru. Notre objectif principal est de prévenir les incidents, et par malheur, s'il y en a, d'en atténuer les conséquences sur l'environnement, les collectivités locales et l'économie.

Le projet de loi s'appuie sur des bases solides. Cela fait des années que le Canada a un système de sécurité maritime global à plusieurs volets. Notre bilan de sécurité témoigne de son efficacité. Même s'il est vrai que des incidents ont déjà eu lieu au Canada, il n'y a pas eu d'incident majeur depuis des décennies.

Le Plan de protection des océans est complémentaire au projet de loi et nous permettra de réaliser des investissements importants dans les sciences. Nous espérons ainsi, en collaborant avec des institutions de recherche externes et le milieu universitaire, mieux comprendre la façon dont le pétrole se comporte au contact de l'eau et trouver des technologies efficaces pour le nettoyage après un déversement. De plus, nous améliorerons considérablement notre capacité de prévenir les incidents grâce à des investissements; nous avons ainsi augmenté de façon significative la capacité de remorquage de la Garde côtière canadienne. Nous souhaitons bâtir, grâce à ces initiatives, une économie qui privilégie la croissance responsable et durable.

● (1350)

Je tiens à reconnaître que l'industrie du transport maritime a évolué au cours des années pour améliorer son bilan de sécurité. La conception et la construction ont été améliorées, ainsi que l'équipement de sécurité et de communications. Les marins sont mieux formés que dans le passé. Les bateaux de sauvetage et les exercices de sauvetage ont aussi été améliorés. Tout cela contribue grandement à la sûreté et à la sécurité maritimes. Malgré le bilan de sécurité relativement positif dont jouit le Canada, il est possible de faire mieux.

Nous devons combler les lacunes et continuer à bâtir un système de calibre mondial qui suivra le rythme de la croissance et de l'évolution de l'industrie du transport maritime. Le Canada doit se positionner pour un avenir caractérisé par des technologies émergentes et innovantes et par de nouvelles approches. La connectivité et l'automatisation auront des répercussions profondes sur le secteur du transport et sur l'ensemble de l'économie.

Transports Canada est le ministère fédéral qui surveille un ensemble complet de lois et de règlements pour veiller à ce que le transport maritime demeure sécuritaire et efficace, tout en protégeant l'environnement marin. Le Canada a plus de 60 règlements de sécurité maritime. Les éléments clés du régime actuel de sécurité incluent des zones de pilotage obligatoire dans les voies navigables vulnérables ou achalandées où le pilotage doit être effectué par des pilotes maritimes qui possèdent une connaissance de la zone et où des inspecteurs de sécurité maritime vérifient que tous les navires, y compris les pétroliers, respectent les exigences de sécurité rigoureuses des lois canadiennes.

Le projet de loi C-48 ajoute une protection supplémentaire en s'appuyant sur cet excellent bilan et les mesures de sécurité maritime déjà annoncées dans le Plan national de protection des océans. Non seulement il protège l'un des milieux marins les plus sensibles de la Colombie-Britannique, mais il complète aussi diverses initiatives promouvant l'innovation pour un transport maritime sûr et écologique.

En 2016, Transports Canada a consulté les Canadiens au sujet du système de transport du pays. À propos de l'environnement et de l'innovation, les Canadiens ont dit vouloir que la pollution causée par tous les moyens de transport soit réduite, notamment par l'utilisation de carburants de remplacement et de l'électricité. Ils ont aussi indiqué que les mesures incitatives et les règlements du gouvernement encouragent le recours à de nouvelles technologies.

Par exemple, le Programme d'alimentation à quai pour les ports s'inscrit dans nos efforts visant à limiter la pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre au Canada et à améliorer la qualité de l'air dans les secteurs portuaires près des grandes villes. Le programme contribue à diminuer les émissions en permettant aux navires amarrés de couper leurs moteurs diésel auxiliaires et de se brancher à une source d'alimentation électrique. Il s'agit d'une des façons dont le Canada donne suite à son engagement de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 17 % d'ici 2020, par rapport aux niveaux de 2005. Jusqu'à présent, sept ports ont reçu du financement dans le cadre de ce programme, dont cinq en Colombie-Britannique qui ont reçu au total 9,5 millions de dollars.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, les navires exploités au Canada dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord sont tenus d'utiliser du carburant ayant une teneur en soufre maximale de 0,1 % ou d'utiliser une technologie qui produit des émissions de soufre équivalentes afin de réduire les polluants atmosphériques. On prévoit que ces modifications réglementaires apportées tant par le Canada que les États-Unis réduiront jusqu'à 96 % les émissions d'oxyde de soufre des navires. Voilà un autre bel exemple de la façon dont le gouvernement utilise des mesures incitatives et des règlements pour permettre à l'industrie maritime de trouver des solutions novatrices à des problèmes complexes et d'investir dans les nouvelles technologies.

• (1355)

Le vice-président adjoint (M. Anthony Rota): Il restera 11 minutes à la députée lorsque nous reprendrons le débat.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Français]

L'ASSOCIATION DE KARATÉ KENPO DE CONTRECOEUR

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, le samedi 28 avril dernier,

Déclarations de députés

c'est devant plus de 300 convives que l'Association de Karaté Kenpo de Contrecoeur célébrait son 45^e anniversaire.

Fondée en 1973, l'école de karaté est la plus vieille association de Contrecoeur et est même plus vieille que la Fédération de l'âge d'or du Québec, la FADOQ. Depuis toutes ces années, elle peut d'ailleurs compter sur l'engagement fidèle de Serge Giard, membre fondateur et président. Il mérite d'ailleurs très bien son titre de chevalier Kenpo et sa ceinture noire huitième dan. Bravo pour cette dévotion extraordinaire!

J'adresse toutes mes félicitations aux nombreux bénévoles ainsi qu'aux karatékas du club de judo de Contrecoeur d'hier et d'aujourd'hui, ainsi que meilleurs voeux de succès à ceux de demain.

* * *

• (1400)

[Traduction]

LA PRÉSIDENTE RÉGIONALE DE DURHAM

Mme Jennifer O'Connell (Pickering—Uxbridge, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour féliciter Gerri Lynn O'Connor, une pionnière, un modèle, une fonctionnaire dévouée et une amie, de sa nomination à la présidence régionale de Durham. Elle est la première femme à occuper ce poste.

Mme O'Connor possède 34 ans d'expérience en politique municipale, dont 29 ans en tant que mairesse du canton d'Uxbridge. Au cours de son mandat, Mme O'Connor a fait preuve d'un leadership sans faille et a défendu courageusement les intérêts d'Uxbridge, ce qui a permis au canton de se développer et de s'enrichir considérablement. Que ce soit pour la construction d'infrastructures locales, l'amélioration des services publics ou la désignation d'Uxbridge en tant que capitale canadienne des sentiers, Mme O'Connor s'est toujours faite la championne de la collectivité qu'elle considère comme la sienne et elle a toujours défendu ses intérêts.

Ce fut un honneur de travailler avec Mme O'Connor à l'atteinte d'objectifs communs lorsqu'elle était mairesse, et j'ai hâte de poursuivre cet excellent travail avec elle, alors qu'elle entame un nouveau rôle passionnant.

En mon nom et en celui de mes collègues de la région de Durham, je tiens à offrir à Mme O'Connor toutes mes félicitations.

* * *

LE COLONEL WITOLD PILECKI

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour attirer l'attention de la Chambre sur la Journée de la Constitution de la Pologne, une constitution adoptée le 3 mai 1791 qui confirmait le plus vaste éventail de droits et de libertés de l'Europe à l'époque. Des générations de Polonais ont accepté de tout sacrifier pour défendre les libertés qui y étaient garanties.

Cette année, je veux souligner l'incroyable parcours du colonel Witold Pilecki, un aristocrate déporté en Sibérie par le tsar décoré par la suite pour sa bravoure en tant que fantassin dans l'armée de volontaires polonaise en 1919. Plus tard, pendant la Seconde Guerre mondiale, il forme avec d'autres l'Armée secrète polonaise après avoir été blessé dans des combats contre l'armée soviétique.

Déclarations de députés

En 1940, il fait le sacrifice de se porter volontaire pour entrer à Auschwitz d'où il s'évade en 1943 pour aller rejoindre la résistance polonaise. Il prend part à l'insurrection de Varsovie et rejoint plus tard les soldats polonais en Italie. Par ses comptes rendus sur les conditions de détention à Auschwitz, il réussit à convaincre les alliés des atrocités commises par les nazis.

En 1948, il est arrêté et assassiné par les communistes après un simulacre de procès.

Le grand rabbin de Pologne l'a qualifié d'exemple de bonté inexplicable à une époque de cruauté inconcevable.

En cette Journée de la Constitution, je me joins aux Canadiens d'origine polonaise pour honorer sa mémoire.

* * *

WILLIAM MORROW

M. Ken McDonald (Avalon, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage à un grand homme et député libéral dévoué de la circonscription d'Avalon, William Morrow, c.r. Bill nous a quittés à la fin mars, après un courageux combat contre le mésothéliome, et toute la population ressent déjà son absence.

Originaire du Nouveau-Brunswick, Bill était un avocat réputé et respecté dans la région de Conception Bay. Avec sa femme Judy, il a fondé le cabinet d'avocats maintenant connu sous le nom de Morrow, Morrow & Crosbie. Bill croyait fermement à la primauté du droit et, lorsqu'il représentait ses clients, il ne visait rien de moins que l'excellence.

En plus de pratiquer le droit, Bill avait à cœur les oeuvres de charité auxquelles il se consacrait. Il a occupé plusieurs postes au sein de sa collectivité, y compris celui de président de l'Avalon Health Care Institutions Board pendant 10 ans.

Nos pensées accompagnent sa tendre épouse et associée Judy, leurs deux fils Neil et Aaron, ses concitoyens et, évidemment, la grande famille libérale. Il manquera beaucoup à tous.

Repose en paix, Bill.

* * *

LA LIBERTÉ DE LA PRESSE

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Monsieur le Président, nous célébrons aujourd'hui la Journée mondiale de la liberté de la presse. Les néo-démocrates désirent exprimer leur solidarité envers les journalistes qui défendent tous les jours la liberté d'expression et les principes démocratiques fondamentaux. Nous rendons hommage aux journalistes de partout dans le monde qui sont morts ou qui ont été blessés parce qu'ils souhaitaient informer la population.

Cette année marque la 25^e édition de la Journée mondiale de la liberté de la presse, qui aura pour thème « Médias, justice et état de droit: les contre-poids du pouvoir ». La liberté de presse se trouve également en difficulté ici, au Canada.

Le journalisme d'enquête nous protège de la tyrannie. C'est un pilier de toute démocratie libérale, qui nous informe de manière critique sur le fonctionnement du gouvernement. Pourtant, le gouvernement actuel a éviscéré la Loi sur l'accès à l'information, un instrument essentiel pour les journalistes, après avoir promis de faire tout le contraire. Il a tellement affaibli la loi que des examinateurs indépendants disent que toute autre mesure serait préférable à celle-ci.

La semaine dernière, nous avons appris dans les médias qu'il y a plus d'employés qui travaillent à véhiculer les messages du gouvernement libéral que de journalistes sur la Colline.

Je tiens à remercier les membres de la Tribune de la presse parlementaire et tous les journalistes dans l'ensemble de notre grand pays. Je souhaite que leur plume continue de nous éclairer.

* * *

LA LIBERTÉ DE LA PRESSE

M. Adam Vaughan (Spadina—Fort York, Lib.): Monsieur le Président, avant de me lancer en politique j'étais journaliste. En cette Journée mondiale de la liberté de la presse, je suis fier de prendre la parole à la Chambre au sujet du rôle important que joue la presse libre dans la protection de la démocratie.

[Français]

Nous savons que le journalisme local de qualité est essentiel à une saine démocratie. L'indépendance journalistique est fondamentale, et notre approche vise à protéger cette indépendance.

[Traduction]

De nos jours, dans bien des pays, on fait cesser les publications, on attaque les journalistes, on les détient, voire on les tue, comme ce fut le cas en Afghanistan cette semaine.

● (1405)

[Français]

Dans notre pays, nous avons aussi du travail à faire. Nos journalistes sont confrontés à une menace différente. C'est pourquoi le budget de 2018 a annoncé 50 millions de dollars pour soutenir le journalisme dans les communautés mal desservies. De plus, notre Plan d'action pour les langues officielles investit 14 millions de dollars pour l'information locale et la radio communautaire.

[Traduction]

La presse libre nous protège tous. Aujourd'hui, nous promettons de défendre ce principe et de défendre les journalistes au Canada et ailleurs dans le monde.

* * *

LE RÉGIME DE KHAMENEI EN IRAN

M. David Sweet (Flamborough—Glanbrook, PCC): Monsieur le Président, la communauté internationale sait que le régime de Khamenei, en Iran, compte parmi les pires violeurs des droits de la personne au monde. Quotidiennement, il incarcère, persécute, torture et tue ses propres sujets.

En Iran, les membres de groupes minoritaires, tels que les adeptes des foies baha'ie et chrétienne, ne le savent que trop bien. On viole leurs droits fondamentaux au quotidien, y compris leur droit à la vie et à la sécurité, ainsi que leur droit de pratiquer leur propre religion. En parrainant continuellement des groupes terroristes tels que le Hamas et le Hezbollah, l'Iran cherche à étendre ses tentacules de terreur au Yémen, en Syrie, en Irak et au Liban. Ainsi, le régime cherche à exporter ses violations des droits de la personne dans l'ensemble du Moyen-Orient.

En cette Semaine de la responsabilisation de l'Iran, je demande au gouvernement de faire l'examen réaliste de ce régime tyrannique et d'adopter à son égard l'approche qui s'impose compte tenu du danger qu'il représente pour le monde.

*Déclarations de députés***L'ORGANISME RICHMOND CARES, RICHMOND GIVES**

M. Joe Peschisolido (Steveston—Richmond-Est, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole pour saluer les excellents services rendus par les bénévoles dévoués de l'organisme Richmond Cares, Richmond Gives, qui oeuvre dans la région depuis plus de 40 ans.

[Français]

En plus d'être un pôle pour les bénévoles et pour la cueillette de dons, Richmond Cares, Richmond Gives est aussi un fournisseur de services directs. L'organisme veille au bon fonctionnement d'un centre de ressources pour les soins aux enfants, du fonds de Noël de Richmond, des services au soutien communautaire destinés aux personnes âgées et des programmes de leadership à l'intention des étudiants du secondaire.

[Traduction]

Au nom de tous les habitants de Steveston—Richmond-Est, j'ai le privilège de remercier Ed Gavsie, le président et directeur général, ainsi que tous les merveilleux bénévoles de Richmond Cares, Richmond Gives. Toute la collectivité est reconnaissante de leur travail.

* * *

LA CAMPAGNE FORT MAC STRONG

M. Randy Boissonnault (Edmonton-Centre, Lib.): Monsieur le Président, il y a deux ans cette semaine qu'un incendie de forêt menaçait de détruire la ville de Fort McMurray et une bonne partie de la municipalité voisine, Wood Buffalo. Des milliers de familles et de personnes ont dû fuir leur maison ne sachant pas quand elles pourraient y retourner, ni même si leur maison serait toujours debout.

Pendant cette épreuve inimaginable, plusieurs milliers de personnes se sont dirigées vers ma ville, Edmonton, où leurs compatriotes albertains les ont accueillis à bras ouverts. La solidarité ne s'est pas arrêtée à leur séjour à Edmonton. Partout au pays, les Canadiens ont donné généreusement. Le gouvernement du Canada et d'autres ordres de gouvernement ont contribué aux efforts et à la reconstruction.

Deux années plus tard, il reste encore du travail à faire et mon message aux gens de Wood Buffalo demeure le même: nous étions là pour vous pendant l'incendie et nous sommes toujours avec vous aujourd'hui. Quand une région du pays vit une crise, les Canadiens veulent que tous leur viennent en aide.

Encore aujourd'hui, nous sommes *Fort Mac Strong*.

* * *

LE GRAND RABBIN D'ISRAËL

L'hon. Peter Kent (Thornhill, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de souhaiter la bienvenue au Canada au grand rabbin d'Israël, le rabbin David Lau.

Le rabbin Lau est le grand rabbin le plus jeune de l'histoire d'Israël. Chef religieux, leader dans son pays et sommité en matière de judaïsme, il est respecté par les Juifs de partout dans le monde. Il est reconnu pour sa modernité et sa volonté d'engager un dialogue ouvert sur des thèmes importants entourant l'existence des Juifs d'Israël et de la diaspora.

Il s'agit de la première visite officielle du rabbin au Canada. Nous nous réjouissons du fait qu'il aura l'occasion de rencontrer certaines des communautés juives dynamiques qui se sont épanouies au pays. Cette importante visite témoigne de la grande amitié entre le Canada et Israël, qui est fondée sur notre engagement commun envers les

valeurs fondamentales que sont la liberté, la démocratie et les droits de la personne.

Au nom de l'opposition officielle, nous souhaitons au rabbin Lau la bienvenue au Canada. Nos bons voeux l'accompagnent durant cette visite officielle qui s'amorce.

* * *

[Français]

JEANNINE BERGERON LYONNAIS

M. Ramez Ayoub (Thérèse-De Blainville, Lib.): Monsieur le Président, je dédie cette allocution à feu ma belle-mère, Mme Jeannine Bergeron, Lyonnais qui nous a quittés en décembre dernier, après une pénible bataille avec cette foutue maladie.

Le Relais pour la vie à Blainville est un rendez-vous de solidarité très spécial pour rendre hommage à celles et à ceux qui ont perdu leur combat contre le cancer, soutenir les personnes qui en souffrent et recueillir des fonds pour la recherche sur le cancer.

J'invite la population de Thérèse-De Blainville à participer le 8 juin prochain au Relais pour la vie dans lequel s'impliquent des centaines de personnes. Pour ma part, ce sera ma quatrième participation, et je peux confirmer le sentiment aussi fort qu'indescriptible que nous partageons tous durant ce Relais pour la vie.

L'espoir, le rire tout comme les larmes de celles et de ceux qui se battent courageusement jour après jour nous interpellent. Soyons nombreux à participer au soutien à la vie en combattant le cancer qui nous touche tous de près ou de loin. C'est ensemble que nous arriverons un jour à vaincre le cancer.

* * *

●(1410)

[Traduction]

LE JUBILÉ DE DIAMANT DE L'AGA KHAN

M. Arif Virani (Parkdale—High Park, Lib.): Monsieur le Président, hier, des députés de tous les partis ont accueilli Son Altesse l'Aga Khan à Rideau Hall, pour célébrer son jubilé de diamant, qui souligne les 60 ans de sa charge à titre de chef spirituel de 15 millions de musulmans ismaéliens de partout dans le monde.

[Français]

Au cours des six dernières décennies, la relation de l'Aga Khan avec le Canada a été forte, en commençant avec la décision du Canada d'accepter les réfugiés ismaéliens, comme moi et ma famille, qui fuyaient la persécution d'Idi Amin.

[Traduction]

Par la suite, le Canada a forgé des liens solides avec le réseau de développement de l'Aga Khan, qui offre de l'aide humanitaire essentielle à des pays en voie de développement. Plus récemment, le Canada a décerné le titre de citoyen d'honneur à l'Aga Khan, pour souligner son engagement envers le pluralisme et la diversité, qui sont des valeurs chères aux Canadiens.

[Français]

En tant que député ismaélien canadien de la Chambre, je suis très fier de l'engagement de l'Aga Khan envers le service communautaire, illustré par le Canada 150, lorsque les ismaéliens ont redonné à ce pays plus d'un million d'heures de bénévolat.

Déclarations de députés

[Traduction]

Je remercie Son Altesse, qui est un modèle pour nous tous. Au nom du Parlement du Canada, nous lui souhaitons un joyeux jubilé de diamant.

* * *

LE JUBILÉ DE DIAMANT DE L'AGA KHAN

L'hon. Erin O'Toole (Durham, PCC): Monsieur le Président, hier soir, je me suis joint à trois gouverneurs généraux, à trois premiers ministres d'allégeance libérale et conservatrice, à des parlementaires et à d'éminents Canadiens de la communauté ismaélienne pour souligner le jubilé de diamant d'un Canadien honoraire, l'Aga Khan.

Depuis 60 ans, le chef spirituel de la communauté ismaélienne mondiale préconise la tolérance et le soutien des personnes les plus vulnérables. Comme l'ancien premier ministre Stephen Harper l'a déclaré à la Chambre, le leadership de l'Aga Khan nous incite tous à espérer un monde meilleur.

C'est aussi l'occasion de parler de la contribution exceptionnelle des 300 000 Canadiens d'origine ismaélienne. Ils sont arrivés au Canada démunis, mais ils ont donné énormément à leur pays d'adoption.

[Français]

J'ai l'honneur, aujourd'hui, de remercier l'Aga Khan de ses 60 ans de service et de compassion partout dans le monde.

[Traduction]

Au nom du caucus conservateur et des parlementaires, je tiens à remercier l'Aga Khan de ses 60 ans de compassion, de leadership à l'échelle internationale et de l'amitié qu'il entretient avec le Canada.

* * *

LA VISITE DU PREMIER MINISTRE DU PORTUGAL

M. Peter Fonseca (Mississauga-Est—Cooksville, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui en tant que coprésident du Groupe d'amitié parlementaire Canada-Portugal pour souhaiter chaleureusement la bienvenue au Canada au premier ministre du Portugal, Antonio Costa. Il y a 36 ans, alors que Pierre Elliott Trudeau était premier ministre, le Canada a accueilli pour la première fois en visite officielle Francisco Pinto Balsemão, qui occupait à l'époque les fonctions de premier ministre du Portugal.

Le Canada compte une communauté portugaise dynamique, qui réunit plus d'un demi-million de membres.

La députée de Brossard—Saint-Lambert et moi, qui suis aussi un Canadien d'origine portugaise et député de Mississauga-Est—Cooksville, sommes fiers d'être des porte-parole énergiques de la communauté portugaise. Cette visite nous donne l'occasion de resserrer les liens interpersonnels et les relations commerciales qui existent entre les deux pays, alors que le Canada et le Portugal souhaitent créer de nouveaux débouchés propices à la prospérité.

Je suis ravi de souhaiter la bienvenue au premier ministre Costa et à sa délégation.

[Le député s'exprime en portugais ainsi qu'il suit:]

Bem vindos a todos.

[Traduction]

● (1415)

ART STEWART

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, il est difficile de dire au revoir à quelqu'un pour qui nous éprouvons de l'admiration, du respect et de l'amour. Ceux d'entre nous qui connaissaient Art Stewart ont choisi de se souvenir de tous ses bons côtés, et ceux-ci ne manquaient pas. Art était une personne exemplaire.

Il connaissait l'importance de la famille et de l'engagement communautaire. Il a vécu sa vie selon ces principes. Il a enseigné ces leçons à ses enfants et a démontré son engagement à l'égard de ses amis et de ses voisins. Il nous faisait tous sentir importants, car pour Art, nous l'étions. Il s'est efforcé d'améliorer la petite et la grande collectivité pour tout le monde. Agriculteur, chargeur de camions pour Loeb, syndicaliste, délégué syndical et candidat aux élections fédérales, il était aussi un voisin et un ami de première classe, un père adoré et un époux aimant.

Art n'a jamais arrêté de se battre pour l'équité et la justice sociale. Oui, Art était une personne exemplaire.

* * *

GORD BROWN

M. Scott Reid (Lanark—Frontenac—Kingston, PCC): Monsieur le Président, voici six choses qui ne sont peut-être pas connues au sujet de notre ami et collègue Gord Brown.

Premièrement, Gord était tellement conservateur qu'il portait souvent des chaussures bleues à la Chambre des communes. C'est vrai. Elles lui donnaient aussi fière allure.

Deuxièmement, Chance, le fils aîné de Gord, est né en novembre 2000, alors que Gord venait d'apprendre qu'il avait perdu les élections par 55 voix. À l'époque, Gord m'a dit qu'il s'agissait à la fois du plus beau jour de sa vie et du plus difficile.

Troisièmement, Gord n'a jamais perdu une élection après cela. Il a remporté les cinq élections suivantes avec une moyenne de près de 14 000 voix.

Quatrièmement, la circonscription de Gord et la mienne sont voisines. Dans cinq des six dernières élections, Gord a obtenu un pourcentage des voix plus élevé que moi. Il aurait voulu que je mentionne ce fait à la Chambre.

Cinquièmement, Gord a rencontré son épouse, Claudine, sur la Colline. Leur bonheur à la naissance de leur fils Tristan a été l'un des points saillants de la 41^e législature.

Sixièmement, Gord avait de nombreux amis et, à ma connaissance, pas un seul ennemi. Il laisse un vide qui sera difficile de combler.

* * *

GORD BROWN

L'hon. Andrew Leslie (Orléans, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec beaucoup de tristesse que je prends la parole aujourd'hui concernant le décès de notre ami et collègue parlementaire Gord Brown. J'ai fait la connaissance de Gord au cours des dernières années, alors que nous étions tous les deux whips aux Communes.

Questions orales

[Français]

J'étais un nouveau parlementaire et Gord m'a appris non seulement à être whip, mais aussi à être un représentant efficace pour mes concitoyens. On sait bien qu'il a fait un travail brillant pour les citoyens de la circonscription de Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes.

[Traduction]

Doté d'un excellent sens de l'humour, Gord voyait la vie avec joie et enthousiasme. Il se dévouait pour sa femme, Claudine, et pour ses deux fils, Chance et Tristan, dont nous avons beaucoup entendu parler. Nous savons qu'il adorait sa famille. C'était un parlementaire exemplaire, un père fantastique, un mari dévoué, un fier conservateur et un joueur de hockey énergique et impossible à arrêter. Je suis très heureux de ne jamais avoir eu à l'affronter sur une patinoire. C'était aussi un bon ami pour nous tous.

[Français]

Je présente nos plus sincères condoléances à sa famille, à ses milliers d'amis, au Parti conservateur du Canada, à tous ceux qui travaillent dans cet endroit remarquable, ainsi qu'à tous les Canadiens et à toutes les Canadiennes.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LA FISCALITÉ

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Monsieur le Président, le carburant se vend maintenant plus de 1,60 \$ le litre en Colombie-Britannique. C'est le prix le plus élevé en Amérique du Nord. Le problème est causé par l'incertitude qui entoure l'avenir de l'industrie et il est aggravé par la taxe sur le carbone.

En réponse à une question qui lui était posée à Vancouver, lundi, le premier ministre a affirmé que le prix élevé du carburant était une bonne chose. Selon lui, que les Canadiens aient à payer plus cher est la preuve qu'il dirige bien le pays. Le premier ministre croit-il vraiment que le prix de l'essence, qui est déjà plus élevé que jamais, ne l'est pas encore assez?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je sais que l'approche des conservateurs consiste à ne pas s'encombrer des faits lorsqu'ils veulent faire valoir leurs arguments à coloration partisane, mais permettez-moi de rappeler à la députée d'en face qu'une taxe sur la pollution par le carbone existe en Colombie-Britannique depuis presque 10 ans et que, pendant toutes ces années, cette province a connu une période de croissance économique tout en réduisant la pollution. Elle se comporte en chef de file dans le domaine de l'environnement. Nous savons que c'est exactement l'approche qui donnera de bons résultats dans l'ensemble du pays. Nous avons décidé de tarifier la pollution causée par le carbone pour que l'économie croisse de manière plus écologique. Tout le monde le comprend, sauf les conservateurs.

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Monsieur le Président, je ne suis pas certaine que le premier ministre le comprenne lui-même. Voici pourquoi: il vient de dire que la hausse des prix incitera les gens à faire de meilleurs choix. Quelle ne fut pas ma surprise lorsque j'ai appris aujourd'hui que le premier ministre fait préparer ses repas au 24, promenade Sussex, puis il les fait livrer à son domicile, tout près, à 700 mètres de là.

C'est le haut de l'échelle qui doit donner l'exemple. Le premier ministre dit aux familles de faire de meilleurs choix, mais il choisit

de se faire livrer ses repas même si son domicile est tout près. N'est-ce pas inacceptable? N'est-il pas en train de nous dire: «Faites ce que je dis, mais pas ce que je fais»?

• (1420)

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, c'est toujours la même rengaine avec les conservateurs. Ils cherchent par tous les moyens de s'attaquer à nous sur le plan politique, mais lorsqu'il est question des enjeux qui comptent pour les Canadiens, ils ne font rien. Pendant 10 ans, ils n'ont rien fait pour protéger l'environnement. Le Canada n'a donc rien fait en matière d'environnement et, en plus, il n'a pas fait croître son économie en adoptant des mesures durables en prévision de l'avenir. Le taux de croissance de l'économie canadienne n'avait pas été aussi faible depuis 70 ou 80 ans, c'est-à-dire depuis la Grande Crise. Voilà ce que nous a laissé le gouvernement conservateur.

[Français]

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, c'est dommage que les Canadiens découvrent que le premier ministre a de la difficulté avec les faits. Sous l'administration conservatrice, les gaz à effet de serre ont été réduits de 2,2 % et l'économie a augmenté de 16,9 %. C'est ça, la réalité. Il a de la misère avec les faits, mais il a aussi de la misère à dire la vérité aux Canadiens puisqu'il sait très bien que la taxe libérale sur le carbone va avoir un effet sur les prix de consommation pour tous les Canadiens, pour toutes les familles canadiennes. Il cache ces informations-là.

Pourquoi le premier ministre ne joue-t-il pas franc-jeu avec les Canadiens, ne donne-t-il pas l'heure juste et ne publie-t-il pas combien la taxe libérale sur le carbone va coûter aux Canadiens?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, ce que je trouve intéressant, c'est que les conservateurs ont promis qu'ils allaient eux aussi s'attaquer aux défis de l'environnement et qu'ils allaient le faire autrement qu'en mettant un prix sur la pollution par le carbone. Eh bien, voilà, ils ont le droit de présenter une vision alternative aux Canadiens, maintenant et aux prochaines élections.

Nous, nous avons été clairs: nous allons mettre un prix sur la pollution par le carbone parce que nous savons que ça va créer des réductions de nos gaz à effet de serre et de la croissance économique. Eux, ils n'ont rien à proposer, ils n'ont rien fait pendant 10 ans, ils n'ont pas de solution de rechange à présenter. Ils ne font tout simplement que s'attaquer aux autres.

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, je comprends qu'on n'a rien fait. On n'a tellement rien fait que les gaz à émission à effet de serre ont baissé de 2,2 % et on n'a pas mis de taxe libérale sur le carbone, puis les gaz à émission à effet de serre ont réduit. C'est ça, le bilan conservateur, mais l'appétit libéral vorace pour aller piger de l'argent dans les poches des contribuables est toujours présent avec la taxe libérale sur le carbone.

Est-ce que le premier ministre pourrait expliquer aux familles canadiennes qu'elles vont payer plus cher tous les objets qu'elles achètent à cause de la taxe libérale sur le carbone et qu'une taxe, ça fait baisser les gaz à effet de serre?

Questions orales

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, en mettant un prix sur ce qu'on ne veut pas, c'est à dire de la pollution, on encourage l'industrie, les consommateurs, tous les Canadiens à réduire leurs gaz à effet de serre et à chercher des solutions de rechange. Ça fonctionne pour créer de la croissance économique propre, ça crée des solutions de rechange, ça crée de l'innovation tout en s'assurant que l'argent collecté par ce prix sur le carbone va être remis aux contribuables partout au pays. C'est notre plan. Eux, ils n'ont pas de plan à présenter donc ils ne font que s'attaquer aux autres.

* * *

[Traduction]

LA SANTÉ

L'hon. Lisa Raitt (Milton, PCC): Monsieur le Président, la question suivante a été écrite par le député de Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes, Gord Brown, qui prévoyait la poser cette semaine:

« Monsieur le Président, après avoir laissé les survivants de la thalidomide souffrir pendant 18 mois de plus, le gouvernement a annoncé dans le budget de cette année qu'il leur viendra finalement en aide. C'était il y a deux mois. Ces gens souffrent atrocement et ils espèrent toujours du soulagement. Qu'a fait le premier ministre depuis que le budget a présenté, et quand l'argent destiné à aider ces Canadiens, qui souffrent depuis trop longtemps, sera-t-il débloqué? »

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, j'offre une fois de plus mes plus sincères condoléances à tous les députés, mais plus particulièrement à ceux du caucus conservateur, qui ont perdu un des leurs. Nos pensées accompagnent sa femme, Claudine, ses deux fils, Chance et Tristan, ainsi que ses nombreux amis et l'ensemble de ses collègues parlementaires.

Pour répondre à la question de la députée, le gouvernement s'est engagé à aider les survivants canadiens de la thalidomide. Nous avons annoncé dans le budget de 2018 que nous élargirons la portée du Programme de contribution pour les survivants de la thalidomide afin que davantage de survivants puissent obtenir le soutien financier dont ils ont besoin. D'autres bonnes nouvelles suivront sous peu.

* * *

[Français]

LE PATRIMOINE CANADIEN

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Monsieur le Président, en 10 ans seulement, les revenus publicitaires des journaux ont chuté de 45 %, pendant que ceux des géants du Web ont bondi de 358 %. Pourtant, le gouvernement refuse toujours de leur faire percevoir la taxe de vente.

Les médias peinent à concurrencer ces géants du Web et cela met en danger la liberté de la presse au Canada. Juste au Québec, près d'une personne sur deux a perdu son emploi dans la presse écrite, sans parler des fermetures pures et simples de ces industries. Les syndicats et les fédérations professionnelles ont demandé à ce que le premier ministre agisse.

Qu'entend-il faire devant cette crise?

• (1425)

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, en cette Journée mondiale de la liberté de la presse, nous célébrons le travail que les journalistes accomplissent à travers le monde afin de protéger la démocratie.

Nous nous souvenons également de ceux qui ont perdu la vie en défendant les faits, en dévoilant la vérité et en faisant la lumière sur des histoires qui, sans eux, n'auraient jamais été révélées. Tristement, de nombreux journalistes partout dans le monde sont exposés à des dangers lorsqu'ils tentent d'informer le public. Nous défendrons toujours la liberté journalistique et nous nous opposons à toute violence, intimidation, censure ou arrestation illégale visant à faire taire les journalistes.

[Traduction]

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Tout cela n'est que bons sentiments, monsieur le Président, mais l'industrie canadienne appelle à l'aide. Pour prendre des décisions informées, on a besoin d'une presse libre et elle l'est de moins en moins dans ce pays. Il est troublant de voir à quel point la crise qui affecte l'industrie canadienne des médias a progressé dernièrement. En 10 ans, les publicités dans les journaux ont baissé de 45 % alors que celles destinées aux géants du Web américains ont augmenté de 358 %. Face à cela, le gouvernement actuel persiste à leur octroyer un avantage fiscal de 10 à 15 %, en les dispensant de la taxe de vente.

Les organisations représentant les journalistes ont demandé au gouvernement fédéral d'agir...

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

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, en cette Journée mondiale de la liberté de la presse, nous reconnaissons l'importance d'appuyer des médias forts et indépendants, et d'encourager les journalistes à continuer de demander des comptes à ceux qui sont au pouvoir, ici et ailleurs.

Nous savons que le monde des médias et de la presse doit relever d'immenses défis en cette période de transition à l'ère numérique. Voilà pourquoi nous travaillons avec eux à cette fin, qu'il s'agisse de dizaines de millions de dollars destinés à une petite publication ou qu'il s'agisse d'accroître le financement de la CBC/Radio-Canada, que le précédent gouvernement avait réduit. Nous continuerons de les aider à faire la transition au monde numérique.

Le Président: À l'ordre. Il y a certains bruits dont on pourrait se passer.

Le député de Beloeil—Chambly a la parole.

* * *

[Français]

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

M. Matthew Dubé (Beloeil—Chambly, NPD): Monsieur le Président, plus tôt cette semaine, le NPD a demandé au premier ministre si son gouvernement était en discussion avec l'administration Trump pour créer un mur invisible de facto et renvoyer les demandeurs d'asile aux États-Unis. Il ne savait tellement pas quoi dire qu'il a accusé le NPD de vouloir semer la peur. Voyons donc!

Est-ce que le premier ministre prête attention à ce que nous disons depuis janvier 2017?

Est-ce que les libéraux comptent élargir l'application de l'Entente sur les tiers pays sûrs, oui ou non?

Questions orales

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, nous travaillons régulièrement avec nos partenaires des États-Unis pour assurer la sécurité de nos frontières. Nous prenons part régulièrement à des discussions sur la sécurité et sur l'intégrité de nos systèmes d'immigration. Cela fait partie d'être des voisins responsables et des partenaires pour assurer la sécurité de l'Amérique du Nord.

Par rapport à nos processus d'immigration, nous allons toujours défendre l'intégrité de nos valeurs et de nos lois, et nous pouvons assurer aux Canadiens que nous sommes encore et toujours en train d'appliquer à la lettre les lois canadiennes par rapport à l'immigration régulière ou irrégulière.

[Traduction]

Mme Jenny Kwan (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, au comité, des représentants de l'ASFC ont dit qu'il serait plus dangereux d'appliquer l'Entente sur les tiers pays sûrs à l'ensemble de la frontière canadienne.

Le ministre de l'Immigration a dit que cette solution n'est pas envisageable. Le secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique a dit que cela ne ferait qu'encourager davantage les demandeurs d'asile à agir dans la clandestinité. Un député libéral nous a avertis que cette idée des conservateurs amènerait le Canada sur « la voie de l'isolement et de l'exclusion ».

Le premier ministre va-t-il indiquer clairement et simplement que l'application de l'Entente sur les tiers pays sûrs à l'ensemble de la frontière canadienne n'est pas envisagée?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Encore une fois, monsieur le Président, le NPD tente de faire voir des conflits et des conspirations qui n'existent tout simplement pas.

Nous continuons de travailler dans un esprit de collaboration et de respect avec nos partenaires au sud de la frontière afin d'assurer l'intégrité de la frontière canadienne et de notre système d'immigration. Nous continuons d'appliquer rigoureusement les règles et les lois qui encadrent ce système. Nous donnons de nouveau aux Canadiens l'assurance que tout est fait de manière responsable et adéquate, dans le respect de la loi et de nos valeurs d'inclusion et d'ouverture au monde.

* * *

• (1430)

LA CONDITION FÉMININE

L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, il est dit dans le budget fédéral que toutes les politiques publiques seraient soumises à une analyse comparative entre les sexes. Or, au terme de cinq minutes plutôt difficiles d'interrogation, le ministre des Finances ne veut toujours pas dire si une telle analyse a été faite pour la taxe sur le carbone et ce, parce qu'il camouflait le fait qu'il y en a eu une et qu'elle révèle que les libéraux ont conçu une taxe sur le carbone sexiste.

Ma question s'adresse au premier ministre. Pourquoi s'est-il servi de son budget axé sur l'égalité des sexes pour accentuer l'inégalité pour les femmes avec une taxe sur le carbone sexiste?

L'hon. Maryam Monsef (ministre de la Condition féminine, Lib.): Monsieur le Président, j'apprécie l'intérêt que porte la députée d'en face pour l'égalité des sexes. C'est certainement un enjeu que nous pouvons tous nous efforcer de faire progresser.

Quant à sa question sur les analyses comparatives entre les sexes, toutes les questions dont est saisi le Cabinet sont examinées dans une perspective intersectionnelle sexospécifique. Je suis certaine qu'elle a

eu l'occasion de vérifier le prix sur la pollution et l'ACS+ qui a été réalisée pour cette politique.

Nous sommes très fiers qu'après 151 ans, le budget de 2018 soit le premier à prévoir de telles analyses pour toutes les dépenses.

L'hon. Michelle Rempel (Calgary Nose Hill, PCC): Monsieur le Président, la situation est la suivante. Les femmes doivent assumer des dépenses disproportionnées liées à la garde des enfants. Le ministre parle souvent de l'écart salarial entre les hommes et les femmes. Cependant, dès qu'on commence à demander si l'élasticité-prix pour le carbone est différente selon le sexe, l'analyse comparative entre les sexes des mesures budgétaires des libéraux ne s'applique plus.

J'aimerais que le ministre explique aux femmes qui font le plein d'essence à 1,60 \$ le litre cette semaine — et qui devront composer avec d'autres hausses des prix — pourquoi son budget plein de vertus et conçu dans une perspective intersectionnelle sexospécifique a donné lieu à une taxe sexiste sur le carbone.

L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, il est difficile de savoir si la députée d'en face pense que c'est une bonne chose ou une mauvaise chose que nos politiques tiennent compte des répercussions sur les hommes et sur les femmes. C'est ce que nous avons fait pour la tarification du carbone, tout comme pour les autres politiques.

J'aimerais souligner que le parti d'en face, lorsqu'il était au pouvoir, a fermé 12 des 16 bureaux régionaux de Condition féminine Canada. Quand cette mesure a-t-elle fait l'objet d'une analyse comparative entre les sexes?

* * *

[Français]

LES FINANCES

M. Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Monsieur le Président, après avoir endetté les contribuables et les générations futures comme seul un gouvernement libéral a toujours eu l'audace de le faire, voilà maintenant que le premier ministre et ses ministres censurent leurs dépenses. Les Canadiens méritent mieux et ont droit à des réponses claires quant au moindre sou que le premier ministre dépense et de savoir quand nous retournerons à l'équilibre budgétaire.

Pourquoi les députés devraient-ils donner au gouvernement plus de pouvoir et carte blanche pour dépenser l'argent des contribuables sans savoir où ira l'argent des Canadiens?

[Traduction]

L'hon. Scott Brison (président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, nous respectons le Parlement et le travail accompli par le directeur parlementaire du budget. En revanche, le directeur parlementaire du budget a dû traîner les conservateurs devant les tribunaux pour obtenir de l'information. Ce sont ces mêmes conservateurs qui ont qualifié le directeur parlementaire du budget d'incroyable, non fiable et non crédible, et ce sont ces mêmes conservateurs qui ont utilisé des millions de dollars du Fonds pour l'infrastructure frontalière pour construire des kiosques et aménager de faux lacs à des centaines de kilomètres de la frontière. Le gouvernement conservateur précédent a été le premier de l'histoire du Commonwealth britannique à être reconnu coupable d'outrage au Parlement pour avoir refusé de lui fournir des renseignements. Nous n'avons aucune leçon à recevoir des conservateurs.

*Questions orales***L'ENVIRONNEMENT**

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Monsieur le Président, puisqu'il est question de fournir au Parlement les renseignements qu'il mérite, j'ai une idée de la façon dont le gouvernement pourrait faire précisément cela.

Le gouvernement a avoué, par l'intermédiaire de ses fonctionnaires, qu'il a calculé le coût de la taxe sur le carbone pour la famille canadienne moyenne, mais, pour une raison que j'ignore, il ne le partage pas avec le Parlement ni — pire encore — avec les gens qui devront payer la taxe.

Le gouvernement reviendra-t-il sur sa décision, mettra-t-il fin au camouflage relatif à la taxe sur le carbone, et dira-t-il aux Canadiens ce que cette taxe leur coûtera?

L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, je suis très heureuse que pas plus tard que cette semaine, nous ayons publié un rapport, et je suis heureuse de fournir une copie du rapport, qui a montré clairement que la tarification de la pollution causée par le carbone fonctionne. C'est un moyen rentable de réduire les émissions tout en stimulant l'économie.

Les Canadiens se demandent ce que ferait le parti d'en face contre les changements climatiques, puisqu'il n'a rien fait pendant toute une décennie.

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Monsieur le Président, nous avons accompli trois choses, en fait: une réduction des gaz à effet de serre, une réduction des impôts, et une augmentation de la croissance.

Le gouvernement libéral refuse de nous dire combien la nouvelle taxe sur le carbone coûtera aux Canadiens. Nous savons qu'elle fera grimper le coût de l'essence, du chauffage, de l'épicerie et d'autres éléments essentiels auxquels les foyers à faible revenu doivent consacrer une plus grande partie de leur budget que les foyers aisés. Autrement dit, il s'agit d'une taxe régressive qui viendra enlever de l'argent aux personnes les plus pauvres.

Pourquoi le gouvernement ne se décide-t-il pas à mettre fin à l'opération de camouflage qui entoure la taxe sur le carbone et à dire la vérité?

•(1435)

L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, il est essentiel de souligner clairement que les émissions de gaz à effet de serre ont diminué seulement à deux reprises quand les conservateurs étaient au pouvoir. La première fois, c'était parce que le gouvernement de l'Ontario avait fermé des centrales au charbon, et le crédit n'en revient donc pas aux conservateurs...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je rappelle aux députés qu'ils doivent attendre d'avoir la parole pour intervenir. Cela vaut pour les deux côtés de la Chambre.

La ministre de l'Environnement a la parole.

L'hon. Catherine McKenna: Monsieur le Président, je poursuis. Comme je le disais, la première fois, les émissions ont diminué parce que le gouvernement de l'Ontario avait fermé des centrales au charbon. Le crédit n'en revient donc pas aux conservateurs. Ils peuvent s'enorgueillir, par contre, de la récession qu'ils ont créée. Disons-le clairement...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Battle River —Crowfoot et les autres savent qu'ils doivent seulement intervenir quand ils ont la parole, comme je l'ai signalé. Il existe des règles contre les interruptions. Il faut attendre d'avoir la parole pour intervenir.

La ministre de l'Environnement dispose encore de quelques secondes.

L'hon. Catherine McKenna: Monsieur le Président, nous avons un plan de lutte contre les changements climatiques. Nous allons le respecter. Les Canadiens verront peut-être un jour ce que les conservateurs veulent faire.

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Monsieur le Président, voici ce que les Canadiens ont vu. Le premier ministre s'est récemment rendu à Vancouver. Lorsqu'on lui a parlé du litre d'essence à 1,60 \$ que les gens peinent à payer là-bas et du fait que la taxe sur le carbone pourrait empirer la situation, sa réponse était digne de la fameuse boutade « qu'ils mangent de la brioche »: ils n'avaient qu'à changer leur comportement pour ne pas payer autant en essence et en taxes.

Pourquoi ne joue-t-il pas franc-jeu en leur révélant le coût de la brioche qu'il tente de leur vendre?

L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, je ne sais pas combien de fois je devrai le répéter. La pollution a un coût. C'est un fardeau pour les générations futures. Je vois beaucoup de jeunes gens qui se demandent ce que les conservateurs feront pour lutter contre les changements climatiques. La réponse est apparemment la suivante: rien.

Nous sommes conscients qu'il y a des coûts réels pour les Canadiens. Il y a des coûts réels à la suite des inondations, des sécheresses et des feux de forêt. L'inaction revient à pelleter le problème dans la cour des générations futures. Voilà pourquoi nous prenons des mesures pour lutter contre les changements climatiques. Je ne comprends pas pourquoi les conservateurs refusent de le faire.

* * *

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD): Monsieur le Président, une compagnie canadienne tente à nouveau de livrer des hélicoptères aux Philippines, mais cette fois-ci, via les États-Unis. J'ai demandé à plusieurs reprises au gouvernement d'éliminer les échappatoires qui permettent au Canada d'exporter des armes, sans examen, en passant par les États-Unis. En refusant de contrôler ce type de vente, le gouvernement permet que des armes canadiennes soient potentiellement utilisées pour commettre des violations des droits de la personne.

Pourquoi est-ce que le gouvernement refuse de mieux contrôler nos exportations d'armes vers les États-Unis?

M. Matt DeCoursey (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, nous sommes fiers, comme gouvernement, que le Canada joue à nouveau un rôle de chef de file en adhérant au Traité sur le commerce des armes, une étape importante dans la prévention des conflits causés par le commerce illicite des armes. Nos deux pays, le Canada et les États-Unis, entretiennent des liens historiques, et il est essentiel que cela soit par l'entremise de l'OTAN ou du NORAD. Grâce au projet de loi C-47, nous aurons des normes plus élevées et rigoureuses sur la façon dont le Canada réglemente la vente des armes à l'étranger.

Questions orales

[Traduction]

LES AFFAIRES CONSULAIRES

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Monsieur le Président, on a appris cette semaine que le gouvernement avait mené une lutte acharnée pour extraditer le citoyen canadien Hassan Diab vers la France alors que la preuve — peu abondante et peu fiable — fournie contre lui s'effritait. M. Diab a passé plus de trois ans en quasi-isolément dans une prison française sans jamais avoir été accusé d'un crime.

Le premier ministre pense-t-il vraiment que l'on peut se fier à un examen interne d'un ministère, ce qui suppose, par définition, un manque d'impartialité? Va-t-il lancer une enquête publique pour faire la lumière sur cette grave injustice et trouver une façon d'améliorer nos lois inacceptables en matière d'extradition?

• (1440)

M. Omar Alhabra (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères (Affaires consulaires), Lib.): Monsieur le Président, nous avons défendu M. Diab à tous les niveaux pour qu'il puisse revenir au Canada. Nous sommes très heureux qu'il soit de retour au Canada, auprès de sa famille.

Nous avons lu les articles portant sur la participation de fonctionnaires canadiens à son extradition. Je signale que c'est le gouvernement précédent qui était au pouvoir à l'époque. La question mérite d'être examinée.

* * *

[Français]

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, les conservateurs ont toujours travaillé fort pour assurer la sécurité des Canadiens.

En 2010, nous avons nommé un conseiller spécial qui se chargeait des questions sur le trafic humain et la migration illégale, mais ce conseiller a pris sa retraite en 2016. Depuis, ce poste demeure vacant. Cela démontre encore une fois que le premier ministre ne prend pas au sérieux l'enjeu des entrées illégales à la frontière.

Pourquoi le premier ministre est-il incapable de prendre au sérieux la crise qui secoue nos frontières et le Québec?

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, au sujet de la question très grave de la traite des personnes, je suis heureux de signaler au député que les ministres de la Sécurité des pays du G7 en ont amplement discuté il y a sept ou dix jours.

Il y a eu consensus absolu entre les sept pays du groupe, l'Union européenne et Interpol quant à la nécessité pour les dirigeants du G7 de mettre cette question à l'avant-plan. Nous tenons à ce que cette question continue à figurer parmi celles qui doivent absolument être abordées. En conséquence, le premier ministre a formé le Conseil consultatif sur l'égalité des sexes afin d'affirmer cette volonté.

[Français]

M. Pierre Paul-Hus (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de sa réponse. J'aimerais qu'il me confirme quelque chose puisque ma deuxième question était en lien avec l'absence d'une nomination.

Est-ce que mon collègue confirme qu'un conseiller spécial a été nommé au Bureau du Conseil privé pour s'assurer que les problèmes de trafic humain et de migration illégale sont traités?

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, nous avons soulevé la question de la traite des personnes non seulement au G7, mais aussi dans les politiques du gouvernement du Canada en matière de violence faite aux femmes, au pays et à l'étranger.

Comme ce sujet important ne comprend pas que la traite des personnes, un problème très grave en soi, différentes questions ou séries de questions sont examinées par le Conseil consultatif sur l'égalité des sexes.

M. Ziad Aboultaif (Edmonton Manning, PCC): Monsieur le Président, plus de 45 000 réfugiés parrainés par le secteur privé attendent le traitement de leur demande pour venir au Canada.

Plutôt que d'accorder la priorité aux personnes les plus vulnérables de la planète, le gouvernement laisse les personnes qui entrent au Canada depuis l'un des pays les plus sûrs au monde resquiller. Avec son gazouillis, le premier ministre a ouvert grand la porte aux personnes qui traversent illégalement la frontière. Or, il refuse de lever le petit doigt pour aider ceux qui respectent les règles.

Le premier ministre pourrait-il expliquer aux personnes qui patientent depuis des années dans des camps de réfugiés en quoi cela est juste?

[Français]

M. Serge Cormier (secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, le député d'en face sait très bien qu'il parle de deux systèmes complètement différents. J'aimerais qu'il dise un peu plus la vérité aux Canadiens et aux Canadiennes.

Nous avons entrepris des actions concrètes par rapport aux personnes qui traversent illégalement la frontière. Nous avons investi 173 millions de dollars dans le dernier budget. C'est tout un contraste avec l'ancien gouvernement qui a réduit de plus de 400 millions de dollars les fonds accordés pour la gestion de la frontière.

Nous avons aussi pris des moyens avec nos partenaires, notamment les différentes provinces, comme le Québec et l'Ontario, pour faire en sorte que les personnes qui traversent la frontière de façon irrégulière soient prises en charge le plus rapidement possible.

[Traduction]

L'hon. Alice Wong (Richmond-Centre, PCC): Monsieur le Président, nous avons eu des échos des réfugiés syriens. Ces personnes sont vulnérables. Elles n'ont pas les ressources, notamment les compétences linguistiques voulues, pour trouver un emploi au Canada. Une femme implorait qu'on lui enseigne l'anglais. Beaucoup font appel aux banques alimentaires.

Nous savons que ces ressources seront encore plus sollicitées en raison de l'afflux de personnes traversant illégalement la frontière, car celles-ci utilisent aussi ces services. En quoi cela est-il juste?

[Français]

M. Serge Cormier (secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, on parle de deux systèmes complètement différents.

Questions orales

En ce qui a trait aux réfugiés syriens, nous sommes très fiers de l'engagement que nous avons pris, celui d'accueillir 50 000 réfugiés syriens au Canada. Nous allons faire en sorte que ces réfugiés syriens s'adaptent à notre réalité et à notre pays. Nous allons leur fournir tous les moyens nécessaires pour qu'ils réussissent dans notre société. Nous avons besoin de ces gens et nous savons qu'ils contribuent très activement à notre société. Nous allons tout faire pour qu'ils aient les services nécessaires pour réussir dans notre pays.

* * *

● (1445)

[Traduction]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

Mme Georgina Jolibois (Desnethé—Missinippi—Churchill River, NPD): Monsieur le Président, les membres de l'Assemblée des Premières Nations redoutent vivement que le projet de loi des libéraux sur les droits des Autochtones arrive bien trop tard pour faire la différence et que la consultation des Autochtones du Canada soit inadéquate.

La ministre a dit que les lois du Canada doivent respecter intégralement les droits des Autochtones. Par conséquent, la ministre peut-elle nous dire quand les libéraux vont rencontrer chaque Première Nation et quand ils présenteront leur projet de loi?

L'hon. Carolyn Bennett (ministre des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord, Lib.): Monsieur le Président, je suis très fière de faire état des progrès réalisés jusqu'à maintenant ainsi que de l'engagement à reconnaître les droits autochtones et à mettre en oeuvre le cadre.

À l'occasion de plus de 67 tables rondes, nous avons rencontré au-delà de 1 000 personnes, dont 500 femmes. C'est très curieux que, comme l'a dit la députée, certains veulent que cela se fasse aujourd'hui, car tout est écrit dans le volume 2 du rapport de la Commission royale sur les peuples autochtones, et d'autres aimeraient que nous prenions plus de temps. Nous allons faire les choses correctement et nous allons les faire aussitôt que possible.

[Français]

M. Romeo Saganash (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, NPD): Monsieur le Président, parmi les multiples promesses faites par les libéraux aux peuples autochtones, il y a celle d'une loi sur les langues autochtones.

Cela fait presque deux ans que cette annonce a été faite au chef de l'Assemblée des Premières Nations. Oui, cela fait deux ans. Or, il y a quelques jours, on retrouvait un appel d'offres sur le site du gouvernement pour rédiger cette loi sur la promotion et la préservation des langues autochtones.

Est-ce que le premier ministre peut nous assurer que cette loi ne connaîtra pas le même sort que sa promesse sur la réforme électorale?

L'hon. Mélanie Joly (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, aucune relation n'est plus importante pour notre gouvernement que celle que nous avons avec les peuples et nations autochtones. Je sais que la question des langues autochtones est très importante pour mon collègue, et cela va me faire plaisir de travailler avec lui pour nous assurer d'avoir une bonne législation sur les langues autochtones.

Comme il le sait si bien, et comme vous le savez si bien, monsieur le Président, nous sommes en train de développer cette première loi sur les langues autochtones qui va protéger, promouvoir et revitaliser les 90 langues autochtones partout au pays.

[Traduction]

LE LOGEMENT

M. Shaun Chen (Scarborough-Nord, Lib.): Monsieur le Président, la Stratégie nationale sur le logement, un plan de 40 milliards de dollars échelonné sur 10 ans, permettra à un plus grand nombre de Canadiens, surtout les plus vulnérables, d'avoir un chez-soi.

Hier, à Toronto — #TorontoStrong —, le gouvernement a annoncé les détails de l'un des principaux piliers de la Stratégie nationale sur le logement: le Fonds national de coinvestissement pour le logement.

[Français]

Le ministre responsable du logement pourrait-il dire à la Chambre comment ce fonds de coinvestissement aidera le gouvernement fédéral à travailler avec ses partenaires pour faire avancer les priorités en matière de logement qui importent aux Canadiens?

[Traduction]

L'hon. Jean-Yves Duclos (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, j'aimerais féliciter le député de Scarborough-Nord pour l'excellent travail qu'il accomplit afin d'aider un plus grand nombre de Canadiens à accéder à un logement sûr. Je tiens aussi à le féliciter de s'être exprimé en français.

Les 17 milliards de dollars annoncés hier permettront de créer de belles possibilités de partenariat pour tous les ordres de gouvernement, ainsi que pour le secteur privé et le secteur des services sociaux. Cette somme servira également à financer la construction ou la rénovation domiciliaire, au profit de 300 000 familles canadiennes.

[Français]

C'est ensemble que nous allons fournir plus de logements sûrs et abordables aux familles de la classe moyenne et à toutes celles qui travaillent fort pour en faire partie.

* * *

[Traduction]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

M. Glen Motz (Medicine Hat—Cardston—Warner, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, un nombre inconnu de serveurs informatiques du groupe État islamique ont été saisis au Canada. Selon le propre ministère du ministre de la Sécurité publique, les terroristes comme ceux du groupe État islamique « continuent d'utiliser Internet pour recruter des membres et radicaliser des gens ».

Par conséquent, il est scandaleux de voir que les libéraux ont éliminé les sanctions pénales relatives à la promotion du terrorisme dans leur nouveau projet de loi sur la sécurité nationale. La menace est bien réelle en sol canadien, alors pourquoi les libéraux abolissent-ils les sanctions pénales relatives à la promotion du terrorisme?

L'hon. Ralph Goodale (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, je pense que le député n'a pas bien compris les effets du projet de loi.

La loi actuelle contient une disposition qui est pratiquement impossible à appliquer. Nous avons donc proposé un libellé afin d'invoquer des mesures pénales plus courantes et, ainsi, d'avoir de meilleures chances de réussir à mettre fin aux activités que le député déplore.

Questions orales

●(1450)

M. Alupa Clarke (Beauport—Limoilou, PCC): Monsieur le Président, rien n'est impossible à appliquer. Ce n'est qu'une question de volonté politique, voilà tout.

[Français]

Récemment, le Canada a participé à une opération policière conjointe avec ses alliés pour contrer le terrorisme international pratiqué par le groupe armé État islamique. L'opération avait pour objectif de diminuer la force propagandiste du groupe terroriste en perquisitionnant un nombre important de logiciels et de serveurs Internet partout dans le monde. Cette opération est louable et nécessaire, mais le contre-terrorisme doit s'attaquer à tous les fronts.

Pourquoi le gouvernement libéral élimine-t-il ici même, dans le territoire canadien, les pénalités criminelles pour les terroristes dans le projet de loi C-59?

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, Lib.): Monsieur le Président, cette façon de raisonner relève tout simplement de la propagande conservatrice. En fait, dans le projet de loi, nous changeons la formulation employée pour que la disposition en question soit plus efficace, pour que l'infraction soit plus cohérente avec les termes employés dans le système canadien de justice pénale et pour que l'on ait de meilleures chances de constituer une preuve solide et d'obtenir une déclaration de culpabilité. Nous voulons des résultats concrets et non simplement du verbiage.

* * *

LES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Monsieur le Président, le président du conseil d'administration d'Aecon et l'un des principaux soutiens financiers de cette entreprise ont écrit une lettre d'opinion dans le *Globe and Mail* où ils font l'éloge de l'acquisition d'Aecon par une société d'État chinoise. Ils affirment qu'il en résultera des bienfaits tout aussi merveilleux que ceux qui ont découlé de l'acquisition du groupe australien John Holland. Or, le groupe John Holland a été impliqué dans la construction bâclée d'un hôpital pour enfants en Australie, avec de l'amianté dans la toiture, des matériaux de mauvaise qualité, du plomb dans l'eau et des sous-traitants inexpérimentés.

Le premier ministre a-t-il l'intention d'écouter les proches du gouvernement, qui auraient beaucoup à gagner si cette acquisition se réalisait, ou bien acceptera-t-il de suivre l'avis des experts canadiens de la sécurité nationale, qui lui disent d'annuler cette transaction?

M. David Lametti (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement est favorable aux investissements étrangers qui sont bénéfiques pour l'économie canadienne, mais pas aux dépens de la sécurité nationale. La Loi sur Investissement Canada prévoit un examen en plusieurs étapes qui comprend une évaluation des conséquences pour la sécurité nationale. Nous tenons toujours compte de cette évaluation pour tous les investissements étrangers faits au Canada. Il s'agit d'une évaluation rigoureuse qui est effectuée par les organismes gouvernementaux chargés de la sécurité nationale, et nous nous fions toujours à leurs très bons avis.

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Monsieur le Président, lorsque l'entreprise de construction australienne John Holland a été achetée par une entreprise d'État chinoise, le résultat a été la construction d'un hôpital doté d'un toit contenant de l'amianté

et alimenté par de l'eau contenant du plomb. Malgré cela, l'envoyé de la Chine au Canada a dit qu'il serait immoral pour les Canadiens de contester la prise de contrôle d'Aecon par cette même entreprise d'État chinoise qui a construit l'hôpital bâclé.

Le ministre de l'Industrie est-il lui aussi d'avis qu'il est immoral de contester la prise de contrôle d'Aecon ou prendra-t-il les préoccupations des Canadiens au sérieux?

M. David Lametti (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement écoute les Canadiens à toutes les étapes du processus. Il les écoute depuis son arrivée au pouvoir et il continuera de le faire.

En ce qui a trait à la Loi sur Investissement Canada, il existe un processus à plusieurs étapes qui comprend un examen de la sécurité nationale. Nous ne compromettrons jamais la sécurité nationale, et au Canada, les investissements sont acceptés à ce niveau uniquement lorsqu'ils constituent un avantage net pour l'économie canadienne. Tous ces principes seront respectés.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, des déchets de plastique aboutissent dans les cours d'eau, et ils se retrouvent ensuite dans la chaîne alimentaire, puis dans nos assiettes. Le Canada n'a toutefois aucune politique au sujet de cet enjeu d'envergure mondiale; le mot « plastique » ne figure même pas dans le Plan de protection des océans élaboré par les libéraux. Comment le premier ministre peut-il affirmer vouloir mener les discussions du G7 au sujet des déchets de plastique qui polluent les océans, alors qu'il n'a rien fait à ce sujet?

La motion M-151, que je propose, vise à combler ce vide réglementaire et législatif. Le premier ministre appuiera-t-il cette motion et agira-t-il immédiatement afin de réduire la pollution causée par les déchets de plastique dans les eaux canadiennes?

L'hon. Catherine McKenna (ministre de l'Environnement et du Changement climatique, Lib.): Monsieur le Président, je suis tout à fait d'accord. Nous devons réduire l'utilisation des plastiques à usage unique, qui se retrouvent dans les océans. C'est scandaleux. Quand je suis allée dans l'Extrême-Arctique, j'ai vu des morceaux de plastique dans le corps de certains oiseaux.

Nous pouvons faire mieux, et nous le savons. Nous devons travailler de concert avec les provinces et les territoires. Nous les convoquons donc à une rencontre dans le but de faire avancer ce dossier et d'établir un régime robuste qui mettra fin à ce problème.

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Monsieur le Président, en ce qui concerne la pollution des milieux marins par le plastique, il nous faut de l'action, pas des réunions.

La Colombie-Britannique s'apprête à entamer une autre saison de navigation et le problème des bâtiments abandonnés demeure irrésolu. Les localités côtières réclament une solution globale depuis une dizaine d'années. Elles en ont assez d'attendre. À la suggestion du NPD, le Parlement a convenu d'accélérer le renvoi du projet de loi C-64 au comité. Cependant, depuis son renvoi à la Chambre le 2 mars, le projet de loi stagne. Le ministre s'engagera-t-il enfin à agir et à amender le projet de loi afin qu'il comprenne ce que réclament les localités côtières?

Questions orales

●(1455)

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, nous sommes extrêmement fiers du projet de loi C-64. L'actuel gouvernement est le premier à prendre des mesures concrètes dans le dossier des navires abandonnés et des épaves. En fait, je me suis rendu en Colombie-Britannique, dans la circonscription de la députée, Ladysmith, sauf erreur, et j'ai annoncé que neuf bateaux allaient être retirés des eaux. Nous allons faire cela régulièrement.

Nous allons également adhérer à la Convention de Nairobi, qui constitue un autre outil efficace pour amener les propriétaires à prendre leurs responsabilités concernant leur bateau.

* * *

LA RÉFORME DÉMOCRATIQUE

M. Blake Richards (Banff—Airdrie, PCC): Monsieur le Président, d'abord, le premier ministre a essayé de modifier le système électoral canadien sans consulter les Canadiens. Ensuite, il a tenté de museler l'opposition au Parlement. Maintenant, il essaie de modifier la loi électorale de façon à avantager le Parti libéral. Il veut qu'on se serve des cartes d'information de l'électeur comme preuve d'adresse alors que, lors des dernières élections, près d'un million de cartes erronées ont été envoyées. Les Canadiens ne se sont pas laissés bernés par ses tours de passe-passe auparavant et ce sera la même chose cette fois.

Pourquoi le premier ministre veut-il que les Canadiens présentent une carte d'identité pour acheter de la marijuana, mais pas pour aller voter?

L'hon. Scott Brison (président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, grâce au projet de loi C-76, le gouvernement facilitera la tâche aux Canadiens qui veulent voter et il sera plus difficile d'enfreindre les règles. Les conservateurs défaits de l'ère Harper, eux, voulaient compliquer la tâche aux Canadiens qui veulent voter, et ils enfreignaient les règles. Ce ne sont pas les conservateurs défaits de l'ère Harper qui vont venir nous faire la leçon...

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Scott Brison: Monsieur le Président, les Canadiens aussi ont applaudi lorsque les conservateurs ont perdu les élections.

Ce n'est pas un parti qui a payé une amende de 250 000 \$ pour avoir enfreint la loi, un parti qui a eu recours à des appels automatisés pour envoyer les gens vers les mauvais bureaux de vote...

Le Président: Le député de Banff—Airdrie a la parole.

M. Blake Richards (Banff—Airdrie, PCC): Monsieur le Président, on reconnaît bien là les libéraux, eux qui prétendent régler un problème, mais qui en fait empirent la situation. Selon de nombreuses allégations, des millions de dollars en fonds étrangers ont été versés à des tiers au cours de la dernière campagne électorale. Les conservateurs ont soulevé le problème à maintes reprises. Qu'ont fait les libéraux? Ils n'ont absolument rien fait. Le nouveau projet de loi qu'ils ont présenté n'empêche pas les fonds étrangers de déferler au Canada pour influencer sur le processus électoral.

Pourquoi les libéraux se contentent-ils de jeter de la poudre aux yeux? Pourquoi n'adoptent-ils pas des mesures qui protègent vraiment l'intégrité des élections au Canada?

L'hon. Scott Brison (président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, je suis absolument ravi que le député ait posé une question supplémentaire parce que les conservateurs ont mené

tellement d'offensives contre le système électoral canadien que j'avais besoin de plus de temps. En fait, le secrétaire parlementaire de l'ancien premier ministre conservateur est allé en prison parce qu'il avait enfreint les règles électorales. Les conservateurs s'en sont pris au régime démocratique canadien; les libéraux le renforcent. Grâce au projet de loi C-76, il sera plus facile pour les Canadiens de voter, et le régime démocratique du pays sera plus fort. Augmenter le nombre de citoyens qui votent est bon pour la démocratie.

[Français]

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, je n'ai aucune leçon à recevoir des libéraux quant à la réforme démocratique, ils n'écoutent personne. Jusqu'à présent, la Loi électorale du Canada fonctionne assez bien. Comme d'habitude, quand ça va bien, que font les libéraux? Ils s'arrangent pour que cela aille mal. À 18 mois des prochaines élections, ils se font un plaisir de semer la confusion auprès des électeurs. Partout, dans le pays, les Canadiens et les Canadiennes doivent s'identifier avec au moins une pièce d'identité officielle, sans exclure personne et sans aucune exception.

Pourquoi les libéraux...

Le Président: Je cède la parole à l'honorable président du Conseil du Trésor.

[Traduction]

L'hon. Scott Brison (président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, nous renforçons les institutions démocratiques du Canada à l'aide du projet de loi C-76. Nous rétablissons la confiance et la participation des Canadiens dans le processus électoral. Nous accroissons la transparence du processus électoral. Nous rendons les élections plus accessibles aux citoyens, y compris aux Canadiens ayant un handicap. Nous rendons le processus électoral plus sûr et nous obligeons les partis politiques à protéger la vie privée des citoyens canadiens. Le gouvernement renforce les institutions démocratiques que les conservateurs ont attaquées pendant qu'ils étaient au pouvoir.

* * *

[Français]

L'EMPLOI

M. Raj Saini (Kitchener-Centre, Lib.): Monsieur le Président, notre gouvernement sait que la plus grande force du Canada est son peuple résilient et travailleur. L'innovation et la technologie continuent de changer notre manière de vivre et de travailler. Les habitants de Kitchener-Centre, de l'Ontario et du Canada se retrouvent devant de nouveaux défis et de nouvelles opportunités.

●(1500)

[Traduction]

Plus que jamais auparavant, il faut offrir aux gens des occasions d'acquérir les compétences dont ils auront besoin pour occuper les emplois d'aujourd'hui et de demain.

La ministre peut-elle expliquer à la Chambre ce que fait le gouvernement pour aider les Ontariens et tous les Canadiens à acquérir les compétences dont ils ont besoin?

L'hon. Patty Hajdu (ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et du Travail, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue le député de Kitchener-Centre de sa question et de continuer de promouvoir la formation professionnelle.

Questions orales

[Français]

Hier, j'étais fière d'annoncer des ententes entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de l'Ontario qui permettront au Canada d'investir plus de 6 milliards de dollars dans les travailleurs de l'Ontario.

[Traduction]

Ces ententes représentent un financement supplémentaire de plus de 800 millions de dollars et permettront à 180 000 autres Ontariens d'obtenir les emplois et d'acquérir les compétences dont ils ont besoin pour assurer leur réussite. Ces ententes amélioreront l'accès aux programmes de formation, aux stages, à la formation parrainée par les employeurs, à l'aide à la recherche d'emploi, aux services d'orientation professionnelle et...

Le Président: Le député de Durham a la parole.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'hon. Erin O'Toole (Durham, PCC): Monsieur le Président, avec l'accord sur le nucléaire iranien, l'Iran a pu obtenir des milliards de dollars et avoir accès au système financier SWIFT, qui, de l'avis des experts, a permis à l'Iran de financer des activités terroristes partout au Moyen-Orient.

Cette semaine, Israël a révélé des renseignements qui démontrent que l'Iran a menti au sujet de l'étendue de son programme nucléaire lorsque l'accord a été conclu, en 2015. Puisque cet accord s'appuie sur une supercherie, le gouvernement va-t-il collaborer avec l'Agence de l'énergie atomique et nos alliés afin de revoir l'accord sur le nucléaire iranien?

M. Matt DeCoursey (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, tout comme les ministres des Affaires étrangères du G7 ont convenu de le faire, la semaine dernière, le Canada est déterminé à faire en sorte que le programme nucléaire iranien serve exclusivement à des fins pacifiques et s'accorde avec les obligations en matière de non-prolifération et les engagements que l'Iran doit respecter aux termes du plan d'action global conjoint.

Nous appuyons sans réserve l'Agence internationale de l'énergie atomique et son travail crucial de surveillance et de vérification qui vise à s'assurer que l'Iran suit ce plan d'action global conjoint et respecte ses autres engagements, qui l'obligent notamment, entre autres obligations, à fournir certaines garanties. Le Canada est un partenaire clé de l'Agence internationale de l'énergie atomique et lui a fourni 11,5 millions de dollars pour l'aider à...

Le Président: Le député de Timmins—Baie James a la parole.

* * *

LA VIE PRIVÉE

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, le scandale Cambridge Analytica se poursuit. L'entreprise et sa société mère, SCL, ont fermé boutique, mais les principaux acteurs viennent de mettre un nouveau nom sur la porte, Emerdata, et ils ont des liens perturbants avec le gouvernement chinois et des mercenaires internationaux.

Ce matin, le comité de l'éthique a reçu une lettre urgente de l'entreprise de sécurité informatique UpGuard exhortant les législateurs à veiller à ce que les données qui pourraient permettre de retracer des infractions électorales ne soient pas supprimées.

Quelles mesures le président du comité de l'éthique entend-il prendre pour s'assurer d'obtenir les données des serveurs hôtes utilisés par la filiale canadienne de SCL, AggregateIQ?

M. Bob Zimmer (Prince George—Peace River—Northern Rockies, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, mon bureau a présenté des demandes de conservation des données. J'exige en outre que Cambridge Analytica, SCL, AggregateIQ et tout fournisseur tiers produisent des renseignements liés à l'atteinte à la sécurité des données associée à Cambridge Analytica et Facebook.

Nous travaillons également avec le commissaire à l'information du Royaume-Uni, qui a déjà perquisitionné les bureaux de Cambridge Analytica et saisi des données. De plus, nous collaborons avec le commissaire à la protection de la vie privée du Canada, qui travaille déjà sur le dossier afin de déterminer ce qui en est en matière d'atteinte à la sécurité des renseignements personnels des Canadiens.

* * *

[Français]

LES SERVICES PUBLICS ET L'APPROVISIONNEMENT

L'hon. Steven Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis, PCC): Monsieur le Président, que vaut la parole du premier ministre? C'est ce que se demandent les travailleuses et les travailleurs du chantier Davie. Il leur a promis quatre brise-glaces en janvier dernier et ils attendent toujours.

C'est pourtant sa responsabilité de faire aboutir ce dossier et d'honorer sa parole. Les élus de Chaudière-Appalaches sont excédés par l'inaction libérale et exigent de l'action maintenant.

Pourquoi le premier ministre renie-t-il sa promesse et fait-il poireauter le Québec et les travailleuses et les travailleurs du chantier Davie?

L'hon. Carla Qualtrough (ministre des Services publics et de l'Approvisionnement, Lib.): Monsieur le Président, nous remercions l'excellent travail fait par les travailleurs de Davie. Nous continuons nos discussions, nos négociations et nos vérifications. Nous ne pouvons pas discuter des détails à la Chambre, mais je peux assurer à mon collègue que les discussions continuent.

* * *

LA PROTECTION DES CONSOMMATEURS

M. Gabriel Ste-Marie (Joliette, GPQ): Monsieur le Président, le printemps est enfin arrivé. La température grimpe et le monde pense aux vacances, mais c'est aussi le retour d'un phénomène qui mystifie la science: plus la température grimpe, plus le prix de l'essence augmente. Personne ne comprend le rapport, mais les deux montent ensemble chaque année, atteignant des sommets à la veille des vacances.

Devant pareil mystère, plusieurs soupçonnent les pétrolières de faire des manigances pour faire grimper le prix de l'essence.

Est-ce que le ministre de l'Innovation va ordonner une enquête au Bureau de la concurrence sur la fixation du prix de l'essence?

● (1505)

M. David Lametti (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.): Monsieur le Président, nous sommes au courant de la situation et nous allons continuer à suivre ce qui se passe. Si une action est requise, nous allons la faire. Pour l'instant, nous surveillons seulement la situation.

M. Rhéal Fortin (Rivière-du-Nord, GPQ): Monsieur le Président, c'est sûr que les libéraux sont au courant.

Travaux de la Chambre

N'importe qui peut suggérer au Bureau de la concurrence d'enquêter sur la fixation du prix de l'essence. Cependant, une seule personne peut lui ordonner de le faire: le ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique.

Chaque année, les pétrolières semblent magouiller pour fouiller dans nos poches. Chaque année, on demande au gouvernement fédéral d'intervenir. Chaque année, le gouvernement fédéral abandonne les citoyens.

Aujourd'hui, nous avons écrit au ministre afin d'exiger qu'il prenne ses responsabilités.

Le ministre va-t-il enfin ordonner une enquête sur le plus que louche processus de fixation du prix de l'essence?

M. David Lametti (secrétaire parlementaire du ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.): Monsieur le Président, je remercie l'honorable collègue de sa question.

J'aimerais rappeler à la Chambre que le Bureau de la concurrence est une agence indépendante. Il va donc agir selon son processus, comme il le faut.

Comme je viens de le dire, nous allons surveiller la situation en tant que gouvernement.

* * *

[Traduction]

LE COMMERCE INTERNATIONAL

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, hier, le Canada a perdu, une fois de plus, une contestation devant la Cour fédérale d'une décision d'un tribunal secret prévu au chapitre 11. En l'occurrence, la décision avait annulé un examen très juste, complet et rigoureux de la carrière de Digby Neck. La société Bilcon, qui avait perdu contre le gouvernement conservateur de la Nouvelle-Écosse et contre le gouvernement conservateur fédéral, avait intenté des poursuites pour 570 millions de dollars. Il semble maintenant qu'elle les aura.

Le premier ministre convient-il qu'il est temps de renégocier avec les États-Unis et de supprimer le chapitre 11 de l'ALENA?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, depuis le début, notre priorité est d'aider la classe moyenne du Canada et ceux qui travaillent dur pour en faire partie. Nous continuerons de mettre en oeuvre un programme qui vise à améliorer l'ALENA, notamment en ce qui concerne le commerce et l'égalité hommes-femmes, le commerce et les Autochtones, la main-d'oeuvre, l'environnement et l'investissement.

Dans le cadre de nos efforts en vue de moderniser l'ALENA, nous ferons valoir les intérêts des Canadiens et nous les défendrons énergiquement. Toutefois, nous ne négocierons pas en public. Nous cherchons à conclure un accord avantageux pour le Canada, un accord qui maintiendra la capacité concurrentielle de l'Amérique du Nord des années durant.

* * *

[Français]

L'IMMIGRATION, LES RÉFUGIÉS ET LA CITOYENNETÉ

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, notre frontière est devenue une passoire. Il faut suspendre l'Entente sur les tiers pays sûrs pour arrêter l'entrée chaotique des demandeurs d'asile. Même l'Association québécoise des avocats et avocates en droit de l'immigration le

demande. L'article 10 existe justement pour permettre de suspendre l'Entente si nécessaire. On n'a même pas besoin de permission.

Est-ce que le gouvernement va enfin prendre ses responsabilités et suspendre l'Entente sur les tiers pays sûrs?

M. Serge Cormier (secrétaire parlementaire du ministre de l'Immigration, des Réfugiés et de la Citoyenneté, Lib.): Monsieur le Président, comme nous l'avons dit à plusieurs reprises, le Canada est un pays ouvert et accueillant. Dans la dernière semaine, nous avons vu plusieurs partis proposer différentes idées concernant l'Entente sur les tiers pays sûrs. Je pense que cela démontre qu'ils ne comprennent pas l'Entente.

L'Entente sur les tiers pays sûrs représente un outil très important qui est utilisé par le Canada et les États-Unis pour coopérer et traiter les demandes d'asile. Il s'agit d'une composante essentielle de notre système d'immigration. Encore une fois, le représentant du Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés a dit que cette entente continuait d'être respectée. Nous allons continuer à collaborer avec les États-Unis.

* * *

[Traduction]

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je voudrais signaler aux députés la présence à la tribune de l'honorable Bruce Ralston, ministre de l'Emploi, du Commerce et de la Technologie de la Colombie-Britannique.

Des voix: Bravo!

M. Ben Lobb: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Je crois savoir que, durant les débats à la Chambre, les ministres ne répondent pas nécessairement toujours aux questions qu'on leur pose comme ils l'auraient souhaité. Durant la période des questions, aujourd'hui, vous aurez sans doute remarqué, monsieur le Président, que la ministre de l'Environnement et du Changement climatique a invoqué quelques facteurs pour expliquer la réduction des émissions lorsque nous, les conservateurs, étions au pouvoir. La ministre a notamment déclaré que le gouvernement du Canada était à l'origine de la crise économique mondiale et de la récession. J'aimerais lui donner l'occasion de rectifier le tir et peut-être de reconnaître, tout simplement, qu'elle s'est trompée.

● (1510)

Le Président: Cela me semble relever plutôt du débat.

Je crois que la leader de l'opposition à la Chambre est prête à poser la question habituelle du jeudi.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Candice Bergen (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, avant de poser la question du jeudi, je tiens à remercier la leader du gouvernement à la Chambre, les députés libéraux ainsi que tous les autres députés de la manière dont ils ont réagi hier à la mort soudaine de notre collègue, Gord Brown. Je les en remercie.

En ce qui concerne les travaux à venir, je tiens à parler du projet de loi C-76. Des rumeurs courent voulant que le gouvernement pourrait décider d'essayer d'accélérer l'adoption du projet de loi d'une façon ou d'une autre. J'espère que la leader du gouvernement à la Chambre pourra confirmer que le gouvernement ne le fera pas. Étant donné les conséquences que pourrait avoir le projet de loi C-76 sur notre démocratie, il est très important d'allouer suffisamment de temps à ce débat. En fait, la Chambre se réjouirait que le gouvernement s'engage à respecter l'objectif d'une motion libérale présentée et déposée antérieurement par le collègue de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, le député de Coast of Bays—Central—Notre Dame. Cette motion libérale, présentée le 10 avril 2014, visait à limiter la capacité du gouvernement de mettre un terme à un débat portant sur un projet de loi concernant les élections et notre démocratie.

C'était une motion libérale. Je me demande si la leader du gouvernement à la Chambre pourrait faire le point sur les travaux de la semaine, en gardant à l'esprit qu'il faut respecter le fait que nous devons avoir suffisamment de temps pour débattre de projets de loi importants touchant à notre démocratie.

[Français]

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.): Monsieur le Président, cet après-midi, nous continuerons le débat à l'étape de la troisième lecture sur le projet de loi C-48 sur le moratoire relatif aux pétroliers. Ce débat se poursuivra demain.

Lundi, nous commencerons le débat à l'étape du rapport et de la troisième lecture sur le projet de loi C-65 sur le harcèlement. Mardi sera un jour désigné.

[Traduction]

Conformément à l'ordre adopté le 26 avril, mercredi prochain après la période des questions, la Chambre se formera en comité plénier pour accueillir les athlètes qui ont participé aux Jeux olympiques et paralympiques de Pyeongchang de 2018. Ensuite, la Chambre procédera au débat à l'étape du rapport et de la troisième lecture du projet de loi C-21, Loi modifiant la Loi sur les douanes.

Jeudi prochain, nous amorcerons le débat sur le projet de loi C-76, Loi modifiant la Loi électorale du Canada. Comme les députés l'ont entendu à maintes reprises à la Chambre, nous sommes résolus à faire participer davantage de gens au processus démocratique. Je me suis toujours engagée à faire en sorte qu'il y ait une période de temps raisonnable pour le débat et que le comité puisse mener à bien ses travaux. J'attends donc avec impatience que tous les partis indiquent de combien de temps nous avons besoin pour faire avancer ce projet de loi en temps opportun.

Rapidement, monsieur le Président, je veux que la leader parlementaire de l'opposition et tous nos collègues sachent que nous formons une famille parlementaire et que nous serons toujours prêts à collaborer. Dans les jours, les semaines et les années à venir, il y aura probablement des moments où nous devons compter les uns sur les autres. Nous serons toujours prêts à le faire et je sais qu'il en est de même de l'opposition. Nous vous remercions sincèrement de vos aimables paroles d'aujourd'hui. Nos pensées et nos prières accompagnent les députés.

Initiatives ministérielles

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR LE MORATOIRE RELATIF AUX PÉTROLIERS

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, soit lu pour la troisième fois et adopté.

Le Président: Il reste 11 minutes pour le discours et la période des questions et des observations de la secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Mme Karen McCrimmon (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, je parlais des améliorations technologiques et des changements en cours qui vont aider à protéger les côtes du pays. Je soulignais aussi que le gouvernement encourage vivement la recherche et la création de partenariats technologiques avec l'industrie maritime, le milieu universitaire, ainsi que d'autres ministères et gouvernements, afin qu'ils continuent de collaborer avec nous pour trouver des solutions novatrices, qui favorisent la circulation officielle des biens, tout en protégeant le milieu marin. Ces partenariats sont essentiels pour nous permettre de faire connaître les plus récentes innovations technologiques en matière de recherche, de savoir et d'intelligence et pour favoriser l'acquisition de compétences au sein d'une économie de plus en plus fondée sur le savoir.

Par conséquent, le gouvernement du Canada renforcera le principe du pollueur-payeur en solidifiant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Nous souhaitons veiller à ce que des indemnités suffisantes financées par l'industrie soient versées aux personnes touchées par des déversements de pétrole. Il s'agit notamment d'éliminer la limite actuelle imposée à la Caisse et de verser une indemnisation illimitée aux personnes touchées par un déversement de pétrole. Dans les cas où le montant de l'indemnisation excède les fonds disponibles, le manque à gagner sera comblé au moyen d'une redevance imposée aux sociétés qui importent et qui exportent du pétrole par bateau. Grâce aux changements apportés à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, le Canada deviendra un chef de file mondial pour ce qui est des régimes de responsabilité et d'indemnisation en matière de pollution causée par les navires.

Je rappelle que, de tout temps, le Canada a favorisé le multilatéralisme en matière de transport maritime international. Il est même l'un des membres fondateurs de l'organisme onusien chargé de réglementer ce secteur à l'échelle de la planète, l'Organisation maritime internationale, avec qui il s'est toujours efforcé de collaborer afin que les normes en vigueur permettent d'assurer la sécurité maritime et des marins, tout en protégeant l'environnement.

Le gouvernement du Canada continuera de contribuer au vaste éventail de conventions internationales et de tenir compte des centaines de recommandations régissant l'ensemble des aspects du transport maritime. En fait, dans le cadre du Plan de protection des océans, il entend prendre plus de place sur la scène internationale, notamment en ce qui concerne l'établissement de normes internationales de sécurité maritime, en collaboration avec l'OMI et divers autres partenaires internationaux.

Initiatives ministérielles

À titre de pays commerçant, le Canada doit pouvoir compter sur un réseau de transport maritime fiable et sûr s'il veut assurer sa croissance économique. Une grande variété de marchandises sont acheminées par le réseau canadien de transport maritime, des aliments aux ressources énergétiques en passant par les biens de consommation les plus divers. Pour le Canada, le transport maritime est le principal moyen de transport pour les échanges commerciaux avec ses partenaires étrangers, exception faite des États-Unis. C'est donc dire que ce mode de transport est essentiel à la croissance économique du pays. En fait, c'est entre autres grâce au transport maritime que nous jouissons aujourd'hui d'un des niveaux de vie les plus élevés du monde.

Une fois le moratoire en vigueur, les localités côtières pourront continuer de se ravitailler et de développer leur économie, puisqu'il ne s'appliquera pas aux hydrocarbures légers comme l'essence, le propane ou le carburacteur dont se servent les gens et les industries de la région. Il ne s'appliquera pas non plus au gaz naturel liquéfié. La livraison d'hydrocarbures non persistants demeurera donc possible.

Qui plus est, une fois la loi adoptée par le Parlement, le gouverneur en conseil pourra, par règlement, modifier la liste des hydrocarbures persistants en annexe si jamais les innovations et les percées technologiques permettent un jour de transporter ces produits sans que le risque pour l'océan soit aussi élevé.

Il sera possible de modifier la liste en question après avoir fait l'examen réglementaire des plus récentes données scientifiques sur le comportement des produits pétroliers lors d'un déversement, les technologies de nettoyage et les mesures d'intervention prévues par les autorités en cas de déversement de pétrole à partir d'un navire.

• (1515)

Pour que l'annexe puisse être modifiée, il faudrait procéder à une modification de règlement. La protection de l'environnement et les données scientifiques seraient les principaux facteurs à prendre en considération pour effectuer ce genre de modification.

Notre intérêt constant pour les nouvelles technologies et les découvertes scientifiques témoigne de notre engagement non seulement à protéger l'environnement, mais également à favoriser l'innovation dans l'industrie maritime.

Nous avons la ferme intention de démontrer que la protection de l'environnement et la bonne marche de l'économie peuvent aller de pair, et c'est justement dans cette optique que le projet de loi C-48 est vraiment important pour tous les Canadiens. Le moratoire fait partie du train de mesures prises par le gouvernement pour renforcer la protection de l'environnement et inspirer confiance aux Canadiens, pour qu'ils sachent qu'il est possible de faire croître l'économie tout en protégeant l'environnement. Ces deux objectifs ne sont pas incompatibles.

J'ai en main une liste d'organismes qui appuient fortement le projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers. C'est une liste passablement longue: la Société pour la nature et les parcs du Canada, le Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes, Dogwood Initiative, Friends of Wild Salmon, Haida Gwaii, North West Watch, Skeena Watershed Conservation Coalition, SkeenaWild et Stand.earth. La liste est encore longue.

Nous restons à l'écoute pour pouvoir mettre en oeuvre des innovations et des progrès technologiques futurs dans le transport du pétrole qui augmenteront considérablement le degré de protection des étendues d'eau aujourd'hui et dans les générations futures.

J'espère pouvoir compter sur l'appui de tous les députés pour établir légalement le moratoire relatif aux pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. Tâchons de collaborer afin de poursuivre le travail de construction d'un avenir viable pour les générations qui nous suivront.

• (1520)

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, la secrétaire parlementaire a nommé une liste d'organismes qui appuient le moratoire sur les pétroliers. J'ai remarqué que Dogwood Initiative en faisait partie. S'agit-il de cet organisme à qui le gouvernement libéral a accordé une subvention qui vise la création d'un emploi d'été pour faire obstacle au projet d'oléoduc de Kinder Morgan?

Mme Karen McCrimmon: Monsieur le Président, nous pensons véritablement que la consultation est l'élément qui permettra d'arriver à la meilleure solution. Il faut avoir des discussions. Il faut entendre toutes les opinions. Nous ne devons pas nous limiter à un seul point de vue. Il est essentiel d'obtenir tous les points de vue. C'est ce qui nous permettra de trouver les meilleures solutions pour aller de l'avant.

M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NDP): Monsieur le Président, je remercie notre collègue de ses commentaires à propos de l'interdiction des pétroliers sur la côte nord.

Relativement à la protection des collectivités côtières, une des mesures adoptées par le gouvernement est le Plan de protection des océans. Nous avons beaucoup entendu parler de ce fameux Plan de protection des océans.

La technologie censée exister pour permettre le nettoyage des déversements de bitume dilué est un sujet de préoccupation. Nous venons juste d'entendre la question à propos du projet de Kinder Morgan visant à transporter ce bitume dilué vers la côte. La réalisation de ce projet multiplierait par sept le nombre de pétroliers qui passent dans le port de Vancouver.

Je me demande si la députée pourrait expliquer à la Chambre quelle technologie est prévue dans le Plan de protection des océans pour nettoyer les déversements de bitume dilué toxique.

Mme Karen McCrimmon: Monsieur le Président, cette question est importante.

Nous pensons que la technologie sera mise au point. Plus tôt dans la session, le comité des transports a entendu le témoignage d'une entreprise qui propose de solidifier le bitume pour former des rondelles enveloppées de polymère. Cela permettrait de réduire de beaucoup les risques liés au transport.

On voit des progrès technologiques tant sur le plan du nettoyage des déversements que du transport comme tel. Ces nouveautés devraient faire leur apparition sur le marché très bientôt.

M. John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, ma collègue parle du moratoire relatif aux pétroliers au large de la côte Ouest. Pourquoi y a-t-il une telle différence d'opinions entre la côte Ouest et la côte Est? Mettons les choses en perspective.

À titre de comparaison, près de 4 000 navires-citernes par jour longent la côte du Nouveau-Brunswick pour pénétrer dans le Saint-Laurent, bon nombre d'entre eux transportant du pétrole qui provient de régions comme le Nigeria et l'Arabie saoudite, où le bilan en matière de droits de la personne et les normes environnementales sont assurément pires qu'ici. Le fait que des navires-citernes circulent le long de la côte Est ne pose pas de problèmes. Passons maintenant à la côte Ouest, où on compte moins de 200 navires-citernes par jour, et où moins de 2 % d'entre eux transportent du pétrole ou du bitume.

Initiatives ministérielles

Pourquoi permet-on ce genre de chose sur la côte Est, alors qu'on se fait un plaisir de freiner les investissements dans le développement énergétique sur la côte Ouest?

• (1525)

Mme Karen McCrimmon: Monsieur le Président, il est important d'examiner ces statistiques. Il ne faut pas s'arrêter à ces chiffres mirobolants, mais plutôt déterminer la proportion de ces navires qui transportent des hydrocarbures persistants le long de la côte Est. Comme je l'ai mentionné, le moratoire n'empêche pas le transport d'essence et de carburateur, mais il fournit des mesures de protection contre les autres hydrocarbures plus persistants.

Mme Celina Caesar-Chavannes (secrétaire parlementaire du ministre du Développement international, Lib.): Monsieur le Président, plus tôt cette semaine, lorsque le ministre des Transports parlait de ce projet de loi, il a dit qu'il n'est pas nécessaire d'habiter sur la côte pour comprendre l'importance de cette mesure législative pour l'environnement, l'économie et la population de la Colombie-Britannique. À ce moment-là, j'ai mentionné que ma fille, qui est ambassadrice d'Éco Héros, tente de sauver la grenouille maculée de l'Oregon. Beaucoup de jeunes comprennent qu'il faut véritablement protéger l'environnement.

Ma collègue peut-elle expliquer de quelle façon cette mesure législative précise vient s'ajouter au Plan de protection des océans, à notre investissement de 1,3 milliard de dollars dans la biodiversité, un des investissements les plus considérables dans la conservation de la nature dans l'histoire du Canada?

Mme Karen McCrimmon: Monsieur le Président, la députée a tout à fait raison. Ce que nous proposons a plus d'une facette. Ce n'est pas qu'un projet de loi. Ce n'est pas qu'une proposition que nous mettons en oeuvre. Nous visons la conservation. C'est important. Nous visons la préservation. Il s'agit d'une facette qui avait été ignorée.

En fait, nous souhaitons éviter les accidents. Voilà pourquoi nous investissons dans le Plan de protection des océans. Voilà pourquoi nous investissons dans les activités de conservation. C'est un élément clé de l'avenir et je crois que c'est ce que les jeunes attendent de nous.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je vais utiliser le temps dont je dispose pour poser une question à la secrétaire parlementaire et, par la même occasion, répondre à la question du député de Foothills.

L'interdiction de circulation des grands pétroliers sur la côte nord de la Colombie-Britannique était en vigueur depuis 1972. C'est seulement sous la direction du premier ministre précédent, M. Harper, qu'elle a été levée. Elle avait été respectée par tous les gouvernements, y compris les gouvernements progressistes-conservateurs, de 1972 jusqu'à 2012.

Je suis originaire du Cap-Breton et je me suis posé ces questions dès le début. La différence entre la situation sur la côte Ouest et celle sur la côte Est a beaucoup à voir avec les courants océaniques intenses des eaux du détroit d'Hécate et de l'entrée Dixon. Les courants océaniques que l'on retrouve dans ces régions sont beaucoup plus puissants que ceux dans les régions côtières du Canada atlantique. De plus, sur le plan géographique, Haida Gwaii, qui s'appelait auparavant les îles de la Reine-Charlotte, jouxte ces canaux. C'est beaucoup trop dangereux d'avoir des pétroliers sur cette côte. De plus, les pétroliers sur la côte de la Colombie-Britannique sont les seuls à transporter du bitume dilué. Aucun pétrolier circulant dans le Canada atlantique ne transporte de bitume dilué, une substance qu'il est impossible de nettoyer.

Mme Karen McCrimmon: Monsieur le Président, je remercie la députée de ses commentaires instructifs. Je suis heureuse d'apprendre ces faits.

Il est absolument essentiel de savoir quel produit est transporté, comment il réagira dans l'eau et quelles répercussions les courants auront sur le produit. Nous avons entrepris des recherches à ce sujet afin de comprendre ce que ferait ce produit, mais celles-ci ne sont pas encore terminées.

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Monsieur le Président, j'écoutais attentivement le commentaire ainsi que les questions et réponses. Autant que je sache, c'est une interdiction visant les pétroliers, à vrai dire une interdiction visant les pipelines, dans le Nord de la Colombie-Britannique. Elle consiste simplement à déplacer le trafic à 100 kilomètres à l'ouest.

La députée d'en face a dit que le but était la conservation. Toutefois, l'article 6 de la loi permet au Cabinet d'accorder une exemption générale pour n'importe quelle raison pour permettre le maintien de la circulation de pétroliers. On ne peut donc parler de conservation quand le gouvernement se donne le moyen de faire exactement le contraire de ce qui est prévu. Je pense que cela compte.

Pourquoi le gouvernement approuverait-il un pipeline comme Trans Mountain alors qu'il veut, au nom de la conservation, éliminer toute circulation à proximité de la côte? Pourquoi ne le ferait-il pas aussi sur la côte sud? Les deux ont-elles une valeur différente?

• (1530)

Mme Karen McCrimmon: Monsieur le Président, je crois qu'une exemption serait possible en des circonstances extraordinaires. Si quelque chose change, s'il y a une urgence, si la technologie change au point où il faut un ajustement, il pourra y avoir un ajustement. Toutefois, il faudrait bien étudier la question pour qu'une telle mesure soit envisagée. Le Cabinet aurait cette capacité. En cas de situation d'urgence, il pourra réagir. C'est un élément clé de cette mesure législative.

Mme Shannon Stubbs (Lakeland, PCC): Monsieur le Président, le projet de loi C-48 fait partie du plan des libéraux pour éliminer graduellement l'industrie pétrolière du Canada et les emplois de centaines de milliers de Canadiens dont la subsistance dépend directement ou indirectement du secteur de l'énergie canadien. L'Institut canadien de recherche énergétique dit que chaque emploi créé en amont de l'industrie canadienne pétrolière et gazière crée deux emplois indirects et trois emplois induits dans d'autres secteurs. Des ingénieurs à Edmonton aux fabricants d'acier à Hamilton et aux travailleurs des raffineries à Sarnia et à Saint John, l'économie du Canada dépend de l'énergie canadienne.

Le Canada doit contribuer activement à l'avenir du secteur pétrolier et gazier dans le monde, car la demande en pétrole et en gaz ne cessera d'augmenter. Parmi les 10 principaux producteurs de pétrole et de gaz, le Canada et les États-Unis sont les deux seules démocraties libérales. Or, les politiques des libéraux étouffent le secteur canadien de l'énergie tandis qu'ailleurs dans le monde ce secteur est florissant.

Initiatives ministérielles

Depuis longtemps, le Canada est le producteur de pétrole et de gaz qui respecte le plus l'environnement et qui fait le plus preuve de responsabilité sociale. Les libéraux devraient faire valoir l'expertise du Canada, son sens de l'innovation et son savoir-faire en matière de réglementation. Au lieu d'imposer des politiques et des lois qui visent à éliminer progressivement l'exploitation des hydrocarbures, comme l'interdiction de circulation des pétroliers, les libéraux devraient être fiers du bilan Canada et envisager avec fierté l'avenir de son secteur pétrolier et gazier.

Dans la mesure où les pays en voie de développement se modernisent et où la classe moyenne prend de l'ampleur dans le monde entier, le pétrole et le gaz naturel continueront d'être les sources d'énergie les plus importantes pour répondre à la demande énergétique. Le monde a donc besoin de l'énergie canadienne et il veut du pétrole et du gaz qui proviennent du Canada.

Les libéraux ne cessent de nuire au secteur canadien de l'énergie. Ils ont fait avorter le projet Énergie Est en imposant des formalités administratives et des changements dans les régions rurales et ils ont carrément rejeté le projet d'oléoduc Northern Gateway qui avait déjà été approuvé. Maintenant que le projet d'expansion du pipeline Trans Mountain est en péril et que la crise qui le frappe s'aggrave, les libéraux imposent le projet de loi C48, qui interdit le chargement et le déchargement de pétrole brut et d'hydrocarbures persistants dans les ports de la côte nord de la Colombie-Britannique. Cette mesure législative privera le Canada de la voie de circulation la plus efficace en direction de l'Asie-Pacifique et empêchera la création de nouvelles infrastructures énergétiques dans la région. L'Agence internationale de l'énergie estime qu'au cours des cinq dernières années, 69 % de la croissance de la demande mondiale en pétrole venait de l'Asie pacifique et que cette demande devrait croître pendant encore des décennies. Le Canada doit pouvoir répondre à cette demande parce que les États-Unis sont à la fois le plus gros client et le principal concurrent du Canada.

Le gouvernement impose intentionnellement le projet de loi C-48 qui aura pour conséquence de priver les Canadiens d'éventuelles retombées. Cette mesure législative empêchera pour toujours la construction de pipelines qui permettraient d'acheminer le pétrole canadien, exploité dans le respect de l'environnement et des valeurs sociales, vers la région de Prince Rupert-Kitimat, d'où il pourrait être transporté jusque dans la région de l'Asie-Pacifique, qui est en forte croissance.

La décision de limiter délibérément le potentiel d'exportation du Canada en bloquant l'accès aux côtes met en péril le gagne-pain de Canadiens partout au pays. Cela limitera de façon très concrète la prospérité future. Faciliter l'acheminement du pétrole et du gaz canadiens vers les côtes du pays devrait être une priorité urgente. D'un point de vue économique, environnemental et moral, il est insensé d'atermoyer ou de tergiverser dans ce dossier. En bloquant le transport du pétrole canadien, on cède des parts de marché à des pays dont les normes, les mesures d'application de la loi et le bilan ne sont pas comparables à ceux du Canada ainsi qu'à nombre de régimes corrompus qui affichent un bilan désastreux en matière d'environnement et de respect des droits de la personne dans des pays où le développement énergétique ne profite qu'à une minorité de bien nantis.

En 2014, WorleyParsons a mené une étude comparative des grands pays producteurs de pétrole et de gaz et a conclu que le Canada applique les normes les plus rigoureuses du monde en matière d'environnement, de transparence réglementaire, d'analyse du cycle de vie, de consultation communautaire et de collaboration avec les peuples autochtones. Cette conclusion fait écho à plusieurs

grandes analyses comparatives publiées précédemment. Je souligne que ces conclusions datent d'avant les élections de 2015.

Chaque fois que les libéraux s'attaquent au bilan du Canada dans le domaine de l'énergie et de l'évaluation environnementale, ils donnent plus de pouvoir et d'assurance aux militants qui s'opposent au secteur canadien de l'énergie et qui luttent pour mettre fin aux exportations de pétrole et de gaz canadiens. Les libéraux se retrouvent dans un tel pétrin parce qu'ils ont décidé de défendre certains projets énergétiques et d'en attaquer d'autres. Les libéraux s'intéressent aux conséquences politiques mais non aux faits. Or, voici les faits.

Le bilan en matière de sécurité de l'infrastructure du secteur énergétique du Canada et de ses systèmes de transport, y compris les pipelines et les pétroliers, est aussi depuis longtemps l'un des meilleurs au monde. Les faits montrent que les pétroliers transportent régulièrement et en toute sécurité du pétrole brut de la côte Ouest du Canada, et ce, depuis les années 1930.

Le précédent gouvernement conservateur avait mis en oeuvre une série de mesures rigoureuses afin de créer un système de sécurité de classe mondiale pour les pétroliers. Il a amélioré la planification des interventions de même que les capacités des communautés des Premières Nations en matière de sécurité maritime, et fait en sorte que les pollueurs paient pour les déversements et les dommages causés sur toutes les côtes. Le Canada est déjà doté d'une réglementation exemplaire dans l'industrie, accompagnée de normes nettement supérieures à celles de l'étranger en ce qui concerne tous les aspects de la sécurité des pétroliers et des pipelines ainsi que la prévention des déversements et les interventions en pareil cas. Les libéraux s'appuient sur ce travail et le poursuivent.

Le délai d'intervention moyen de la Western Canada Marine Response Corporation est de 60 minutes depuis 10 ans. La Loi sur la marine marchande du Canada exige que cet organisme ait la capacité de nettoyer 10 000 tonnes de pétrole en 10 jours. Le plus grand déversement marin jamais enregistré s'est produit sur la côte Est.

● (1535)

Le chef Isaac Laboucan-Avirom de la Première Nation crie de Woodland a dit: « Ce que je ne comprends pas au sujet de ce moratoire relatif aux pétroliers est qu'il n'y a pas de moratoires semblables pour les autres côtes canadiennes. On a du pétrole qui arrive de l'Arabie saoudite et qui circule actuellement sur le fleuve Saint-Laurent. »

Donc, les libéraux jugent acceptable que des pétroliers transportent du pétrole étranger le long du fleuve Saint-Laurent, que des pétroliers livrent du pétrole de l'Arabie saoudite à la raffinerie Irving au Nouveau-Brunswick ou que l'on continue d'exploiter les installations de forage extracôtières au large de la Terre-Neuve. Toutefois, lorsqu'il est question des zones extracôtières du Nord près des Territoires-du-Nord-Ouest, ils s'opposent et l'interdisent, contre la volonté du premier ministre de la région. Lorsque cela donnerait des occasions d'élargir l'accès au marché, de créer des emplois bien rémunérés pour les Canadiens et de générer des millions de dollars de débouchés économiques pour les communautés autochtones, la réponse des libéraux est non, il faut éliminer cela progressivement.

Lors d'une séance du comité des transports, les Premières Nations n'ont eu que 30 minutes pour exprimer leur désaccord au sujet du moratoire relatif aux pétroliers, et elles ont parlé de leur investissement dans le projet d'oléoduc Eagle Spirit, un corridor d'une valeur de 17 milliards de dollars appartenant à des Autochtones, et ce qui pourrait être la plus grande réalisation des Premières Nations dans le monde. Ce projet d'oléoduc pourrait générer des débouchés économiques et des avantages sociaux, tout en réduisant la pauvreté au sein d'au moins 35 communautés autochtones pour des générations à venir. Le projet de loi C-48 nuitrait au travail phénoménal et aux aspirations de ces Premières Nations. Le projet d'oléoduc pourrait se retrouver du côté des États-Unis, faisant ainsi fuir les investissements dans le secteur de l'énergie de l'autre côté de la frontière.

Lors de la réunion du comité, qui s'est avérée la seule consultation que les libéraux ont menée auprès des Premières Nations directement touchées par le projet de loi, Calvin Helin, le président et chef de direction d'Eagle Spirit Energy et membre de la Première Nation Lax Kw'alaam, a dit que les 35 communautés qui ont appuyé le projet « n'appréciaient pas l'ingérence des étrangers, particulièrement ceux qu'elles perçoivent comme étant des riches héritiers, qui viennent dicter la politique gouvernementale sur les terres traditionnelles qu'elles ont gérées pendant plus de 10 000 ans ».

Calvin a ajouté ceci:

[...] nous avons établi un conseil des chefs qui représentait tous les chefs de l'Alberta jusqu'à la côte de la Colombie-Britannique. Ces chefs avaient beaucoup de pouvoir et d'influence sur les aspects environnementaux et sur le projet en général, alors il fallait tout les convaincre. Au bout du compte, ils étaient si satisfaits du modèle environnemental qu'on leur a présenté que, dès la première réunion, ils ont voté en faveur d'un corridor énergétique.

Le premier ministre dit souvent que rien ne compte plus à ses yeux que la relation entre l'État canadien et les peuples autochtones. Il dit vouloir « parvenir à une véritable réconciliation, une réconciliation substantielle et durable ». Or, ses paroles ne concordent pas avec les mesures qu'il prend. Le projet de loi, dicté par le premier ministre, empêcherait les communautés des Premières Nations de créer de la richesse et de saisir des possibilités.

Gary Alexcee, le vice-président du conseil des chefs favorables au projet Eagle Spirit, a dit ceci:

Si elles ne sont pas consultées, les Premières Nations de la Colombie-Britannique ne pourront pas améliorer leur situation économique, car elles n'ont même pas la possibilité de négocier le projet de loi C-48 avec le gouvernement. Si le projet de loi devait être adopté, aussi bien laisser le gouvernement nous donner des couvertures contaminées par la variole pour que nous disparaissions. C'est ce que le projet de loi signifie pour nous. [...] À l'heure actuelle, ce qu'on nous donne ne suffit même pas à assurer la croissance future des Premières Nations en Colombie-Britannique.

Moins d'un mois après les dernières élections, le premier ministre a ordonné aux ministres de travailler à l'interdiction des pétroliers, tout en précisant que les libéraux devaient « veiller à ce que les décisions se fondent sur la science, les faits et les preuves et servent l'intérêt du public ». Comment le premier ministre peut-il s'attendre à ce que les Canadiens croient qu'il ait, en moins d'un mois, consulté les communautés autochtones, l'industrie et les experts et réalisé une étude approfondie des dossiers, des normes, des résultats et des lacunes qui existent concernant l'environnement et la sécurité; une analyse comparative des règles, des mécanismes d'application et des bilans du trafic maritime dans toutes les eaux côtières au Canada et à l'étranger; et des études d'impact économique nationales, régionales et locales? De toute façon, c'est une imposture de cibler ainsi l'amarrage dans les ports et le chargement de pétrole canadien, sans interdire la circulation de navires étrangers ou de tout autre genre de bâtiments. Malheureusement, une tendance se dessine. Malgré les belles paroles, ce sont les coalitions d'électeurs, les considérations

Initiatives ministérielles

politiques et l'idéologie — et non des données probantes, des faits ou des consultations — qui induisent les conclusions prédéterminées des libéraux.

Fait alarmant, des fonds et des intérêts étrangers ont aussi influencé le projet de loi. Avant les élections de 2015, la Fondation Oak, de la Suisse, a versé une subvention de 97 000 \$ à la West Coast Environmental Law, afin que l'association fasse pression auprès du gouvernement dans le but précis de restreindre l'exploitation du pétrole et du gaz canadiens « au moyen d'un moratoire sur le transport de pétrole brut le long du Nord de la côte britanno-colombienne. »

Sur le site Web de la West Coast Environmental Law, on peut lire:

La West Coast Environmental Law vise à établir des conditions au titre desquelles [...] les partis d'opposition qui détiennent une majorité parlementaire collaborent en vue d'imposer une interdiction législative relative aux pétroliers en situation de gouvernement minoritaire ou d'inclure une promesse d'interdiction dans leur programme, ce qui les engagerait à agir après des élections débouchant sur un gouvernement majoritaire [...]

Calvin Helin a déclaré ceci:

Ce que les chefs constatent de plus en plus maintenant, c'est qu'on a recours à beaucoup de tactiques sournoises, où certaines personnes dans les communautés se font payer pour devenir porte-parole [...] Essentiellement, (ce sont) des marionnettes et des accessoires [...] ayant pour but de torpiller l'exploitation des ressources [...]

Il a ajouté que c'était scandaleux, que les gens devraient être en colère qu'on agisse ainsi et que les chefs sont indignés.

Les dirigeants autochtones d'Eagle Spirit affirment que l'interdiction des pétroliers découle d'une campagne de lobbying menée par des groupes environnementaux financés par l'étranger. Notamment, certains de ces groupes ont aussi été impliqués dans une opposition coordonnée contre le projet de gaz naturel liquéfié Pacific NorthWest, que les membres de la nation Lax Kw'alaams appuyaient également et accueilleraient favorablement après avoir obtenu des garanties environnementales et davantage d'information, mais il s'agit d'un autre projet qui s'est fait torpiller sous le gouvernement actuel.

● (1540)

Le projet prévoyait l'aménagement du port dans le territoire traditionnel de cette nation. Celle-ci est dirigée par un gouvernement semblable à une administration municipale, dont les membres sont élus, tandis que les tribus d'origine sont représentées par le conseil des chefs héréditaires des Lax Kw'alaams.

Calvin Helin a écrit ce qui suit:

Il se trouve que la Wilberforce Foundation, qui est établie à Seattle, a appuyé financièrement un écologiste extrémiste, qui s'est présenté comme étant un chef héréditaire de la tribu des Gitwilgyoots.

En mai 2016, les neuf tribus ont dénoncé publiquement cette fausse représentation. L'affaire a ensuite été réglée devant les tribunaux.

Calvin Helin a ajouté ceci:

Les dirigeants héréditaires légitimes dont la lignée gouverne le territoire depuis plus de 10 000 ans ont été choqués d'apprendre qu'un organisme environnemental de l'extérieur avait tenté essentiellement de renverser leur structure de leadership en place depuis des temps immémoriaux [...]

Voici une autre citation:

Wilberforce, la Gordon and Betty Moore Foundation, établie en Californie, le Sustainable Fisheries Partnership, établi à Hawaï, et d'autres entités ont investi dans des campagnes contre le gaz naturel liquéfié menées en Colombie-Britannique, tout comme ils avaient déjà financé des opposants aux projets d'exploitation des sables bitumineux. En effet, le dossier laisse entendre que le projet de longue haleine visant à créer [...] la forêt pluviale de Great Bear était une stratégie destinée à faire cesser les exportations d'hydrocarbures de l'Ouest canadien, au moment même où les États-Unis intensifiaient leur production.

Initiatives ministérielles

Un des groupes impliqués dans la campagne contre le gaz naturel liquéfié a insisté pour que les libéraux interdisent les pétroliers et a encouragé les opposants au projet Eagle Spirit, tout en prétendant représenter les Lax Kw'alaams.

En septembre 2016, le conseil des chefs a déclaré ce qui suit:

[Nous] voyons d'un mauvais oeil qu'on invite des manifestants professionnels issus d'organisations non gouvernementales et des membres de nations autres que les Lax Kw'alaams sur nos terres traditionnelles, car cela contrevient aux protocoles tribaux ancestraux. En fait, les neuf tribus des Lax Kw'alaams n'oseraient jamais se rendre sur le territoire d'une autre nation sans d'abord obtenir sa permission. Les gestes illégaux de ce groupe de rebelles ont créé une confusion dont nous nous serions volontiers passés, en plus de compromettre l'unité tribale et d'insulter les membres de nos neuf tribus.

Or, quand les libéraux, de connivence avec le NPD et les militants verts, proposent une mesure législative comme le projet de loi C-48 dans le but d'apaiser ces groupes, ils vont à l'encontre de la volonté des Premières Nations et de leurs dirigeants élus. Ils n'ont que les mots « consultations » et « réconciliation » à la bouche, mais la manière dont ils nuisent à l'économie de la région et le fait qu'ils refusent de consulter et d'écouter les principaux intéressés constituent un sommet d'hypocrisie. Le maire John Helin — le frère de Calvin — a été forcé de consacrer temps et ressources pour affronter cette coalition et contester le projet de loi C-48 devant les tribunaux.

Je n'en reviens tout simplement pas d'entendre des politiciens canadiens dire que les difficultés socioéconomiques et la pauvreté touchent les peuples autochtones de manière disproportionnée tout en utilisant tous les moyens à leur disposition pour les empêcher de se développer économiquement et de conclure des ententes bénéfiques pour eux, pour leurs jeunes et pour leur avenir.

Au total, 500 des 630 Premières Nations du Canada sont favorables aux pipelines et à l'exploitation pétrolière et gazière. Par exemple, le taux de chômage à Fort McKay, près des sables bitumineux d'Athabasca, est nul, et les actifs financiers de la ville dépassent les 2 milliards de dollars.

À elle seule, l'Alberta compte 327 entreprises qui appartiennent à des Autochtones et qui font affaire avec des entreprises du domaine de l'exploitation du pétrole et du gaz. Les entreprises d'exploitation des sables bitumineux mènent des activités commerciales d'une valeur de plus de 10 milliards de dollars avec des entreprises appartenant aux Premières Nations.

Le chef Jim Boucher, de la Première Nation de Fort McKay, dit:

Nous avons une perspective de l'industrie des sables bitumineux qui est différente de celle des gens qui ne sont pas proches de notre voisinage. Beaucoup de gens prennent des décisions en se fondant sur ce qu'ils voient et entendent des groupes environnementaux, ce qui est vraiment contraire à ce que nous croyons et à ce que nous voyons dans notre région.

L'exploitation responsable des sables bitumineux est un moteur clé de l'économie de l'Alberta et du Canada et crée de l'emploi. Même aussi récemment qu'en 2014, neuf nouveaux emplois à temps plein sur dix au Canada étaient créés en Alberta, générant des revenus fiscaux pour tous les ordres de gouvernement afin d'appuyer les programmes sociaux et les projets d'infrastructure dont tout le monde dépend.

Or, l'Alberta demeure aux prises avec des obstacles à l'acheminement du pétrole vers les marchés, prise en otage par le mythe voulant qu'une taxe sur le carbone généralisée appliquée à tout ralliera les gens à la cause des pipelines. Au lieu de cela, cette taxe nuira de manière disproportionnée à l'économie et fera en sorte qu'il sera plus difficile pour les Canadiens vulnérables, les Canadiens à faible revenu et les travailleurs pauvres du Canada de joindre les deux bouts.

Ce discours est particulièrement malsain, car le gouvernement de l'Alberta a été le premier en Amérique du Nord à réglementer les émissions et à en faire rapport, à établir des objectifs pour les réduire dans tous les secteurs, ainsi qu'à mettre en oeuvre une redevance ciblée sur le carbone pour les grands pollueurs industriels. Cela remonte à plus de dix ans.

Les exploitants et les travailleurs du secteur des sables bitumineux sont des chefs de file mondiaux pour ce qui est d'améliorer la production durable et l'efficacité énergétique et de réduire l'empreinte des travaux d'exploitation. Ils assurent une saine gestion de l'air, de l'eau, de la terre et des habitats tout en travaillant à la remise en état complète des sites. Les sables bitumineux constituent un atout stratégique à long terme que tous les pays aimeraient avoir sur leur territoire et que tous les autres chefs de gouvernement sauraient apprécier et promouvoir.

Les sables bitumineux sont synonymes d'innovation. Sans les nouvelles technologies, l'Alberta serait encore assise sur une source d'hydrocarbures dénuée de toute valeur économique. Cela vaut aussi pour l'ensemble du secteur énergétique: il est constamment en train d'innover, de progresser, de s'adapter.

Dans les années 1970, un ingénieur d'Imperial Oil, Roger Butler, a inventé un processus de récupération thermique du pétrole, le drainage par gravité au moyen de vapeur. À la même époque, le gouvernement de l'Alberta a mis sur pied le Bureau de recherche et de technologie des sables bitumineux de l'Alberta. Celui-ci avait pour tâche de favoriser l'exploitation des sables bitumineux, un défi, puisque la plupart de ceux-ci étaient enfouis profondément dans le sol et ne se prêtaient pas aux techniques minières habituelles.

● (1545)

Le premier projet commercial faisant appel au drainage par gravité au moyen de vapeur a été lancé à Foster Creek en 1996. La production a commencé six ans plus tard. Le gouvernement fédéral libéral et le gouvernement provincial progressiste-conservateur ont collaboré à la mise en place du cadre financier et réglementaire qui permettrait de profiter de cette ressource extraordinaire.

Les organismes de réglementation des valeurs mobilières ont pris note qu'il était désormais possible de récupérer le bitume enfoui en profondeur. En 2002, quand le *Oil & Gas Journal* de Houston a publié des estimations bien documentées au sujet des réserves mondiales de pétrole, il a indiqué que les réserves pétrolières confirmées du Canada étaient environ 40 fois plus importantes qu'auparavant, puisqu'elles étaient passées de 4,9 milliards de barils à 180 milliards de barils. D'autres autorités importantes ont abondé dans le même sens dans les années suivantes.

L'Alberta a le bonheur de disposer de ressources abondantes, accessibles et abordables. Le développement responsable de ces ressources profite à tous les Canadiens et à toutes les collectivités, puisqu'il contribue à la réduction de la pauvreté et au maintien d'emplois pour la classe moyenne. La production de pétrole à partir des sables bitumineux est une réussite technologique novatrice et relativement récente. C'est le fruit de partenariats entre le secteur privé, le secteur public, le monde universitaire et les Autochtones, partenariats qui devraient inspirer une grande fierté à tous les Canadiens.

Les libéraux devraient se faire les défenseurs des sables bitumineux de l'Alberta au lieu de les éliminer graduellement. Malheureusement, le projet de loi C-48 constitue une attaque en règle contre les sables bitumineux, les pipelines, le pétrole brut du Canada et le gagne-pain de centaines de milliers de Canadiens qui dépendent de la réussite de ce secteur. Il limite le rôle que peut jouer le Canada sur la scène mondiale. Par conséquent, j'encourage vivement les députés à voter contre l'interdiction des pétroliers.

M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de l'enthousiasme, des observations et des connaissances qu'elle apporte au débat.

La députée a parlé des mesures qui ont été prises pour améliorer l'efficacité des technologies d'exploitation des sables bitumineux, mais, pour l'instant, le monde brûle du carbone à un rythme alarmant, et c'est un énorme problème. Des scientifiques du monde entier nous ont dit que l'un des plus grands problèmes — sinon le plus grand — auquel est confrontée l'humanité est celui d'inverser cette tendance.

Nous en sommes à plus de 400 parties par million et nous nous approchons rapidement d'un réchauffement de deux degrés de la température moyenne mondiale. Quel est le plan des conservateurs pour inverser cette tendance, alors qu'ils continuent de préconiser l'utilisation des combustibles fossiles?

Mme Shannon Stubbs: Monsieur le Président, l'énergie canadienne reste la source d'énergie la plus économique, abondante et disponible pour l'utilisation au pays et dans le monde. Empêcher le Canada d'exporter son pétrole brut ne fait rien pour protéger l'environnement à l'échelle planétaire. En fait, cela ne fait que céder nos parts de marché à d'autres pays producteurs de pétrole et de gaz, qui accélèrent intensément leur production et dont les normes sont loin d'être comparables aux nôtres.

Le débat sur l'interdiction des pétroliers devrait inquiéter les députés du NPD et du Parti vert, ainsi que les électeurs de gauche à qui les libéraux tentent de plaire pour obtenir leur vote. L'hypocrisie et le vide du projet de loi sont scandaleux, puisqu'il ne prévoit même pas l'application de la zone d'exclusion volontaire déjà en vigueur dans la région.

Les libéraux, avec ce projet de loi, ont créé un scénario dans lequel ils mettraient fin à la construction de pipelines, à l'exploitation des sables bitumineux et à la circulation des pétroliers canadiens dans la région. Toutefois, des pétroliers de toutes les sortes et de toutes les tailles, des États-Unis et d'ailleurs, transportant différents produits, auraient tout de même le droit d'y circuler. Le NPD devrait donc être en train de s'opposer au projet de loi, puisqu'il ne fera rien de ce que les libéraux prétendent; ils ne l'ont présenté que pour garder les électeurs néo-démocrates de leur côté afin de conserver leurs assises en Colombie-Britannique.

• (1550)

Mme Anju Dhillon (Dorval—Lachine—LaSalle, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens s'attendent à ce que leur gouvernement établisse un équilibre entre les besoins économiques et les politiques et objectifs environnementaux. C'est exactement ce que ferait ce moratoire sur les pétroliers.

Que propose ma collègue d'en face pour lutter contre les changements climatiques et régler les crises qui s'annoncent?

Mme Shannon Stubbs: Monsieur le Président, le chef Isaac Laboucan-Avirom de la Première Nation des Cris des Bois s'oppose à l'interdiction des pétroliers. C'est l'un des représentants des 35 communautés situées le long du trajet, qui appuient unanimement l'oléoduc Eagle Spirit comme corridor énergétique. Il affirme:

Initiatives ministérielles

Je suis 100 % en faveur de l'environnement et 100 % en faveur de l'économie. C'est la seule façon d'avoir un but et de donner du travail aux gens. Cette interdiction des pétroliers ne va pas nous nuire seulement maintenant — ce qu'elle fait déjà —, mais elle va nuire aussi aux futures générations. J'ai quatre filles et je veux leur assurer une bonne éducation. Ce n'est pas avec l'aide sociale que j'y arriverai.

Le projet de loi C-48 nuirait à ces Premières Nations et bloquerait le pétrole canadien qui est extrait, transporté et produit selon les normes de sécurité les plus strictes et les plus respectueuses de l'environnement de tous les pays producteurs de pétrole et de gaz au monde. Voilà ce que bloqueraient les libéraux avec leur interdiction des pétroliers. Cela ne fait aucun sens.

M. Blaine Calkins (Red Deer—Lacombe, PCC): Monsieur le Président, je voudrais remercier ma collègue de Lakeland, qui vient de l'Alberta comme moi, pour le travail fantastique qu'elle accomplit à titre de membre du cabinet fantôme chargée du dossier de l'énergie.

Au cours des 10 années où j'ai siégé comme député du parti au pouvoir, je regardais les libéraux, le NPD et les verts courtiser tous ceux qui s'opposaient aux projets du secteur de l'énergie, dans l'espoir d'obtenir leurs votes. Aujourd'hui, les libéraux forment le gouvernement et s'aperçoivent qu'il est beaucoup plus difficile de réaliser ces projets s'il leur faut être malhonnêtes envers les gens auxquels ils ont fait des promesses. Ils aiment employer à toutes les sauces leur formule selon laquelle, pendant les 10 années où Stephen Harper était premier ministre, il n'a présidé à la réalisation d'aucun projet d'oléoduc.

De combien de kilomètres d'oléoducs Stephen Harper a-t-il réellement fait annuler la construction? Comment cela se compare-t-il au nombre de kilomètres d'oléoducs dont le premier ministre libéral actuel a annulé la construction?

Mme Shannon Stubbs: Monsieur le Président, en réalité, la capacité des oléoducs a triplé au Canada pendant que le Parti conservateur formait le gouvernement précédent, alors que, sous le règne des libéraux, des projets de construction d'oléoduc totalisant 7 000 kilomètres de long ont été abandonnés à cause de leurs politiques et de leurs attaques contre le secteur canadien de l'énergie. Ils ont déjà fait avorter plus de projets d'oléoducs qu'il n'y en a qui ont été construits et mis en exploitation à l'époque du gouvernement précédent.

S'agissant de la complicité flagrante du gouvernement avec les militants anti-énergie et de ses propos démagogiques de recherche effrénée de votes, je me permets de lire la déclaration commune des neuf tribus de Lax Kw'alaams:

Nous détenons des droits et des titres ancestraux non éteints depuis des temps immémoriaux au regard des terres et des océans de nos territoires traditionnels, et ces droits sont encore valides aujourd'hui [...];

En tant que premiers gardiens de nos territoires traditionnels, nous protégeons l'environnement depuis plus de 13 000 ans;

Nous avons toujours priorisé la protection de l'environnement et nous la prioriserons toujours, mais ce doit être fait en cherchant globalement le juste équilibre avec les autres priorités, notamment les questions communautaires ou sociales, l'emploi et les besoins du secteur privé;

Nous refusons farouchement que de grandes ONG étatsuniennes du domaine de l'environnement, qui gagnent leur argent en s'opposant aux projets d'exploitation des ressources naturelles, dictent les politiques gouvernementales et ce que nous devrions faire pour exploiter les ressources sur nos territoires traditionnels. [...] [Les] projets de ce type [ne font] que nous maintenir dans la même pauvreté endémique et nous faire subir les mêmes problèmes que les politiques colonialistes antérieures [...]

Le vice-président: Je crois que nous allons devoir nous arrêter là. La députée de Dorval—Lachine—LaSalle a la parole.

Mme Anju Dhillon: Monsieur le Président, dans sa plateforme électorale, le Parti libéral a proposé une mesure semblable. C'est ce que voulait la population et c'est pourquoi nous avons été portés au pouvoir.

Initiatives ministérielles

Ma collègue d'en face ne croit-elle pas que c'est ce que veulent les Canadiens? Nous formons un gouvernement majoritaire. Cela faisait partie de nos promesses électorales. Qu'est-ce que cela signifie selon elle?

Mme Shannon Stubbs: Monsieur le Président, de moins en moins de Canadiens, et pratiquement personne dans la circonscription que j'ai la chance de représenter, croient encore ce que disent les libéraux, surtout lorsqu'il est question d'énergie et de protection de l'environnement. C'est ce qui explique que toute la gauche les a laissés tomber au sujet de l'expansion de Trans Mountain, par exemple. Pas un seul des conservateurs, qui considèrent tous que l'approbation du pipeline sert l'intérêt national, ne croit les libéraux.

Les libéraux se sont aussi fait élire sur la promesse de fonder leurs décisions sur les preuves, la consultation, les données scientifiques et les faits, et particulièrement sur la consultation des peuples autochtones. Ils n'arrêtaient pas de dire que la relation avec les Autochtones est celle qui compte le plus pour eux.

Qu'est-ce qui leur échappe dans le fait que leur moratoire relatif aux pétroliers viendra miner les opportunités, la volonté, les décisions, les aspirations et le dur labeur de 35 communautés autochtones de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et qu'il nuira à la prospérité à venir du Canada, au détriment de l'ensemble du pays, de chaque personne dans chaque province, tous secteurs confondus? C'est ce que font réellement les libéraux. Ils peuvent bien radoter leurs croyances, leurs promesses et les réalisations qu'ils comptaient accomplir, plus personne ne les croit. C'est bien mérité; c'est de leur faute.

• (1555)

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, lundi dernier, j'ai eu l'occasion de prendre la parole au sujet du projet de loi à l'étape du rapport. J'ai alors précisé que les conservateurs ne vont pas souscrire au mythe voulant que le projet de loi ait quoi que ce soit à voir avec le transport. Nous savons que c'est un moratoire sur les pipelines et l'exploitation des ressources, et c'est exactement pour cette raison que ma collègue de Lakeland a mené la charge dans ce dossier, étant donné qu'elle est la ministre du cabinet fantôme en matière de ressources naturelles. Je crois qu'elle a fait un excellent travail pour soulever tous les problèmes entourant ce moratoire relatif aux pétroliers.

Je la remercie de m'avoir permis d'assister à une conférence de presse qu'elle a donnée aujourd'hui en compagnie du maire de Lax Kw'alaams, M. Helin. J'aimerais lui offrir l'occasion de nous expliquer l'objectif de cette conférence de presse.

Mme Shannon Stubbs: Monsieur le Président, le maire Helin a l'impression que les voix de sa communauté, la sienne à titre de dirigeant et celles des chefs élus là-bas sont enterrées sous le bruit de l'alliance des militants anti-énergie. Sa communauté et lui n'ont pas été consultés à propos du moratoire relatif aux pétroliers. Pourtant, ce sont eux qui seront les plus directement touchés. Il prend la parole pour lutter au nom des intérêts et des aspirations de sa communauté. Il interpelle le gouvernement qui, selon lui, a violé les droits et les titres de sa communauté en prenant des décisions qui s'appliquent à son territoire traditionnel. C'est la même communauté qui appuyait le projet de gaz naturel liquéfié Pacific NorthWest, lequel a été annulé. Le gouvernement libéral l'empêche également de diversifier ses pêches.

Les membres de la communauté s'opposent au moratoire relatif aux pétroliers. Ils font tout pour être écoutés. Ils ont participé à une rencontre avec les libéraux, et on leur a dit qu'il n'y avait aucune marge de manoeuvre. Le premier ministre a imposé le moratoire

relatif aux pétroliers dans le premier mois suivant les élections de 2015. Le maire était ici pour parler au nom des gens qu'il représente, et les Canadiens ne seront jamais trop reconnaissants pour le leadership dont il fait preuve.

M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour parler du projet de loi C-48, qui vise à interdire la circulation des pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. Les néo-démocrates sont heureux de voir que le gouvernement libéral prend enfin des mesures pour protéger cette région de la circulation de bâtiments qui transportent du pétrole brut. Ils craignent cependant que ce projet de loi accorde au ministre un trop grand pouvoir discrétionnaire quant à l'exemption de bâtiments de cette interdiction et à la définition des carburants visés. Nous espérons que le gouvernement adoptera des amendements utiles pour limiter le pouvoir du ministre et accroître les ressources destinées aux interventions en cas de déversement. Nous sommes par ailleurs vivement préoccupés par le fait que les Premières Nations et les collectivités côtières n'ont pas été consultées.

J'aimerais parler de mon collègue le député de Skeena—Bulkeley Valley et du travail qu'il a accompli dans sa circonscription sur la côte nord-ouest relativement à cette interdiction de circulation des pétroliers. Il a mené des consultations auprès de nombreuses personnes dans les collectivités ainsi que des Premières Nations. Il a travaillé avec elles et s'est intéressé à leurs préoccupations. Ce qu'on lui a dit, sur une période de plusieurs années, c'est qu'un seul déversement pourrait mettre fin à leur mode de vie. Ce mode de vie repose sur l'océan: sur le saumon, le flétan, les mollusques et les crustacés, un océan en santé et propre. On lui a dit que les risques étaient trop grands, qu'ils n'en valaient tout simplement pas la peine.

Patrick Kelly, le président du conseil de la Coastal First Nations Great Bear Initiative, a rédigé une lettre d'opinion publiée le 11 février dernier dans laquelle il exprime le soutien des Premières Nations côtières à l'égard de l'interdiction frappant les pétroliers le long de la côte nord. En voici le texte:

L'océan fait partie intégrante de l'économie, des cultures et des sociétés des Premières Nations côtières. Un déversement de pétrole dans nos eaux territoriales, qui comprennent les côtes nord et centrale et les côtes de Haida Gwaii, serait catastrophique.

Nous comprenons qu'expédier des marchandises au moyen de grands navires est essentiel pour notre économie moderne. L'utilisation de combustibles fossiles est une réalité avec laquelle nous devons composer pendant la transition vers un avenir énergétique propre. Cependant, la question n'est plus de savoir s'il y aura un déversement, puisque cela s'est déjà produit. Il n'existe aucun système « de calibre mondial » pour le nettoyage des déversements de pétrole qui fonctionnera sur les côtes. Un tel système n'existe tout simplement pas.

Les Heiltsuks ne se sont toujours pas remis du déversement de diésel causé par le naufrage du *Nathan E. Stewart*. Il pourrait s'écouler des années avant que leurs eaux, les bancs de palourdes et les autres ressources marines se rétablissent. Les Haïdas ont évité de justesse un désastre en octobre 2014, lorsqu'un vraquier de 135 mètres, le *Simushir*, a subi une panne de moteur et a dérivé dans leurs eaux en raison de vents de tempête. Les Gitga'ats ont été touchés par deux déversements de pétrole, soit lorsque le *Zalinski*, qui contenait du mazout C, a fait naufrage et lorsque le traversier de la Colombie-Britannique, le *Queen of the North*, a sombré en 2006. Le gouvernement avait promis de nettoyer les dégâts, mais il y a toujours des fuites de carburant provenant des deux épaves.

Notre identité et notre culture s'éteindront si le poisson, les animaux, les plantes, nos remèdes, nos créatures et nos oiseaux sont menacés. D'anciennes pratiques industrielles et commerciales non durables ont déjà eu de graves conséquences sur notre mode de vie et nos moyens de subsistance. Par exemple, il y a eu un déclin du poisson et des pêches sur la côte.

Initiatives ministérielles

Historiquement, nos dirigeants ont géré nos territoires et nos ressources de façon à répondre aux besoins de notre collectivité. Lorsque tout allait bien, il y avait de la richesse et des excédents, et cela favorisait le commerce, notamment le commerce entre tribus. Diriger signifiait également appliquer les lois autochtones et protéger les terres, les eaux et les ressources. Nous sommes guidés par le potlatch, nos chefs héréditaires et nos aînés, qui nous ont appris à établir un équilibre entre les besoins économiques de notre peuple et le respect de nos terres, de nos cultures et de l'environnement. Ils nous ont dit que les pétroliers présentent trop de risques pour notre existence et doivent donc être écartés de nos territoires. Des consultations ont été menées grâce au solide leadership des collectivités faisant partie de la Coalition des Premières Nations.

En tant que chefs et dirigeants, il nous incombe de laisser aux générations futures un environnement sain et une économie durable. C'est pourquoi nous travaillons de concert avec le gouvernement fédéral afin de créer une industrie des pêches qui profitera à nos collectivités. C'est pourquoi nous travaillons de concert avec le gouvernement de la Colombie-Britannique afin d'élaborer de nouvelles stratégies en matière d'énergie propre qui tiendront compte dès le début des Premières Nations.

● (1600)

Les Premières Nations côtières, par l'intermédiaire de leur société de crédits de carbone, sont désormais le plus important vendeur de crédits de carbone au Canada, et les recettes provenant des ventes sont réinvesties par chacune des nations pour mieux protéger leurs terres et leurs ressources. Ensemble, les nations autochtones emploient maintenant plus de 100 gardiens et intendants de l'environnement qu'elles ont formés.

Nos membres et nos communautés ont besoin d'emplois et de revenus, et nous savons que les secteurs traditionnels des ressources à eux seuls ne suffiront pas à répondre aux besoins grandissants de nos nations. Nous devons diversifier nos activités. Toutefois, l'exploitation de nouvelles ressources ou les projets industriels ne doivent jamais compromettre notre environnement naturel. Il n'y a pas de place pour les pétroliers sur notre côte. En tant qu'Autochtones qui vivons sur ce territoire depuis plus de 14 000 ans, en tant que Britanno-Colombiens et en tant que Canadiens, nous avons une responsabilité collective de protéger nos terres, nos eaux et nos ressources.

Le moratoire relatif aux pétroliers est une bonne mesure d'intérêt public; elle est même nécessaire.

Voilà une lettre très éloquent, et je suis heureux d'avoir pu la lire à la Chambre.

Je me suis lancé en politique pour préserver la qualité de vie des habitants de la côte Ouest; l'incroyable biodiversité qu'on trouve dans la province de la Colombie-Britannique; les rivières, les lacs, les forêts, les montagnes, les océans, la faune; et les communautés et les économies qui se sont développées grâce à cette abondance. Cependant, la façon dont nous vivons à présent menace cette abondance et cette biodiversité. Nous avons des espèces en péril, menacées et en voie de disparition, que ce soit le saumon, la truite arc-en-ciel, l'esturgeon, le caribou ou de nombreuses autres espèces énumérées dans la Loi sur les espèces en péril.

Il s'agit ici de véritables problèmes qui ne sont pas faciles à résoudre. Il faut donc une réelle volonté politique pour parvenir à une solution et faire les choses autrement. Nous devons trouver des façons de vivre dans les limites de nos moyens et faire la transition vers une économie à faibles émissions de carbone, et nous devons le faire de façon équilibrée. Nous devons effectuer une transition équilibrée vers un mode de vie plus durable.

C'est ce qui m'a incité à parcourir à la nage les 1 400 kilomètres du fleuve Fraser, un des plus hauts lieux de la pêche au saumon du monde. Northern Gateway, le projet d'oléoduc d'Enbridge, aurait traversé des centaines de cours d'eau, dont des rivières et des ruisseaux où vont frayer les saumons et toutes sortes d'autres poissons, ainsi que des pentes très escarpées, des vallées montagneuses et la partie septentrionale du bassin du fleuve Fraser. Je tenais tellement à communiquer mon message sur la durabilité que j'ai nagé pendant trois semaines dans des eaux glacées à partir du mont Robson, où le fleuve Fraser prend sa source, jusqu'à Prince George. J'ai traversé le canyon du Fraser, viré vers l'ouest à la hauteur de Hope et direction de Coquitlam, ma ville, que j'ai dépassée pour me rendre jusqu'à l'embouchure du fleuve, dans le

territoire de la bande de Musqueam, à Vancouver, près de la mer des Salish.

Il s'agit d'une des activités les plus difficiles que j'ai faites de ma vie — nager pendant trois semaines dans des eaux froides —, mais cela m'a enseigné une chose. J'ai appris à être résolu et je me suis engagé à faire tout mon possible pour encourager les gens à faire la transition vers un mode de vie durable, ce qui comprend la transition juste et équitable vers une économie à faibles émissions de carbone en délaissant progressivement le pétrole et le gaz en faveur de formes d'énergie renouvelables.

Les raisons sont claires. Les données scientifiques sont on ne peut plus probantes. Les pays du monde entier produisent tellement de carbone en brûlant du pétrole, du charbon et du gaz qu'ils changent le climat. Nous avons maintenant excédé 400 parties par million, un sommet historique. Nous sommes en bonne voie d'atteindre un réchauffement moyen de deux degrés Celsius, ce qui aura, selon les scientifiques du monde entier, des conséquences dramatiques sur la civilisation humaine, les économies, les collectivités et tous les autres êtres vivants avec qui nous partageons la planète. Les conséquences ne se feront pas seulement sentir à l'avenir. Nous les ressentons actuellement sous forme d'inondations, d'incendies et d'impacts sur la planète.

● (1605)

Par conséquent, il faut parfois savoir dire non. Il faut rejeter les choses qui nous causeront du tort. Nous en avons justement l'occasion. L'interdiction des pétroliers au large de la côte nord de la Colombie-Britannique est la chose à faire.

Une autre occasion nous est offerte avec le projet de pipeline de Kinder Morgan. Ce projet, s'il est réalisé, augmentera de 700 % la circulation de pétroliers au port de Vancouver et dans la baie Burrard. Depuis deux ans, le député de Burnaby-Sud s'emploie à sensibiliser la population aux effets néfastes du projet de Kinder Morgan et à montrer que les risques en dépassent largement les retombées. Tout comme moi, il sait que c'est dans les moments comme celui-ci que nous devons nous opposer fermement et de façon raisonnée aux projets qui ne favorisent pas la prospérité du pays plein d'avenir que nous aimons tant. Pire encore, ce projet nuira à notre qualité de vie et à celle des prochaines générations.

Je suis très déçu que le gouvernement donne toujours son aval au projet d'oléoduc Trans Mountain de Kinder Morgan. Cet oléoduc fera tripler la quantité de pétrole extrait des sables bitumineux qui est acheminée vers la côte britanno-colombienne, où il sera chargé dans des pétroliers et transporté en pleine mer, dans le fragile habitat de l'épaulard résident du Sud et d'autres espèces marines. En plus d'augmenter considérablement le bruit d'origine humaine et la fréquence des collisions, ce projet augmentera aussi les risques de déversements catastrophiques d'hydrocarbures dans l'habitat de l'épaulard, qui auraient de terribles effets pour cette espèce en péril emblématique et pour l'ensemble de l'écosystème de la mer des Salish.

Initiatives ministérielles

Le gouvernement nous dit de ne pas nous inquiéter, que son prétendu plan de protection des océans est à toute épreuve. Le problème c'est que, en cas de déversement de pétrole, le gouvernement n'a pas de plan d'intervention visant les mammifères marins. Comme de nombreux députés et moi-même l'avons dit à maintes reprises à la Chambre, les pétroliers transporteraient du bitume dilué alors qu'il n'existe actuellement aucune technologie pour nettoyer cette substance. Une telle technologie n'existe tout simplement pas. Par surcroît, le relief accidenté de la côte de la Colombie-Britannique et les conditions météorologiques souvent difficiles peuvent compliquer énormément les efforts d'intervention.

Le bilan du gouvernement et sa capacité à intervenir en cas d'urgence préoccupent beaucoup d'habitants de la côte de la Colombie-Britannique. Les interventions lors du déversement du *Marathassa* en 2015 dans la baie English, à Vancouver, et lors du déversement du *Nathan B. Stewart* près de Bella Bella ont prouvé que le plan d'intervention du Canada laisse gravement à désirer. Le gouvernement ne cesse de faire des annonces de financement pour le Plan de protection des océans, mais tout l'argent du monde ne changera pas le fait que les conséquences d'un déversement de pétrole sur la côte sauvage de la Colombie-Britannique seraient dévastatrices.

Pour conclure, je vais me reporter au résumé de ce que l'organisme DeSmog veut que les Canadiens sachent au sujet du projet de loi C-48.

Un: DeSmog indique qu'une interdiction des pétroliers n'empêchera pas les superpétroliers transportant du pétrole raffiné de s'approcher des côtes. Bien que la mesure législative proposée empêche les superpétroliers transportant du pétrole brut et des hydrocarbures semblables d'entrer dans les ports du Nord et d'en sortir en grand nombre, elle n'empêche pas la même chose pour les produits pétroliers raffinés, ce qui laisse la porte ouverte aux futurs grands projets de raffineries de pétrole sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Deux raffineries ont été proposées, une à Kitimat, appelée Kitimat Clean, qui raffinerait 400 000 barils de pétrole par jour, et le projet de raffinerie Pacific Future Energy, qui raffinerait 200 000 barils par jour. Ce sont là les quantités prévues.

Deux: l'organisme DeSmog se dit très inquiet de ce que l'interdiction ne vise pas les pétroliers transportant 12 500 tonnes ou moins de pétrole. C'est une énorme quantité de pétrole. Une fois adopté, le projet de loi empêcherait seulement les navires transportant plus de 12 500 tonnes de pétrole brut d'arrêter aux ports côtiers. C'est une grande préoccupation pour ses lecteurs.

Trois: DeSmog indique que l'interdiction des pétroliers n'empêcherait pas un autre accident comme celui du *Nathan E. Stewart*. L'interdiction des pétroliers a été annoncée pour la première fois par le gouvernement fédéral après une visite du ministre des Transports sur le territoire des Heiltsuks pour constater un déversement de diésel du *Nathan E. Stewart*, une barge remplie de diésel qui a coulé. Ce déversement a eu des répercussions dévastatrices sur la pêche locale et la pêche de mollusques et de crustacés.

● (1610)

Selon Jess Housty, conseillère tribale de la nation des Heiltsuks, l'interdiction visant les pétroliers « ne change rien ». Elle est vivement préoccupée par la circulation des pétroliers et par les types de produits qui seront transportés au large de la côte nord, où elle habite.

Quatrièmement, DeSmog souligne que la côte sud de la Colombie-Britannique n'est toujours pas protégée dans les environs de Vancouver et de Victoria. DeSmog craint que l'interdiction visant

les pétroliers ne change rien à la circulation au large de la côte sud de la Colombie-Britannique, à proximité du port de Burnaby-Vancouver, où se termine l'oléoduc Trans Mountain de Kinder Morgan.

Cinquièmement, DeSmog signale aux Canadiens que les détails concernant les combustibles interdits peuvent changer. J'ai d'ailleurs parlé des pouvoirs ministériels discrétionnaires. Même si l'interdiction visant les pétroliers empêche le transport de grandes quantités de pétrole brut au large de la côte britanno-colombienne et même si le projet de loi vise également des hydrocarbures lourds, qu'on désigne comme des hydrocarbures persistants à l'annexe du projet de loi, DeSmog craint que l'on puisse transporter bien d'autres types de substances nuisibles qui sont susceptibles de menacer le mode de vie des résidents des collectivités côtières.

C'est une énorme source d'inquiétude pour nombre de collectivités côtières, de nations autochtones et d'autres résidents de la côte ouest du pays. C'est un aspect de plus en plus préoccupant pour bien des résidents de ce grand pays.

L'interdiction pour les pétroliers de naviguer au large de la côte nord est un premier pas dans la bonne direction, mais il y a encore fort à faire pour intervenir relativement aux effets des changements climatiques, au rythme alarmant de la disparition des espèces et au besoin d'assurer une transition juste et équitable vers un mode de vie plus durable.

● (1615)

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Monsieur le Président, j'apprécie l'enthousiasme du député de Port Moody—Coquitlam dans ce dossier. Je siège avec lui au comité des pêches, et je sais qu'il aime se dire déterminé à sauver le saumon, entre autres choses.

Je n'affirmerai pas qu'il tente délibérément d'induire la Chambre en erreur, mais j'aimerais tout de même signaler quelques faits.

Le député dit que la circulation des pétroliers a augmenté de 700 %. Ce chiffre ne tient pas la route. Il ne tient pas compte du nombre de pétroliers qui transportent du pétrole étranger jusqu'aux ports canadiens et se rendent dans la région même où la présence du pipeline de Kinder Morgan serait, selon le député, inacceptable.

Le député a aussi dit qu'il avait descendu le fleuve Fraser à la nage. C'est une grande prouesse athlétique. Il a parlé du pipeline qui pourrait traverser la région qu'il a parcourue. Pendant qu'il nageait, a-t-il compté les wagons qui passaient sur la voie ferrée, le long du fleuve Fraser? Ces wagons traversent le même secteur. Ils traversent ma circonscription, dépassent Shuswap, longent la rivière Thompson et continuent le long de la rivière Illecillewaet, qui rejoint le bassin hydrographique du fleuve Columbia. Le député aurait dû compter tous les wagons qui passaient: ils présentent beaucoup plus de risques qu'un pipeline.

Que pense-t-il de l'interdiction des pipelines et des pétroliers?

M. Fin Donnelly: Monsieur le Président, le député partage ma passion pour le saumon et les autres animaux sauvages. Je sais que son travail avec la fédération de la faune de la Colombie-Britannique, avant qu'il se lance en politique, a été impressionnant et bien reçu à la Chambre.

J'aimerais le corriger sur ce qu'il pensait m'avoir entendu dire. J'ai parlé d'une multiplication par sept, et non par 700. Il s'agit d'une augmentation de 700 %, ce qui veut dire sept fois. Je tiens à le corriger sur un autre point. J'ai parlé de la circulation des pétroliers, et non seulement des navires-citernes. Il s'agit certainement d'une augmentation.

Les gens disent essentiellement qu'ils ne pensent pas que le risque en vaut la peine sur la côte Ouest. Ils ne sont pas prêts à prendre ce risque.

J'ai eu l'occasion de compter les ponts quand j'ai nagé dans ce fleuve de 1 400 km de long. J'en ai vu plusieurs et, certainement, j'ai songé à plusieurs choses. J'ai songé surtout à la passion qui motivait ma nage. Il y a tant d'autres personnes en Colombie-Britannique et partout au Canada qui partagent ma passion pour cet incroyable mode de vie, cette biodiversité que nous partageons sur la côte Ouest. Les gens de cette région veulent qu'elle demeure ainsi, tout comme moi, et ce sera tout un défi, à l'avenir.

Mme Joyce Murray (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, tout d'abord, je tiens à féliciter le député de Port Moody—Coquitlam de tout ce qu'il a accompli pour protéger le saumon et son habitat, et aussi pour protéger la côte nord contre la circulation des navires-citernes grâce à une initiative, il y a quelques années, lorsqu'il a été élu pour la première fois au Parlement.

Plus tôt dans le débat, un député conservateur a demandé pourquoi, alors qu'il y a tellement plus de navires-citernes sur la côte Est, qu'il ne semble pas y avoir la même préoccupation au sujet des risques là-bas que sur la côte Ouest. Il se demandait pourquoi nous nous ferions du souci pour la côte Ouest. Quelle est la différence? J'ai pensé demander au député de partager son opinion sur ce qui est unique sur la côte nord du Pacifique, comparativement aux autres régions et aux autres côtes du Canada.

• (1620)

M. Fin Donnelly: Monsieur le Président, je sais que la députée a siégé au comité des pêches au cours de législatures précédentes. Je suis au courant du travail qu'elle accomplit en privé pour restaurer les forêts de la Colombie-Britannique. Je suis donc reconnaissant de sa question et de son intérêt. Elle soulève un bon point concernant la différence entre les deux côtes.

La côte Ouest est magnifique en raison de sa biodiversité exceptionnelle, tant en milieu marin qu'en milieu terrestre. Il y a des baleines. Certaines d'entre elles sont menacées, surtout les populations résidentes, mais nous avons vu des espèces de baleines se rétablir. Il y a du saumon et du flétan. Les poissons, les mollusques et les crustacés sont extraordinairement variés et on les trouve en abondance du sud au nord de la côte. C'est grâce à eux que les économies locales ont été développées, notamment par les Premières Nations. Durant 10 000 à 15 000 ans, celles-ci ont vécu des produits de l'océan. Encore aujourd'hui, beaucoup de localités côtières dépendent de ces abondantes ressources et veulent les voir protégées. C'est pourquoi elles souhaitent ardemment, tout comme moi, protéger, préserver et conserver ces richesses naturelles.

[Français]

M. Pierre Nantel (Longueuil—Saint-Hubert, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais féliciter mon collègue pour son allocution et sa passion vibrante à l'égard de l'environnement, ainsi que pour son engagement dans cette croisade visant à bien faire connaître l'importance des enjeux devant nous. Honnêtement, je ne savais pas qu'il avait fait ce geste athlétique de passer trois semaines dans l'eau froide. Je le félicite. Je suis emballé de voir à quel point c'est une personne qui va au bout de ses convictions. Je pense qu'il représente bien les gens de sa circonscription pour lesquels ces enjeux sont cruciaux et vitaux.

À la Chambre, nous avons un débat de société, et il a bien raison de dire que nous sommes rendus à l'heure des choix, à l'heure où il faut identifier ce qui fait mal à la planète. Évidemment, c'est atroce

Initiatives ministérielles

pour une province dont la croissance économique est liée à l'exploitation de ses ressources fossiles.

J'aimerais savoir si mon collègue ne croit pas que ce serait bien, par exemple, de consacrer de l'énergie à la recherche d'autres perspectives d'emploi pour les travailleurs et pour les travailleuses qui oeuvrent dans le monde de l'extraction des sables pétroliers.

[Traduction]

M. Fin Donnelly: Monsieur le Président, oui, nous sommes à l'heure des choix. Je suis heureux qu'il soit maintenant au courant des trois semaines marquantes que j'ai passées à nager dans le Fraser. Je l'ai fait deux fois. Je l'ai fait en 1995 et en 2000. La seule conséquence dont j'ai souffert est que j'ai eu envie de me lancer en politique, et cela m'enthousiasme.

La question qu'il a posée sur le fait que le Canada et le reste du monde sont rendus à l'heure des choix en matière de consommation d'énergie est cruciale, et une transition est nécessaire. Il y a convergence entre la science, l'information et les connaissances locales. Tout indique qu'une transition doit se faire maintenant et que nous ne pouvons plus simplement nous contenter de savoir qu'elle est inévitable. Il est temps de s'y mettre. Ce n'est pas un enjeu futur. C'est un enjeu d'aujourd'hui. Nous devons tenter de concevoir, de soutenir et de faire une transition juste vers les énergies renouvelables et l'énergie géothermique, solaire, éolienne et hydroélectrique. Nous devons investir dans ce genre de projets.

Nous devons travailler avec les municipalités, les provinces, les territoires et les gens pour faire la transition. Il faut qu'il y ait de l'emploi. Les collectivités et l'économie en ont besoin pour prospérer. Il faut que nous puissions léguer une planète habitable et durable aux générations futures et que nous puissions être fiers en tant que société et gouvernement d'avoir fait tout en notre possible pour qu'elles aient un mode de vie durable.

C'est pourquoi je suis d'avis que le projet de loi C-48 nous permet d'avancer dans la bonne direction. Il va falloir aller encore plus loin pour adopter un mode de vie durable, le soutenir et le favoriser, et pour effectuer la transition qui est nécessaire dès aujourd'hui.

• (1625)

Mme Joyce Murray (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor, Lib.): Monsieur le Président, je suis très reconnaissante d'avoir l'occasion de parler aujourd'hui de l'importance de la côte nord de la Colombie-Britannique et des raisons pour lesquelles nous cherchons à la protéger à l'aide du projet de loi C-48.

[Français]

La zone visée par le moratoire sur les pétroliers s'étend de la frontière sud de l'Alaska jusqu'à la pointe de la Colombie-Britannique continentale, à l'extrémité nord de l'île de Vancouver, et elle englobe l'archipel Haida Gwaii.

[Traduction]

Pour commencer, j'aimerais citer un document rédigé il y a huit ans:

Le projet de loi [...] interdirait la circulation des pétroliers transportant du brut dans les eaux intérieures qui entourent Haida Gwaii, des eaux dangereuses connues sous les noms d'entrée Dixon, de détroit d'Hécate et de bassin de la Reine-Charlotte. Il protégerait nos océans et nos communautés contre le risque de grands déversements d'hydrocarbures et favoriserait un développement économique durable, c.-à-d. soucieux des pêcheries et du tourisme de la Colombie-Britannique, deux secteurs en expansion.

Initiatives ministérielles

[Le] projet de loi répond à l'appel clair des Britanno-Colombiens, [dont la majorité] sont favorables [...] à une interdiction permanente de la circulation des pétroliers le long de la côte nord de leur province. Les Premières nations, les municipalités et des milliers d'entreprises de la province dont la croissance et la durabilité sont tributaires de la santé de l'océan et de l'écosystème côtier réclament d'une seule voix une interdiction permanente.

En fait, le projet de loi ne vise pas les produits du gaz naturel et n'aura aucun effet sur les livraisons actuelles de condensat à Kitimat, en Colombie-Britannique. Les localités de la province vont continuer de recevoir leurs livraisons de carburant diesel et d'autres produits pétroliers, et le projet de loi ne changera rien aux livraisons actuelles ou à venir vers l'Asie et les États-Unis qui transitent par le port de Vancouver. Il n'empêchera pas non plus d'exporter plus de brut canadien pour répondre à la demande croissante du marché mondial. Enfin, il ne donne pas au Ministère de nouveaux pouvoirs de fermer d'autres régions d'expédition au Canada, car la Loi sur la marine marchande du Canada comporte déjà ces pouvoirs.

Le projet de loi tient compte du fait que les Canadiens veulent à la fois la protection de la faune et la prospérité. Nous pouvons leur procurer les deux si nous choisissons judicieusement où et comment procéder au développement.

Nous avons vu les répercussions environnementales, économiques et sociales désastreuses des catastrophes de l'*Exxon Valdez* et de BP [dans le golfe du Mexique]. Un gros déversement le long des côtes de la Colombie-Britannique mettrait des écosystèmes fragiles et leur faune en péril, appauvrirait les communautés et compromettrait beaucoup de nos [dizaines de milliers d']emplois côtiers. Le risque est tout simplement trop grand.

C'est un extrait d'une lettre envoyée à mes collègues lorsque j'ai présenté le projet de loi C-606 en 2010. Aujourd'hui, je suis vraiment reconnaissant au ministre des Transports d'avoir présenté le projet de loi C-48, car il accomplira exactement ce que je demandais dans mon projet de loi, le projet de loi C-606.

J'ai eu l'occasion de me rendre dans 15 municipalités le long de la côte et d'y tenir des séances où j'ai pu recueillir l'avis des membres de la collectivité, notamment des représentants des chambres de commerce, des peuples autochtones et du grand public. Le consensus évident qui se dégageait était que le nord de la côte du Pacifique revêt une énorme importance à l'échelle internationale et qu'il faut protéger cette région contre le risque d'un déversement de pétrole majeur.

J'ai parlé à des gens qui m'ont montré des photos d'eux-mêmes, bottes de caoutchouc aux pieds, en train d'enlever le pétrole dont des animaux marins et des berges étaient recouverts dans le golfe du Prince William, en Alaska, après le déversement par l'*Exxon Valdez* de 10,8 millions de gallons américains de pétrole, en 1989. Certains des écosystèmes touchés ne se sont jamais remis de ce déversement, qui a encore aujourd'hui des effets sur l'économie et l'environnement dans ces secteurs. Je pouvais facilement comprendre les inquiétudes des gens de la côte nord.

Je vais expliquer pourquoi cette région est unique, fragile même, et pourquoi j'ai écrit dans ma lettre que les gens de Colombie-Britannique considèrent que les bénéfices pour leur province ne valent pas qu'on prenne un si grand risque.

• (1630)

J'aimerais féliciter les groupes de défense de l'environnement qui ont sensibilisé la population au risque de déversement que représentent les pétroliers et l'oléoduc qu'on a proposé d'aménager sur la côte nord. Ce projet a été jugé inadmissible depuis par notre gouvernement. Je tiens également à remercier le premier ministre d'avoir reconnu que la côte nord du Pacifique n'était pas l'endroit indiqué pour autoriser des oléoducs et des pétroliers.

Je suis heureuse de dire que le moratoire relatif aux pétroliers sur la côte nord du Pacifique a fait partie de deux plateformes libérales, la première en 2011 et la deuxième en 2015: promesse faite, promesse tenue.

Les écosystèmes marins de la côte nord de la Colombie-Britannique sont uniques. Le littoral lui-même, avec ses falaises

abruptes et ses anses, est caractérisé par une richesse écologique et une diversité d'espèces animales, sans compter ses fjords profonds et ses milliers d'îles. On trouve une prospérité et une diversité biologiques exceptionnelles dans les forêts pluviales, et c'est un environnement qui mérite d'être protégé.

Non seulement la côte nord est géographiquement complexe, mais elle appuie aussi un large éventail d'écosystèmes marins distincts. Ces écosystèmes fournissent des zones où les poissons peuvent frayer et se rassembler en bancs et sont importants pour une variété d'oiseaux et de mammifères marins et d'autres espèces marines, comme le rorqual à bosse et l'épaulard, sans parler de la riche flore de la région.

J'ai eu la chance de me rendre dans cette région lorsque j'étais ministre de l'Environnement de la Colombie-Britannique. J'ai passé une semaine à bord d'un bateau de l'administration des parcs de la Colombie-Britannique à explorer des anses et des littoraux isolés, où nous avons discuté avec des Autochtones de la région de la possibilité de créer une réserve et un parc provinciaux dans la forêt pluviale de Great Bear. J'ai aussi eu la chance de voir à quel point cette partie de la côte a été peu touchée par l'activité humaine. C'est essentiellement un écosystème intact, comme en fait foi la riche diversité dont je viens de parler.

Il était extrêmement important de protéger non seulement les milieux marins, mais aussi les milieux terrestres, où l'on proposait de faire passer un pipeline. Celui-ci devait traverser des centaines de cours d'eau pleins de poissons, dont des saumons. Il aurait traversé des étendues sauvages, des montagnes et des vallées, ainsi des forêts et des écosystèmes vierges, où il est presque impossible de faire de la randonnée, tant ils sont éloignés et sauvages — terme que j'utilise ici au sens technique. Ainsi donc, très peu de gens habitent dans ces vastes territoires vierges. Il est très important que les grizzlys et les autres animaux sauvages puissent vivre à l'écart de la civilisation humaine, qui nuit déjà à leur abondance dans d'autres régions de la province et du pays.

Dans la région côtière nordique, il y a encore du saumon dans les rivières, des arbres tricentenaires surplombent de vastes étendues et les proies et les prédateurs maintiennent l'équilibre délicat qui est nécessaire à l'épanouissement des écosystèmes. Le gouvernement est déterminé à préserver l'écosystème dynamique de la côte pour les générations à venir. L'écotourisme dans la région gagne en popularité chaque année, à mesure que les gens de partout dans le monde reconnaissent le caractère unique de la région à l'échelle internationale.

Le gouvernement reconnaît que des groupes autochtones vivent sur la côte nord depuis des millénaires et que leurs cultures et leurs économies sont encore fondées sur les riches écosystèmes environnants. Lorsque j'ai visité Haida Gwaii et la Réserve de parc national Gwaii Haanas en voilier, il y a quelques années, j'ai parlé à de nombreux autochtones de Haida Gwaii. Ils étaient tout à fait résolus à ne pas risquer un déversement de pétrole majeur dans leur précieuse région en raison de la circulation des pétroliers. Le moratoire est donc très important pour ces membres de la collectivité de Haida Gwaii.

• (1635)

Le projet de loi C-48 constitue une avancée importante de la part du gouvernement pour la protection environnementale de ces régions côtières immaculées d'une valeur inestimable.

Initiatives ministérielles

Le ministre a également sillonné le pays afin de savoir ce que les gens pensent de ce projet. De Haida Gwaii à St. John's en passant par Iqaluit, il voulait entendre l'opinion des Canadiens à propos du moratoire sur les pétroliers et de l'amélioration de la sécurité maritime.

Le gouvernement a rencontré divers intervenants et organisations non gouvernementales, les représentants d'autres gouvernements et des groupes autochtones afin de solliciter leur point de vue. Je dois le dire: le ministre des Transports a vraiment pris le temps de bien consulter les Canadiens. Je n'ai pas pu faire un travail aussi exhaustif au sujet du projet de loi C-606, que j'ai présenté en 2010 et qui a été débattu en mars 2011, mais dans mon cas aussi, la majorité des personnes à qui j'avais alors parlé estimaient qu'il s'agissait d'une initiative importante. Le ministre a entendu des points de vue extrêmement variés, mais il en est toujours ressorti une chose: l'importance des mécanismes de protection environnementale.

Les localités côtières et les entreprises de partout au Canada ont compris que, pour protéger le mode de vie et le gagne-pain des gens qui vivent dans une région donnée, ses écosystèmes doivent être en bonne santé. Pour tout dire, il y a énormément d'activités économiques qui alimentent et soutiennent le cycle de vie économique de la côte nord du Pacifique. Les entreprises forestières, les minières, les pêcheurs et les installations de transformation et de mise en conserve du poisson y sont présents depuis plus d'une centaine d'années. Ces activités sont importantes et elles ont permis à de nombreuses localités côtières de se développer.

Je tiens à souligner que la Colombie-Britannique n'a ménagé aucun effort pour consulter les intéressés, qu'il s'agisse des groupes écologistes, des populations locales, des collectivités autochtones ou de l'industrie, de manière à ce que, dans la planification de l'aménagement du territoire, on sache à quels endroits les ressources terrestres et hydriques peuvent être exploitées plus intensément et à quels endroits elles doivent être mieux protégées. Cette province a trouvé le juste équilibre. On pourrait encore faire mieux, mais on a beaucoup mis l'accent sur une saine gestion des terres et des eaux en Colombie-Britannique depuis les années 1990. C'est notamment ce qu'a fait le gouvernement dont je faisais partie au début des années 2000.

Interdire une activité donnée, comme la construction d'un oléoduc ou le trafic de pétroliers dans une certaine zone, n'est pas quelque chose que le gouvernement fédéral actuel prend à la légère. Je souligne que le nombre d'emplois qui auraient été créés n'est pas énorme. La construction de l'oléoduc aurait créé des emplois, mais une fois les travaux terminés, le nombre d'emplois permanents aurait été bien moindre.

Le moratoire protégerait le gagne-pain des populations de la côte nord de la Colombie-Britannique en augmentant le degré de protection de l'environnement tout en permettant aux petits pétroliers de continuer d'approvisionner la population et les entreprises locales, ce qui est aussi une partie importante du projet de loi que j'ai proposé, le projet de loi C-606. Nous savons que ces populations et l'industrie ont besoin de recevoir par bateau des produits pétroliers qui leur sont essentiels pour vivre. C'est pourquoi le gouvernement continuera de permettre le transport d'hydrocarbures bruts ou persistants pourvu que le chargement ne dépasse pas 12 500 tonnes métriques.

Le moratoire protégerait le littoral nord, une région à l'écosystème fragile, y compris l'archipel Haida Gwaii, contre les accidents qui pourraient entraîner un déversement majeur de pétrole et perturber cette région fragile.

● (1640)

Nous savons que la plupart des habitants de cette région ne croient pas que le risque d'un déversement majeur comme ceux que nous avons déjà connus sur la côte Ouest en vaut la peine. Nous sommes conscients du fait que nos côtes ne seraient plus jamais pareilles si un incident de la sorte se produisait. Il y a beaucoup moins de services sur la côte nord pour prévenir un déversement, agir rapidement si un pétrolier se retrouve en difficulté et empêcher les dégâts.

Le moratoire relatif aux pétroliers ne dit pas tout sur les mesures que nous prenons pour protéger la côte ni sur l'approche de précaution que nous avons adoptée pour protéger le milieu marin de la région. Je tiens à mentionner le Plan de protection des océans, qui prévoit un autre ensemble de protections. Il s'agit d'une initiative de 1,5 milliard de dollars qui a fait l'objet d'importantes consultations. Je sais qu'on a demandé l'avis de beaucoup de députés du caucus du Pacifique, des députés de la Colombie-Britannique, quant à ce que devait contenir le Plan de protection des océans.

Cela nous permettra d'améliorer notre régime de prévention et d'intervention et de régler les problèmes environnementaux en cas d'accident maritime. Le plan de protection des océans supprimera la limite de responsabilité par rapport aux coûts de nettoyage en cas de déversement. Ainsi, la responsabilité sera illimitée. J'en viens maintenant aux petits navires. Mon collègue de Port Moody—Coquitlam a exprimé les inquiétudes que suscitent les petits navires assujettis à ce plafond. La responsabilité serait illimitée et le gouvernement imposerait une redevance sur le transport des hydrocarbures afin de financer les indemnisations et de les accélérer. Donc, les collectivités ne seraient plus forcées de payer la facture pour le nettoyage des petits déversements.

Dans le projet de loi, nous reconnaissons que lorsque l'équilibre délicat de la côte est menacé, cela perturbe les liens entre l'environnement et ses habitants. Cela ne concerne pas uniquement les collectivités côtières d'aujourd'hui. Cela concerne aussi les habitants qui y ont vécu pendant des milliers d'années. Par exemple, la Première Nation de Musqueam, qui vit sur une autre partie de la côte, sur la côte sud, occupe un territoire traditionnel depuis plus de 4 000 ans. Les liens historiques et culturels profonds noués avec la côte nord du Pacifique appuient des pratiques culturelles et des structures sociales, et c'est ce qui fait aussi qu'elles méritent d'être protégées.

Le moratoire sur les pétroliers n'est clairement qu'une initiative parmi d'autres de notre plan global destiné à protéger l'environnement marin, à commencer à rétablir certaines espèces affectées par les activités humaines au fil des ans, et à inverser les changements subis par nos océans tels que l'acidification et le réchauffement causé par les changements climatiques de même que le réchauffement des cours d'eau nécessaires au cycle du saumon. Il y a tant de choses à faire, mais il s'agit là d'une initiative essentielle pour la région clé de notre pays que constitue la côte nord du Pacifique.

J'espère que nous aurons l'appui de tous les députés présents pour faire adopter ce projet de loi et prendre ainsi une mesure importante pour protéger l'une des régions les plus diverses et les plus riches de toute la planète.

[Français]

Le vice-président: Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: l'honorable députée de Saanich—Gulf Islands, Le transport ferroviaire; l'honorable députée de Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, L'emploi.

Initiatives ministérielles

● (1645)

[Traduction]

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Monsieur le Président, j'ai de nombreuses questions à poser à la députée, mais je vais essayer d'être bref. La députée sera peut-être en mesure d'éviter certaines des questions.

Elle a parlé de l'écotourisme qui prend de l'ampleur dans les régions que les oléoducs pourraient traverser. Comment les écotouristes étrangers se rendent-ils là-bas? Je suis persuadé qu'ils n'y vont pas en ramant ni en pédalant. Comment le carburant se rend-il aux avions que les écotouristes utilisent pour se rendre là-bas? Le carburant provient de pays qui produisent du pétrole, mais dont les protections environnementales sont moins rigoureuses que celles du Canada. Les libéraux veulent faire en sorte que le pétrole canadien ne puisse pas être utilisé dans les avions qui emmènent les écotouristes au Canada.

La députée n'en a pas parlé, mais le gouvernement libéral a déclaré que le projet d'expansion de l'oléoduc de Kinder Morgan sera réalisé. Il est intéressant de voir la députée essayer d'éviter d'en parler, et dire pourtant qu'un autre oléoduc, qui servirait dans une autre partie du pays et qui aurait de plus grands avantages économiques pour cette région, ainsi que pour une partie de sa province et une partie de ma province, est essentiellement pénalisé en raison de l'endroit où il se trouve. Comment la députée arrivera-t-elle à se sortir de ce dilemme?

Mme Joyce Murray: Monsieur le Président, je suis ravie de répondre à des questions portant sur cette initiative dont je fais fièrement la promotion depuis 2009, comme je l'ai mentionné, parcourant la côte et visitant les collectivités côtières pour écouter l'opinion des gens et saisir l'importance d'imposer ce moratoire relatif aux pétroliers dans cette région.

Les touristes se rendent dans cette région de nombreuses façons. Les navires de croisière arrêtent à Prince Rupert. Les gens qui le souhaitent peuvent se rendre de Prince George à Prince Rupert en vélo. Les façons de s'y rendre sont nombreuses. Prince Rupert possède un aéroport, et, oui, les collectivités utilisent effectivement des produits pétroliers et elles le feront pendant encore des dizaines d'années. Or, ce n'est pas une excuse pour construire un oléoduc en plein milieu d'une région sauvage essentiellement non fréquentée et inviolée du nord de la province, touchant ainsi 750 cours d'eau cruciaux pour le saumon.

Ce n'est pas une raison pour déclarer qu'on peut autoriser d'énormes superpétroliers dans cette région, où le territoire est très dangereux en raison des récifs et des tempêtes. Non, nous devons choisir l'endroit sensé pour transporter nos produits pétroliers vers les marchés...

Le vice-président: À l'ordre. J'ai remarqué que, dès le début de la période des questions et des observations, environ quatre députés se sont levés. Je vais essayer de tous leur accorder la parole, mais je demande aux députés de limiter leurs interventions à environ une minute. La plupart des députés, voire la totalité, sont très bons à ce chapitre. C'est la même durée qu'une déclaration prévue à l'article 31 du Règlement, et nous y sommes habitués.

Le député de Courtenay—Alberni a la parole.

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, je tiens à remercier ma collègue de Vancouver Quadra de tout le travail qu'elle accomplit depuis longtemps pour promouvoir l'interdiction des pétroliers le long de la côte nord. Je tiens à l'en féliciter et à la remercier de sa description des écosystèmes fragiles de la région côtière de la Colombie-Britannique et de leur

importance au chapitre de l'emploi et de l'économie. Elle a mentionné le déversement de l'*Exxon Valdez* sur la côte nord et le fait que certains des écosystèmes touchés ne s'en sont pas encore remis.

Le premier ministre a déclaré que les superpétroliers de brut n'avaient pas leur place au large de la côte nord de la Colombie-Britannique. La députée a mentionné qu'il s'agissait d'une promesse des libéraux, une promesse qu'ils avaient tenue. Elle a dit que c'était une promesse faite et une promesse tenue.

Ce qui me préoccupe est le fait que, bien que les écosystèmes soient tout aussi fragiles sur la côte sud, la députée appuie un projet de pipeline, celui de Kinder Morgan, qui va multiplier par sept le nombre de superpétroliers qui y circulent. Voilà une autre promesse qui avait été faite — les libéraux devaient renouveler le processus — et c'est une promesse non tenue.

La députée pourrait peut-être expliquer aux gens à la maison comment elle peut appuyer ce projet compte tenu de la présence d'épaulards résidents du sud, du fait que le même écosystème sera touché par ce projet et de ce qui est en jeu.

● (1650)

Mme Joyce Murray: Monsieur le Président, il n'est pas surprenant que les députés néo-démocrates d'en face ne puissent pas simplement accepter une solution à un grand problème et dire qu'ils sont reconnaissants. Ils doivent y ajouter autre chose.

Rappelons-nous le nombre incroyable de préoccupations exprimées au sujet des écosystèmes de la côte nord en raison de la possibilité qu'un pipeline soit construit dans une zone verte, ce qui signifie qu'il traverserait des zones presque non navigables ou impossibles à parcourir à pied, très montagneuses, très boisées et fourmillant d'espèces importantes qui y ont trouvé refuge. Ce n'est que le tracé du pipeline.

La route maritime le long du littoral est extrêmement périlleuse. Il y a toujours le risque de l'erreur humaine. Malgré la compétence des...

Le vice-président: Revenons aux questions et observations. La députée de Saanich—Gulf Islands a la parole.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je souhaite remercier la députée de Vancouver Quadra et la secrétaire parlementaire. Je suis tout à fait d'accord au sujet de la zone dangereuse du détroit d'Hécate. Depuis ma dernière intervention, lorsque je parlais à la secrétaire parlementaire du ministre des Transports, j'ai cherché la référence. Le manuel des dangers météorologiques maritimes d'Environnement Canada souligne que le détroit d'Hécate est la quatrième étendue d'eau la plus dangereuse au monde.

Cependant, je dois dire que je suis d'accord avec le député de Courtenay—Alberni. C'est difficile à comprendre. J'approuve le projet de loi C-48, mais il faut protéger la mer des Salish. Nous ne disposons d'aucune technologie pour nettoyer le bitume dilué. Je suis consciente que cela n'a pas de lien avec le projet de loi C-48, mais ne pouvons-nous pas convenir qu'aucun nouveau pipeline de Kinder Morgan ne devrait aller de l'avant jusqu'à ce que nous sachions comment nettoyer le bitume dilué?

Initiatives ministérielles

Mme Joyce Murray: Monsieur le Président, le gouvernement dispose d'un éventail de mesures regroupées dans le Plan de protection des océans, qui sont axées sur la mer des Salish et les espèces dans ces régions. Il y a également des mesures inédites: nous avons des étapes à suivre pour rétablir le saumon quinnat, dont se nourrissent les épaulards résidents du Sud. Il y a aussi des initiatives de réglementation pour garder les bateaux, les touristes et tout autre trafic maritime à une plus grande distance des épaulards résidents du Sud.

Je tiens à dire qu'il est extrêmement important que nous atteignions les objectifs de l'Accord de Paris. Nous ne pouvons pas y arriver sans des mesures comme celles que l'Alberta a mises en place pour réduire l'expansion prévue des sables bitumineux, y compris l'imposition de plafonds, l'augmentation des taxes, la réglementation des émissions de méthane et la fermeture des centrales au charbon. C'est dans l'intérêt national. Inclure l'Alberta comme partie prenante du plan national est dans l'intérêt du pays. L'Alberta avait une seule exigence, et c'était de pouvoir acheminer son pétrole vers l'Asie.

Mme Leona Alleslev (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.): Monsieur le Président, ce sujet est primordial pour les gens d'Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill. Il est vrai que nous ne sommes pas sur la côte, mais nous accordons une grande importance à l'environnement. Il ne s'agit pas que de la moraine d'Oak Ridges et des lacs de kettle comme le lac Wilcox, mais de toute la nature de ce grand pays, en particulier dans le nord-ouest de la région du Pacifique.

J'ai été propriétaire d'une entreprise d'excursions en canot dans le nord de l'Ontario, dans le secteur de l'écotourisme. J'ai réalisé la richesse que nous partageons tous entre Canadiens, alors que des gens de partout dans le monde viennent profiter de paysages que peu de pays peuvent offrir.

Je remercie ma collègue de son exposé clair et complet. Je me demande si elle peut donner les trois raisons principales, en fonction de son expertise et de son expérience, qui la poussent à appuyer le projet de loi.

Mme Joyce Murray: Monsieur le Président, il est presque difficile de ne donner que trois raisons. La première est qu'il y a beaucoup de développement dans le monde. À mesure que les populations croissent et que les agglomérations empiètent sur des zones naturelles, il devient encore plus important, lorsqu'il y a des zones où ce n'est pas encore arrivé, que nous disions que nous ne pouvons pas risquer un grand déversement de pétrole ou accepter le genre de répercussions qu'ont les habitations et une activité industrielle concentrée. La région est reconnue à l'échelle internationale comme une région sauvage spéciale.

Deuxièmement, nous avons l'ours esprit dans cette région. C'est une variante unique de l'ours noir. La zone qui l'entoure est remarquable, raison pour laquelle un parc d'ours esprits a été créé.

Enfin, les populations côtières autochtones autour de la zone visée par l'interdiction des pétroliers ont formé un groupe, les Coastal First Nations, et se sont révélés fortement en faveur de l'interdiction.

• (1655)

M. Earl Dreesen (Red Deer—Mountain View, PCC): Monsieur le Président, avant de commencer mon intervention sur le projet de loi C-48, j'aimerais me joindre à ceux qui ont déjà pris la parole au sujet de notre collègue le député de Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes, Gord Brown. Même s'il avait quelques années de moins que moi, il est devenu mon mentor lorsque j'ai été élu pour la première fois, en 2008. D'un naturel

discret, il aimait sa collectivité, il avait du respect pour cette institution et il avait la profonde conviction, en tant que conservateur, que les droits et libertés individuels font la force de notre pays. De ce côté-ci de la Chambre, nous allons continuer de promouvoir et de chérir les convictions qu'il a défendues avec ardeur. Mon épouse, Judy, et moi-même offrons nos plus sincères condoléances à son épouse, Claudine, ainsi qu'à ses deux fils.

Je vais partager mon temps de parole avec le député de Markham—Unionville.

Le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui amorce le déclin de l'industrie pétrolière et gazière canadienne, sur la recommandation expresse du chef de cabinet du premier ministre, Gerald Butts. Certains ont dit que ce n'est pas le pantin que nous craignons, mais plutôt la personne qui tire les ficelles, en l'occurrence M. Butts. Il est maintenant évident que les Canadiens doivent se méfier des deux.

Le projet de loi a été rédigé pour assurer l'avortement du projet Northern Gateway, lequel avait pourtant fait l'objet d'un examen en bonne et due forme et été soumis à des critères stricts. C'était l'objectif de militants écologistes dirigés et financés par des groupes désireux de semer la pagaille dans l'industrie énergétique du Canada et de gagner la faveur de financiers internationaux qui, selon plusieurs, se protègent en investissant dans des industries pétrolières et gazières à l'étranger. Ces groupes se fichent du bien-être des Canadiens, des entrepreneurs autochtones et de notre engagement envers des causes humanitaires un peu partout dans le monde. Ils souhaitent simplement que les ressources naturelles du Canada demeurent enfouies dans le sol et que leurs partenaires internationaux profitent de leur intervention.

Lorsqu'on nous dit, y compris le premier ministre libéral, qu'on veut « éliminer progressivement » les sables bitumineux, nous devons être conscients que tous les Canadiens pâtiront de cette décision. En quoi est-ce profitable aux Canadiens que les véhicules du Québec fonctionnent avec du carburant vénézuélien? Pourquoi est-il préférable pour l'environnement que les raffineries de la côte Est soient remplies de pétrole de l'Arabie saoudite? Pourquoi voudrions-nous que les moteurs à Vancouver carburent au pétrole américain? Tout cela n'a aucun sens.

Si le gouvernement en place était en mesure de reconnaître qu'il faut diversifier nos marchés d'exportation afin que le pétrole et le gaz naturel liquéfié les plus éthiques de la planète puissent être acheminés jusqu'aux marchés à forte croissance de l'Asie, peut-être ne serions-nous pas la risée du monde. Quel autre pays ferait une chose pareille à son économie et à sa population?

Comme l'expliquait un article du *Financial Post* paru le 8 novembre 2017 au sujet des effets néfastes du moratoire de la Colombie-Britannique relatif aux pétroliers sur les entreprises autochtones, les Canadiens doivent être informés de ce que le gouvernement actuel cherche à faire et des conséquences qui s'ensuivront.

Initiatives ministérielles

Il y a cinq ans, les membres de la bande des Lax-kw'alaams ont proposé la création d'un corridor énergétique allant de Fort McMurray à la côte de Colombie-Britannique. L'acceptation sociale, un objectif aujourd'hui imaginaire difficile à atteindre, aurait été obtenue pour tous les types d'expansion future, ce qui aurait été profitable à tous les Canadiens et particulièrement aux Premières Nations. Après avoir tenu des consultations et obtenu un large appui, Eagle Spirit Energy a présenté des solutions pratiques comprenant des mesures de protection environnementale encore plus rigoureuses que ce qu'exige la réglementation canadienne, pourtant l'une des plus sévères au monde. Ce qui s'est produit ensuite n'est rien d'autre que le sabotage d'un projet d'édification nationale, une tendance devenue un peu trop lourde chez le gouvernement libéral actuel.

Nous aurions dû savoir que c'était l'objectif des libéraux depuis le début, eux qui tentent de limiter l'expansion possible de Northern Gateway depuis que le projet a été proposé il y a une décennie. Lorsqu'ils étaient dans l'opposition, les libéraux avaient proposé d'interdire la navigation des navires-citernes dans les eaux de la zone de pêche 3, qui va du bout de l'île de Vancouver à l'Alaska du Sud-Est. Le projet de loi C-48 durcirait la proposition d'origine en interdisant aux pétroliers qui transportent du pétrole brut d'entrer dans les ports de cette région ou d'en sortir. Afin d'éviter un conflit avec les États-Unis, les pétroliers pourraient toujours transporter du pétrole brut dans ces eaux, mais ils ne pourraient plus entrer dans les ports canadiens ou en sortir.

● (1700)

À qui cela nuit-il et qui cela avantage-t-il? Nous empêchons nos partenaires du secteur privé, de concert avec les partenaires des Premières Nations, d'acheminer les ressources naturelles du Canada jusqu'aux côtes. Cela nuit aux contribuables canadiens qui, avec les recettes obtenues, auraient pu construire des écoles, des hôpitaux et d'autres infrastructures nécessaires au pays. Or, maintenant, ils doivent dépendre de déficits qui devront être remboursés par les générations futures pour aménager ces mêmes types de projets.

Qui est avantagé? Les bailleurs de fonds étrangers dont les investissements prospèrent ailleurs dans le monde dans des pays qui vendent leur pétrole brut au prix mondial à ces mêmes marchés qui demeurent inaccessibles au Canada. Ce qui ajoute l'insulte à l'injure, c'est que, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, nous achetons du pétrole de ces mêmes pays pour alimenter l'économie de l'Est canadien. Ces mêmes activistes et gouvernements provinciaux complices qui veulent mettre fin à l'exploitation pétrolière ou empêcher le transport du pétrole jusqu'à la côte Ouest ont également contrecarré nos efforts en vue de transporter le pétrole vers l'est.

Est-ce là ce qui rend une nation forte ou ce qui cause le mépris et la division? L'ancien gouvernement Trudeau ne se souciait de l'unité du pays que dans la mesure où il obtenait ce qu'il voulait. Quelle est la différence à l'heure actuelle?

En novembre 2014, le gouvernement conservateur a présenté et mis en oeuvre de nombreuses mesures pour créer un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Il a modernisé le système de navigation du Canada, amélioré la planification des interventions, renforcé les capacités des communautés autochtones en matière de sécurité maritime, et fait en sorte que les pollueurs paient pour les déversements et les dommages causés.

L'idée que les libéraux diabolisent les gestes posés par les conservateurs, les repeignent en rouge et les déclarent nouvelles et améliorées n'a rien de nouveau. Ils ont fait la même chose avec les évaluations de l'organisme de réglementation pour les pipelines. Les libéraux se sont servis de cela pour défendre le projet de Kinder

Morgan, mais maintenant, ils demeurent silencieux sur la question de savoir à quel point cela compromet la sécurité de nos autres cours d'eau parce que cela ne correspond pas au discours qu'ils tiennent.

En résumé, le projet de loi C-48 ne protégerait pas vraiment l'environnement de la Colombie-Britannique. Les pétroliers américains et les autres navires continueront de circuler dans les deux sens entre l'Alaska et l'État de Washington. Ils se tiendront simplement à un peu plus de 100 kilomètres de la côte, afin de respecter la consigne. Cette mesure représente un affront de plus pour les exploitants des ressources naturelles. Il s'agit encore une fois d'un moratoire sur les pipelines, bien qu'il soit déguisé.

Comme le premier ministre a pour son dire qu'il faut laisser les ressources sous terre, les libéraux ne reconnaissent pas que les règles environnementales qui encadrent l'extraction et le transport du pétrole canadien figurent parmi les plus rigoureuses et les plus sûres du monde. Empêcher que le pétrole du Canada soit acheminé aux consommateurs étrangers ne fait donc que favoriser la consommation de produits pétroliers extraits et transportés de manière moins sûre et moins écologique.

Fait paradoxal, alors que le gouvernement libéral et le NPD — qui mène lui aussi une guerre permanente contre le secteur gazier et pétrolier du Canada — disent avoir pour objectif de protéger l'environnement mondial, leurs manoeuvres politiques auront l'effet contraire. En plus de nuire à l'économie et aux collectivités du Canada, les efforts des libéraux et du NPD contribuent à enrichir certains des régimes les plus brutaux et les plus immoraux de la planète. Ce sont les libéraux qui s'efforcent de semer la zizanie entre les Canadiens.

Les libéraux savent qu'ils perdent du terrain dans ce dossier, et ils cherchent donc désespérément à créer des distractions aussi négatives que possible. Une chose est certaine: le Parti conservateur demeurera toujours le parti de la liberté, des possibilités, de la sécurité, de la prospérité et de la conservation. Nous serons toujours fiers du Canada et des millions de Canadiens qui travaillent fort chaque jour pour faire de notre pays le meilleur pays du monde.

Les Canadiens méritent un gouvernement rempli de fierté devant ce que le Canada a à offrir. Les Canadiens méritent mieux. Ils méritent un gouvernement qui fera passer leurs intérêts avant tout. C'est exactement ce que les conservateurs leur offriront en 2019.

● (1705)

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Monsieur le Président, je remercie le député des efforts qu'il déploie pour défendre les intérêts et les emplois des Albertains. Je l'appuie dans ses efforts, même s'il ne partage peut-être pas mon point de vue. Des membres de ma famille habitent en Alberta. Nous souhaitons tous que nos soeurs et nos frères albertains puissent prospérer et s'épanouir.

Le député a abordé plusieurs questions. Il a parlé du projet de Kinder Morgan et du fait qu'il remplacera le pétrole étranger. Cependant, je crois comprendre que ce pétrole est destiné à l'exportation. Il ne remplacera pas le pétrole étranger, ou le pétrole sale, comme certains le qualifient.

Franchement, nous n'avons encore jamais eu de discussion sérieuse sur la possibilité d'établir une raffinerie, ce qui permettrait de créer des emplois et de mieux garantir la sécurité énergétique du Canada alors qu'il finance la transition, comme cela s'est fait en Norvège. Nous ne nous sommes pas demandé si nous avons été responsables ou non. La Norvège dispose d'un fonds pour la prospérité de 1 billion de dollars. En Alberta, ce fonds se chiffre à 11 milliards de dollars.

Le député, qui est de l'Alberta, pourrait peut-être nous expliquer les raisons de cet écart et ce que font les autorités norvégiennes pour financer la transition, pour maintenir une économie saine et pour protéger l'environnement, tout en investissant dans l'extraction pétrolière.

M. Earl Dreeshen: Monsieur le Président, cela me fait toujours un peu grincer des dents quand j'entends les gens parler du pétrole sale du Canada. C'est tellement frustrant d'entendre une chose pareille. Ce genre d'argument alimente la frustration ambiante et explique pourquoi le gouvernement de la Colombie-Britannique se ligue avec celui du Québec pour ralentir Énergie Est et faire machine arrière. On en voit, des problèmes comme celui-là.

Le député a parlé d'exporter le pétrole sur les marchés étrangers. Encore faut-il qu'il se rende sur les marchés étrangers pour que nous obtenions les prix qui s'y pratiquent. Pour l'heure, nous sommes captifs du marché américain et nous sommes obligés de consentir un rabais énorme sur chaque baril de pétrole que nous vendons. Voilà le genre de chose qui devrait retenir notre attention.

Dans un article, un type de Seattle remercie la Colombie-Britannique pour les rabais que son pays obtient sur le pétrole canadien. Il remercie les Britanno-Colombiens d'avoir à nouveau fait obstacle à un oléoduc qui se serait rendu jusqu'aux côtes. Les Américains continueront d'importer du pétrole canadien avec un rabais substantiel pendant qu'ils pourront utiliser les ports qui donnent sur le golfe pour exporter leur pétrole au prix des marchés mondiaux. Nous faisons aux Américains un cadeau d'environ 100 milliards de dollars canadiens par jour, et ils en sont très contents. Assez, c'est assez.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, le député d'en face a déclaré que le gouvernement utilise cet enjeu pour susciter la division. C'est intéressant, parce que le Nouveau Parti démocratique dit souvent qu'il faut faire tout ce qui est nécessaire pour protéger l'environnement, y compris ne même pas construire d'oléoducs et prendre d'autres mesures de dissuasion économique. En revanche, les conservateurs sont à l'autre bout du spectre. Toutefois, comme le gouvernement ne cesse de le dire, la protection de l'environnement et la croissance de l'économie et des marchés peuvent aller de pair. Aujourd'hui, nous débattons non seulement d'une promesse électorale, mais aussi d'une mesure que l'ensemble des Canadiens appuiera, à savoir l'imposition d'un moratoire dans une certaine partie de l'océan.

Mon collègue ne convient-il pas qu'il est possible de faire les deux, c'est-à-dire tenir compte de l'environnement et des océans tout en stimulant l'économie en se fondant sur certains des produits et certaines des matières premières qu'on trouve au Canada?

• (1710)

M. Earl Dreeshen: Monsieur le Président, il y a quelques mois, j'ai eu l'occasion de visiter des pays du Sud-Est asiatique avec le comité du commerce. Nous avons parlé à des gestionnaires de fonds qui songeaient à investir au Canada et nous demandaient pourquoi ils devraient le faire. Ces gens parlaient de dizaines de milliards de dollars. Nous avons déjà vu 80 milliards de dollars quitter le pays à cause des actions du gouvernement.

S'agit-il d'une question qui divise les gens? Oui, c'est une question qui sème la division entre les libéraux traditionnels et le gouvernement d'aujourd'hui. Ce sont les libéraux traditionnels qui nous disent qu'il doit y avoir un changement à cause de ce que fait le gouvernement. À toutes les occasions qui se présentent, le gouvernement étiquette les gens et les pousse dans différents

Initiatives ministérielles

secteurs. Actuellement, les libéraux se servent du concept de l'environnement, disant qu'ils ont tant fait, qu'ils vont aider, qu'ils vont obtenir l'approbation sociale. Nous savons qu'il n'y a pas eu d'approbation sociale. Les libéraux ont un point de contact plus ou moins approximatif avec la vérité, et il leur arrive de viser juste de temps en temps. Cependant, il ne reste pas grand-chose à apprendre de ces libéraux-là.

M. Bob Saroya (Markham—Unionville, PCC): Madame la Présidente, je suis fier de prendre la parole à la Chambre aujourd'hui au sujet du projet de loi C-48. C'est toujours un honneur et un privilège de prendre la parole à la Chambre et d'avoir l'occasion de participer à des débats aussi importants.

Je vais surtout parler aujourd'hui de la question que soulève le projet de loi C-48 et de la raison pour laquelle je n'appuierai pas le projet de loi.

Le gouvernement libéral a présenté le projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers, qui interdira la circulation des pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. Outre le fait que cette mesure législative constitue une autre étape déplorable dans la cessation progressive de l'exploitation des sables bitumineux, elle me semble une manoeuvre très hypocrite. Les libéraux croient que le pétrole du Venezuela au Québec est acceptable, tout comme l'est le pétrole de l'Arabie saoudite sur la côte Est et le pétrole canadien à Vancouver, mais le pétrole canadien dans le Nord de la Colombie-Britannique n'est pas acceptable. Cela n'a pas de sens.

Mes collègues du caucus conservateur et moi savons que diversifier les marchés d'exportation de pétrole et de gaz est tout à fait essentiel pour appuyer la croissance soutenue de l'économie canadienne. Nous savons également que la demande de pétrole canadien est la plus forte dans le marché en pleine expansion qu'est la région Asie-Pacifique.

Les députés de ce côté-ci de la Chambre veulent que le Canada demeure concurrentiel et appuieront toujours les emplois dans le secteur de l'énergie et la croissance de ce secteur.

Le caucus conservateur veut que le Canada prospère sur le marché mondial pour que les familles canadiennes d'un océan à l'autre puissent prospérer. Je ne comprends simplement pas pourquoi le gouvernement libéral présente une telle mesure législative, qui cherche à étouffer la prospérité de Canadiens sur une côte, dans un seul secteur.

Ce projet de loi mettrait en place un régime d'administration et de répression comprenant l'obligation de fournir de l'information et de suivre des directives et qui prévoit des pénalités pouvant atteindre 5 millions de dollars. Nulle part ailleurs au Canada n'existerait une interdiction semblable. Le gouvernement tente simplement de porter un dur coup au secteur canadien de l'énergie.

Je vais parler brièvement du travail du précédent gouvernement conservateur. Nous avons présenté et mis en oeuvre plusieurs mesures pour créer un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes en novembre 2014. Ces mesures visaient à moderniser le système de navigation du Canada, à améliorer la planification des interventions de même que les capacités des communautés des Premières Nations en matière de sécurité maritime et à faire en sorte que les pollueurs paient pour les déversements et les dommages causés. Nous avons apporté d'importants changements tout en continuant à soutenir le secteur de l'énergie au Canada.

Initiatives ministérielles

Je rappelle à la Chambre qu'il existe déjà une zone d'exclusion volontaire de 100 kilomètres pour les pétroliers qui se déplacent de l'Alaska jusqu'à l'État de Washington. Cette pratique volontaire est en place depuis 1985.

Les libéraux prétendent présenter cette mesure législative au nom de l'environnement, mais ce n'est pas du tout le cas. C'est un moratoire sur les pipelines appelé autrement.

Mes collègues conservateurs sont d'avis que le projet de loi C-48 ne ferait strictement rien pour la préservation de l'environnement de la Colombie-Britannique. Les navires, y compris les pétroliers américains qui se déplacent de l'Alaska jusque dans l'État de Washington, pourront encore longer la côte juste à l'extérieur de la limite de 100 kilomètres. Le projet de loi ne contient pas de véritables mesures pour protéger l'environnement.

• (1715)

Cela dit, le pétrole canadien est extrait et transporté conformément à l'une des réglementations les plus sûres et les plus rigoureuses au monde au chapitre de l'environnement. Les conservateurs visent à aider le secteur de l'énergie du Canada plutôt qu'à l'entraver. En empêchant les ressources pétrolières canadiennes de parvenir aux clients étrangers, on ne fait que favoriser la production de produits pétroliers extraits et transportés de manière moins sûre et moins respectueuse de l'environnement.

Il faut appuyer l'industrie canadienne. Ce qui est étrangement contradictoire chez le gouvernement, c'est qu'en s'opposant à l'exploitation pétrolière canadienne, il va à l'encontre de son soi-disant objectif plus vaste de protection de l'environnement mondial. Les Canadiens méritent mieux.

Le moratoire proposé serait en vigueur de la frontière en Alaska entre le Canada et les États-Unis jusqu'à la pointe nord de l'île de Vancouver. Le projet de loi interdirait aux pétroliers transportant une cargaison de pétrole de s'arrêter ou de charger ou de décharger leur cargaison dans un port ou une installation maritime se trouvant dans la zone visée par le moratoire. Les navires transportant moins de 12 500 tonnes métriques de pétrole brut seraient exemptés du moratoire. Je crois que le gouvernement devrait continuer à maintenir des règlements rigoureux pour permettre la circulation sécuritaire de tous les vaisseaux dans les eaux canadiennes, plutôt que d'imposer des mesures qui ciblent le développement d'une seule industrie.

De plus, je veux soulever une autre lacune du projet de loi. Les Lax Kw'alaams, qui comptent 3 800 membres et se trouvent près de Prince Rupert, est un groupe de neuf tribus qui s'opposent au projet de loi C-48, connu sous le nom de Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers. Je suis fier que mes collègues et moi appuyions le développement responsable de toutes sortes d'énergie, dans tous les secteurs et dans toutes les provinces, dans l'intérêt de tout le Canada. Le gouvernement doit examiner les faits. Dans le cadre de ce débat, il est important de tenir compte de tous les risques, tous les coûts et tous les avantages associés au projet de loi, qui a été imposé sans avoir suffisamment consulté les collectivités locales et les Canadiens autochtones.

Si on examine les faits, on peut voir que les pétroliers transportent régulièrement et en toute sécurité du pétrole brut de la côte Ouest du Canada depuis les années 1930 et que, depuis une cinquantaine d'années, il n'y a pas eu de problème ni d'incident lié à leur trafic dans le port de Vancouver.

Les Premières Nations qui vivent sur la côte de la Colombie-Britannique sont largement favorables aux projets d'exploitation énergétique. Comment le gouvernement compte-t-il aller de l'avant

avec le moratoire relatif aux pétroliers sans consulter adéquatement les Premières Nations vivant sur la côte? Les Canadiens s'inquiètent de l'orientation que le gouvernement donne au pays. Ils s'inquiètent pour leurs emplois, pour l'industrie où ils travaillent et pour l'économie. Cette mesure législative s'en prend aux centaines de milliers de travailleurs du secteur canadien de l'énergie. Elle s'en prend à une seule et unique industrie, à un seul produit. Le gouvernement doit retourner à la table à dessin et se concentrer sur ce qui est le mieux pour la croissance de cette industrie, la croissance des collectivités et la croissance de l'emploi.

Mes collègues conservateurs et moi-même continuerons à défendre le secteur énergétique du Canada et à demander des comptes au gouvernement.

• (1720)

M. Gord Johns (Courtenay—Alberni, NPD): Madame la Présidente, avant de poser ma question, au nom des habitants de Courtenay—Alberni, j'aimerais offrir nos condoléances à la suite du décès de notre bon ami de Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes. Perdre un collègue à la Chambre transcende certainement toute considération partisane. Le député a participé à l'orientation des députés. Il nous a accueillis et il nous a traités avec beaucoup de respect, je tiens à le souligner.

Le député a parlé de la circulation sécuritaire des superpétroliers. En tant que personne vivant sur la côte de la Colombie-Britannique, je peux dire qu'il y a eu des incidents récemment. Il y a eu un déversement de combustible de soute dans la baie English. Il a fallu 14 heures avant que la Garde côtière intervienne. Il y a eu un déversement de diesel près du territoire des Heiltsuks. Il y a eu un navire à la dérive, le *Simushir*. La Garde côtière n'avait pas de plan d'intervention adéquat, et encore moins pour s'occuper du bitume, qui coule. Il faut trouver une solution avant même de pouvoir penser à intensifier la circulation des pétroliers dans les régions côtières; je pense qu'une interdiction est appropriée.

M. Bob Saroya: Madame la Présidente, j'ai été à Vancouver il y a 10 jours. Nous ne voulons pas d'accidents ni de déversements de diesel, d'essence ou de pétrole brut, sous aucune forme, mais nous possédons la technologie, c'est-à-dire les moyens de les nettoyer.

En fin de compte, les ressources canadiennes aident les 36 millions de Canadiens. Le chiffre que j'entends permettrait de construire une école par jour. Nous pourrions construire un hôpital par jour.

Le pétrole de l'Arabie saoudite, du Venezuela, et des États-Unis est transporté sur les mêmes trajets. Pourquoi le pétrole canadien ne peut-il pas être transporté sur ces mêmes trajets, ce qui aiderait tous les Canadiens, aux quatre coins du pays?

Mme Celina Caesar-Chavannes (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement international, Lib.): Madame la Présidente, le moratoire offrirait le plus haut degré de protection environnementale à la côte nord de la Colombie-Britannique. Un moratoire est d'ailleurs en place depuis 1972. Nous l'avons renforcé. Nous avons fait en sorte qu'il offre le plus haut degré de protection sur le plan environnemental.

Je me demande ce que mon collègue dirait aux jeunes de sa circonscription. Je sais qu'il y a des jeunes à Whitby qui sont ambassadeurs d'Éco Héros et qui comptent sur le gouvernement pour protéger l'environnement. Que dit-il aux jeunes de sa circonscription pour leur expliquer pourquoi il s'oppose à une mesure législative aussi essentielle, qui protégerait les régions côtières?

Initiatives parlementaires

M. Bob Saroya: Parlons des promesses des libéraux, madame la Présidente. Vous souvenez-vous du premier ministre Chrétien? Il est allé à Kyoto et il a signé l'accord. Le premier ministre Martin a dit ensuite que cela n'avait aucun sens. Les libéraux proposent un moratoire après l'autre, une idée après l'autre. Ce qu'il faut retenir, c'est que les enfants de ma circonscription et de la circonscription du député, ainsi que les enfants des 338 circonscriptions du pays, ne veulent pas d'accident. Il faut faire tout le nécessaire pour qu'il n'y ait ni accident ni déversement, sous quelque forme que ce soit.

D'autres pays le font. Il s'agit de nos ressources. C'est le seul moyen que nous avons de les acheminer vers la région de l'Asie-Pacifique, faute de quoi nous obtenons, selon ce que j'ai compris, 70 % du prix du brut pour les seuls États-Unis.

• (1725)

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Madame la Présidente, je suis heureux d'intervenir dans le débat à cette heure tardive.

« Celui qui est à la recherche d'un travail léger va au lit très fatigué », dit un proverbe yiddish. On veut dire par là que ceux qui sont à la recherche d'un moyen facile d'accomplir un travail dur finissent par travailler beaucoup plus fort. Un travail léger, cela n'existe pas; une solution facile, cela n'existe pas.

La députée de Lakeland a mentionné que cela faisait partie de la plateforme du Parti libéral. Les libéraux ont lancé l'initiative tout de suite après les dernières élections, sans prendre le temps de vérifier, en se basant sur des faits, s'il s'agissait de la meilleure chose à faire. Les libéraux ont fait une promesse, mais c'était une erreur. Je dirais qu'il est trop facile de penser qu'un simple moratoire va permettre de trouver le difficile équilibre entre l'économie et l'environnement.

En examinant la teneur du projet de loi, on se rend compte que le Cabinet pourrait accorder à n'importe qui et en tout temps une exemption générale pour naviguer dans ces corridors. Les pétroliers américains pourront encore naviguer sur ces eaux tant qu'ils ne s'arrêteront pas à un port canadien. On ne fait que déplacer une partie de la circulation des pétroliers plus à l'ouest au large de la côte. La mesure ne s'applique pas à l'endroit où circulent 95 % des pétroliers, soit à proximité de la côte sud.

Dans ma circonscription, bien des gens me demandent ce qui cloche au gouvernement de la Colombie-Britannique. Ils veulent savoir pourquoi il harcèle les sociétés pétrolières et gazières et les sociétés qui exploitent des oléoducs. Je suis sûr qu'il finira, un jour, par harceler les sociétés ferroviaires qui tentent d'expédier un produit que les Vancouverois ainsi que les résidents du Grand Vancouver et de toute la vallée du bas Fraser veulent utiliser. Les gens veulent remplir leur réservoir d'essence, ils veulent du diesel et ils veulent pouvoir chauffer leur maison. Ce sont des produits que les Canadiens doivent utiliser au quotidien. Nous en avons besoin, car nous vivons dans un pays où le climat est froid.

Dans ma circonscription, le problème est double, puisqu'il y a des gens qui travaillent dans le secteur pétrolier et gazier. Beaucoup de cols blancs et de cols bleus — y compris des hommes et des femmes qui travaillaient sur les plateformes pétrolières — gagnaient leur vie grâce à ce secteur. Ce sont des gens qui ont déménagé en Alberta ou qui ont grandi dans une petite localité de l'Alberta, qui sont allés travailler sur les plateformes pétrolières et qui touchaient un revenu formidable leur permettant de subvenir aux besoins de leur famille.

Les décisions comme ce moratoire relatif aux pétroliers — qu'on devrait en réalité appeler un moratoire relatif aux oléoducs, car c'est ce que le projet de loi imposera dans les faits — contraignent ces gens au chômage. Ce n'est qu'un volet de la grande stratégie des

libéraux pour éliminer progressivement l'exploitation des sables bitumineux, mais aussi, en grande partie, l'industrie pétrolière et gazière, un secteur vital pour les Albertains. Pour ce faire, les libéraux devront prendre des mesures comme ces moratoires, annuler des projets d'oléoducs et rendre beaucoup plus difficile le raffinage du produit ici même, au Canada.

À l'heure actuelle — et j'ai vérifié auprès de la Bibliothèque du Parlement —, la plus grande partie de ce que nous produisons au Canada est améliorée ou raffinée ici même. Il y a une différence de près de 2 000 mégalitres entre les deux. Au cours des 30 ou 40 dernières années, dans la région du Grand Vancouver, des raffineries ont fermé sans qu'il y en ait de nouvelles qui ouvrent leurs portes. C'est assez facile à constater. La plupart des gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral ont imposé une taxe sur le carbone, qui frappe très durement les grands émetteurs. Ainsi, offrir un produit raffiné n'est pas gratuit. Il en découle des émissions massives de carbone. Par conséquent, les raffineurs se voient imposer des taxes excessives. Ce n'est pas si facile.

Un travail ou un emploi facile, cela n'existe pas. À mon avis, ce n'est pas avec cette mesure législative que le gouvernement parviendra à atteindre son objectif de concilier l'économie et l'environnement. En réalité, elle nuira beaucoup plus à l'économie que ce qu'il croit.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Le député disposera d'un peu plus de 16 minutes la prochaine fois que la Chambre sera saisie de cette question.

[Français]

Comme il est 17 h 30, la Chambre abordera maintenant l'étude des affaires émanant des députés selon l'ordre indiqué au *Feuilleton* aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1730)

[Traduction]

LA LOI SUR LES LIEUX ET MONUMENTS HISTORIQUES

M. John Aldag (Cloverdale—Langley City, Lib.) propose que le projet de loi C-374, Loi modifiant la Loi sur les lieux et monuments historiques (composition de la Commission), soit lu pour la troisième fois et adopté.

— Madame la Présidente, je prends la parole au sujet de mon projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-374, Loi modifiant la Loi sur les lieux et monuments historiques, relativement à la composition de la Commission.

J'aimerais reconnaître avant toute chose que nous sommes réunis sur le territoire traditionnel du peuple algonquin. Cette reconnaissance représente un petit pas, mais un pas important vers la réconciliation avec les peuples autochtones.

Le projet de loi C-374 vise également à favoriser la réconciliation avec les peuples autochtones et à faire en sorte que leur avis soit pris en compte dans les processus décisionnels du gouvernement fédéral. Je suis extrêmement privilégié de voir le projet de loi C-374 atteindre l'étape de la troisième lecture à la Chambre et je suis reconnaissant qu'il ait été appuyé par tous les partis.

Initiatives parlementaires

Le projet de loi C-374 vise la représentation des Autochtones au sein de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, une représentation qui aurait dû être assurée depuis longtemps. Les lois actuelles font que la Commission, qui est responsable de conseiller le gouvernement du Canada par l'entremise du ministre de l'Environnement sur les personnages, les lieux et les événements ayant une importance historique nationale qui devraient être reconnus, n'a pas l'obligation légale de compter un commissaire autochtone.

La réalité, c'est que, si nous n'incluons pas le point de vue des Premières Nations, il nous sera impossible de commémorer adéquatement les événements ayant une importance historique nationale.

La motivation qui m'a amené à présenter le projet de loi C-374 trouve sa source dans les trois décennies que j'ai passées à Parcs Canada. J'ai eu l'occasion de vivre et de travailler avec des communautés autochtones dans divers contextes, et ces expériences ont guidé mes réflexions sur la nécessité de faire les choses autrement. Après mon élection, j'ai découvert les travaux de la Commission de vérité et réconciliation.

Le sommaire du rapport final de la Commission comprend une section sur les commémorations qui a éveillé en moi le désir de faire les choses autrement. Les appels à l'action qui s'y trouvent nous invitent à modifier et à améliorer nos façons de commémorer le passé.

Le projet de loi C-374 vise plus précisément à mettre en oeuvre l'appel à l'action 79(i), qui dit ceci: « Nous demandons au gouvernement fédéral d'établir, en collaboration avec les survivants, les organisations autochtones et les membres de la communauté artistique, un cadre de travail se rapportant à la réconciliation pour les besoins du patrimoine canadien et des activités de commémoration. Ce cadre engloberait notamment ce qui suit... » Vient ensuite l'élément que couvre le projet de loi C-374: « la modification de la Loi sur les lieux et monuments historiques de manière à inclure la représentation des Premières Nations, des Inuits et des Métis au sein de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada et de son secrétariat ».

Le Comité permanent de l'environnement et du développement durable a également proposé la mise en oeuvre de l'appel à l'action n° 79. Dans le rapport intitulé « Préserver le patrimoine du Canada: les fondements de notre avenir », nous recommandons la mise en oeuvre de plusieurs des appels à l'action, dont le 79, comme on peut le voir à la recommandation n° 17 du rapport.

Notre gouvernement a clairement manifesté son appui à l'égard des appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation. La mise en oeuvre de plus des deux tiers des appels à l'action qui relèvent de la compétence fédérale se poursuit, et le projet de loi C-374 s'inscrit dans la même lancée.

Nous avons endossé sans réserve la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones et nous tenons à la mettre en oeuvre intégralement, entre autres en appuyant le projet de loi C-262.

En février, le premier ministre a annoncé ici même la création d'un cadre de reconnaissance et de mise en oeuvre des droits autochtones. Ce cadre permettra de faire en sorte que toutes les relations futures entre les peuples autochtones et le gouvernement fédéral soient basées sur la reconnaissance et la mise en oeuvre de ces droits. En vue d'assurer la protection, la préservation et la revitalisation des langues autochtones au Canada, nous travaillons

avec les collectivités métisses, inuites et des Premières Nations à l'élaboration conjointe d'un projet de loi sur les langues autochtones.

Dans l'optique de préserver les langues autochtones, j'ai également travaillé avec la sénatrice Jaffer sur un projet de loi visant à désigner le 21 février comme Journée internationale de la langue maternelle. La mesure a été déposée au Sénat, et le débat est déjà entamé. Il s'agit d'un autre petit pas vers la réconciliation.

Il y a une motion qui a joui de l'appui de tous les partis cette semaine; elle portait sur l'appel à l'action n° 58 de la Commission de vérité et de réconciliation, qui demande au pape de présenter des excuses officielles pour le rôle de l'Église catholique dans la mise en place, les opérations et les sévices des pensionnats autochtones.

Ce sont là des pas importants, mais nous avons encore du travail. La réconciliation est un long processus complexe qui nous amène à examiner les relations entre peuples autochtones et non autochtones. Le résumé du rapport final de la Commission discute de cette complexité:

• (1735)

Pour certaines personnes, la *réconciliation* est le rétablissement d'un état conciliatoire. Néanmoins, il s'agit d'un état qui, pour de nombreux Autochtones, n'a jamais existé entre Autochtones et non-Autochtones. Pour d'autres, la réconciliation, dans le contexte des pensionnats indiens, s'apparente à une situation de violence familiale. Il s'agit de réparer les erreurs du passé d'une manière qui vient à bout des conflits et établit une relation saine et respectueuse entre les peuples, et pour l'avenir. C'est dans ce contexte que la Commission de vérité et réconciliation du Canada a abordé la question de la réconciliation.

Pour la Commission, la réconciliation consiste à établir et à maintenir une relation de respect réciproque entre les peuples autochtones et non autochtones dans ce pays. Pour y arriver, il faut prendre conscience du passé, reconnaître les torts qui ont été causés, expier les causes et agir pour changer les comportements.

Un peu plus loin dans le rapport — et c'est pertinent dans le contexte de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada et des changements que propose le projet de loi C-374 —, on dit:

Un trop grand nombre de Canadiens ne savent pas grand-chose, voire rien du tout, sur les racines historiques profondes de ces conflits. Le manque de connaissances historiques a d'importantes répercussions pour les Premières Nations, les Métis et les Inuits, ainsi que pour l'ensemble du Canada. Ainsi, dans les cercles gouvernementaux, cela donne lieu à de mauvaises décisions en matière de politiques publiques. Dans le domaine public, ce manque de connaissances a également pour effet de renforcer les attitudes racistes et d'alimenter la méfiance du public à l'égard des membres des Premières Nations.

Un trop grand nombre de Canadiens ne connaissent toujours pas le contexte historique entourant les importantes contributions des Autochtones au Canada ou ne comprennent pas qu'en vertu des traités historiques et modernes négociés par notre gouvernement, nous sommes tous visés par les traités. L'histoire joue également un rôle important dans la réconciliation et pour pouvoir préparer l'avenir, les Canadiens doivent examiner le passé et en tirer des leçons.

Le projet de loi C-374 permettrait de veiller à ce que le point de vue autochtone devienne partie intégrante du processus de commémoration fédéral. La participation des peuples autochtones au processus décisionnel dans ce domaine nous aidera à tourner la page sur les approches colonialistes et paternalistes du passé et à dialoguer de manière plus franche et authentique.

Ce projet de loi ne se veut pas une critique du travail effectué par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada au cours du dernier siècle. Il indique plutôt un besoin d'évoluer, de faire une place dans le processus pour le point de vue autochtone relativement à la façon dont nous commémorons les personnages, les lieux et les événements d'importance nationale.

Notre histoire est aussi complexe que le processus de réconciliation lui-même. Le legs du système des pensionnats indiens nous le rappelle de manière brutale et tragique. La Commission de vérité et réconciliation s'est attardée à cette complexité:

Initiatives parlementaires

Chez les survivants qui ont assisté aux événements nationaux et aux audiences communautaires de la CVR, le rappel de l'enfance a souvent ravivé des souvenirs horribles de mauvais traitements, de faim et de négligence et a fait ressurgir des sentiments douloureux de solitude, d'abandon et de honte. Beaucoup d'entre eux ont encore du mal à soigner les blessures profondes du passé. Les mots ne suffisent pas pour exprimer le courage dont ils ont fait preuve pour prendre la parole.

Il y a cependant d'autres souvenirs aussi: ceux de la résilience, des amitiés de toute une vie nouées avec des camarades de classe et des enseignants, de la fierté ressentie pour des réalisations artistiques, musicales et sportives, et de la joie de devenir un chef de file dans sa communauté et dans la vie de la nation. Les survivants ont partagé leurs souvenirs avec le Canada et le monde entier pour que la vérité ne soit plus niée. Ils ont aussi communiqué leurs souvenirs pour que les autres Canadiens puissent tirer des enseignements des leçons difficiles du passé. Ils veulent que les Canadiens sachent, se souviennent, se soucient et changent.

Dans le cadre de l'étude sur le patrimoine menée par le comité de l'environnement, nous avons entendu le témoignage éloquent de M. Ry Moran, directeur du Centre national pour la vérité et réconciliation, qui a parlé de l'aspect délicat et complexe de la commémoration des pensionnats. On peut lire ce qui suit dans le rapport du comité:

M. Moran s'est dit particulièrement préoccupé par l'état de conservation des 17 derniers pensionnats existants qui étaient destinés aux enfants autochtones si rien n'est fait pour les préserver. Il a expliqué au Comité que certaines communautés autochtones désirent conserver ces pensionnats comme témoins du passé. Or, a-t-il indiqué, il serait plus facile pour elles d'obtenir des fonds pour détruire ces bâtiments. Il a souligné l'importance pour les communautés autochtones de pouvoir choisir [si] elles désirent conserver ou détruire ces bâtiments. En outre, M. Moran a aussi souligné la nécessité que soient commémorés les sites où des pensionnats autochtones maintenant détruits ont existé, comme le recommande la Commission de vérité et réconciliation.

Il faut aussi inclure les lieux de sépulture des enfants disparus.

• (1740)

Le comité a entendu: que l'inclusion des Autochtones était une priorité et une nécessité pour la communauté du patrimoine; que les organismes et ministères du patrimoine d'aujourd'hui sont mal outillés pour protéger et préserver le patrimoine autochtone; que les Autochtones doivent participer à la définition, à la désignation, à la commémoration et à la préservation de leur patrimoine; et que les organismes, les gouvernements et les communautés autochtones veulent avoir voix au chapitre en matière de conservation du patrimoine ainsi qu'une tribune pour ce faire.

Au cours de mes 32 ans de carrière au sein de Parcs Canada à travailler avec des espaces patrimoniaux, j'ai, de la même façon, constaté la nature souvent difficile des commémorations. J'ai été témoin d'approches fructueuses et d'échec pour ce qui est de commémorer des gens, des endroits et des événements d'importance historique.

J'ai parlé de ces approches à la Chambre, notamment de la grande réussite pour ce qui a été de raconter l'histoire du lieu de Yuquot, initialement commémoré sous le nom de l'anse Friendly, et célébré comme étant le premier point de contact avec les Européens. Cet endroit est en fait le berceau du peuple nuu-chah-nulth. La nouvelle présentation repensée de la désignation montre l'endroit comme un lieu d'accueil par les Autochtones, qui vivaient là depuis la nuit des temps, pour les Européens à leur arrivée au Canada. C'est le point de vue des Autochtones qui a aidé à raconter et à présenter autrement cette histoire.

Je suis fier que le projet de loi C-374 soit rendu à l'étape de la troisième lecture après avoir franchi l'étape du rapport avec l'appui unanime de la Chambre. Cela reflète fièrement la nature non partisane de la réconciliation. Car la réconciliation n'est pas seulement l'affaire des Autochtones. C'est véritablement l'affaire des Canadiens.

Le projet de loi C-374 n'aurait pas été une telle réussite et nous n'aurions pas eu l'occasion de faire progresser la réconciliation sans l'appui du gouvernement et sans la recommandation royale concernant les dispositions du projet de loi sur la rémunération. Je remercie le gouvernement d'appuyer le projet de loi C-374 et d'avoir produit une recommandation royale, ce qui, à ma connaissance, ne s'est produit qu'à trois occasions depuis 1994. Cet appui témoigne de l'engagement du gouvernement envers une relation renouvelée avec les peuples autochtones, fondée sur la reconnaissance des droits, le respect mutuel, la collaboration et les partenariats.

La route vers la réconciliation est longue et éprouvante. Cependant, avec le projet de loi C-374, nous avons la possibilité de progresser dans l'atteinte de cet objectif, en améliorant la manière dont nous célébrons notre passé. J'ai bon espoir que tous les députés se joindront à moi pour appuyer cet important projet de loi.

Le projet de loi C-374 est sur le point d'être renvoyé au Sénat. Je suis fier d'avoir l'appui du sénateur Murray Sinclair, qui a accepté de le parrainer au Sénat. Les députés ne sont pas sans savoir que le sénateur Sinclair a mené pendant 25 ans une illustre carrière au sein du système judiciaire et a assumé le rôle de commissaire en chef de la Commission de vérité et réconciliation. J'espère que les sénateurs reconnaîtront l'importance du projet de loi pour progresser sur la voie de la réconciliation.

Je remercie les députés d'avoir pris le projet de loi en considération et je leur demande de l'appuyer à l'étape de la troisième lecture, pour qu'il franchisse une autre étape vers son adoption définitive.

[Français]

M. Pierre Nantel (Longueuil—Saint-Hubert, NPD): Madame la Présidente, j'aimerais remercier mon collègue du fond du coeur pour son projet de loi. Cela fait aussi chaud au coeur de voir que, dans l'ensemble, la Chambre semble accueillir celui-ci favorablement. Ma question est pratiquement un clin d'oeil.

Mon collègue ne croit-il pas que, dans quelques mois ou dans quelques années, on dira que c'était bien évident et on se demandera pourquoi un projet de loi était nécessaire?

[Traduction]

M. John Aldag: Madame la Présidente, j'ai eu du mal à entendre l'interprète, mais je vais faire de mon mieux pour répondre à la question.

Il est très important que nous commençons dès maintenant notre travail de réconciliation. Je remercie tous les partis de leur appui et de leurs efforts pour faire avancer la discussion et faire progresser concrètement le projet de loi C-374 en l'appuyant.

• (1745)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, je suis heureuse d'avoir la chance de parler d'un projet de loi d'initiative parlementaire. En raison de mon statut à la Chambre, je ne peux pas prononcer de discours sur le projet de loi, mais je suis très fière de l'appuyer. Le projet de loi C-374, Loi modifiant la Loi sur les lieux et monuments historiques, représente un pas important vers la réconciliation. Je tiens à remercier mon ami de Cloverdale—Langley City de l'avoir présenté.

Je me demande si mon collègue pourrait expliquer comment se déroulera le processus de sélection pour assurer la participation des Autochtones une fois que le projet de loi sera adopté. J'ose espérer que la mesure législative recevra l'appui d'un nombre suffisant de députés pour aller de l'avant.

Initiatives parlementaires

M. John Aldag: Madame la Présidente, si le projet de loi est adopté, je crois que la composition de la commission sera déterminée selon un processus de nomination par le gouverneur en conseil.

Pour moi, ce qui était vraiment important dans le projet de loi, c'était de respecter la recommandation de la Commission de vérité et réconciliation. Nous ne devons pas limiter la participation à une seule voix autochtone, mais rendre le processus véritablement inclusif. Par conséquent, le projet de loi inclut un représentant de chaque groupe: les Premières Nations, les Métis et les Inuits. Lorsque la loi entrera en vigueur, cette disposition sera prise en compte dans le processus officiel de nomination, qui sera transparent, comme le gouvernement l'a promis et comme nous le faisons déjà pour d'autres nominations.

Mme Leona Alleslev (Aurora—Oak Ridges—Richmond Hill, Lib.): Madame la Présidente, je remercie mon collègue d'avoir présenté cet important projet de loi.

Nous comprenons qu'il ne s'agit pas seulement d'un pas vers la réconciliation. Je me demande comment la nouvelle composition de la Commission des lieux et monuments historiques peut également unir tous les Canadiens pour comprendre cet aspect de l'histoire et orienter leur avenir. J'aimerais savoir ce qu'en pense mon collègue.

M. John Aldag: Madame la Présidente, comme je l'ai souligné, c'est une histoire canadienne. La réconciliation, ce n'est pas uniquement une question autochtone. C'est quelque chose que nous devons tous comprendre et que nous devons tous nous efforcer d'atteindre. Dans cet esprit, comprendre — en tant que nouveaux arrivants sur ce territoire — l'histoire des peuples autochtones qui vivent ici depuis des temps immémoriaux est une façon de comprendre certains torts du passé et les cadres juridiques que nous devons respecter, notamment les traités et les garanties constitutionnelles. Il s'agit de favoriser la discussion avec les Canadiens sur la façon dont nous pouvons coexister et nous appuyer mutuellement. Voilà en quoi consiste la réconciliation. Voilà comment nous pouvons rendre le Canada plus fort et arriver en fin de compte à une réconciliation pour nous tous qui vivons dans ce merveilleux pays.

M. Kevin Waugh (Saskatoon—Grasswood, PCC): Madame la Présidente, je suis ravi de prendre la parole de nouveau pour appuyer le projet de loi C-374, présenté par mon collègue de Cloverdale—Langley City. J'aimerais également ajouter que je suis très satisfait de l'appui général que reçoit cette mesure législative de part et d'autre de la Chambre. Il est assez rare qu'un projet de loi d'initiative parlementaire soit adopté à l'unanimité à l'étape de la deuxième lecture.

Je m'en voudrais de ne pas reconnaître que nous nous trouvons sur les terres ancestrales du peuple algonquin. Comme nous discutons de l'inclusion et de la participation des peuples autochtones à la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, je crois qu'il est important que nous reconnaissions régulièrement le site historique sur lequel nous nous trouvons en ce moment.

Le projet de loi C-374 vise à modifier la Loi sur les lieux et monuments historiques. Le projet de loi répond à l'appel à l'action n° 79 du rapport de la Commission de vérité et réconciliation. Deux autres recommandations relatives aux commémorations se trouvent dans le document, mais elles ne sont pas ciblées par le projet de loi.

La Commission des lieux et monuments historiques du Canada a pour mandat:

[...] de conseiller le ministre de l'Environnement et, par son entremise, le gouvernement du Canada, sur la commémoration d'aspects de l'histoire du Canada qui revêtent une importance nationale.

À la suite d'un processus d'évaluation et d'une recommandation favorable de la Commission, le ministre désigne les sujets comme lieu, événement ou personnage d'importance historique nationale.

On peut lire ensuite:

La Commission se compose d'un représentant de chacune des provinces et [de chacun des] territoires [...] nommés [...] pour des mandats d'une durée maximale de cinq ans pouvant être reconduits [...] ainsi que du bibliothécaire et archiviste du Canada, d'un représentant du Musée canadien de l'histoire et du vice-président de la Direction générale de la conservation et de la commémoration du patrimoine de l'Agence Parcs Canada qui remplit aussi les fonctions de secrétaire de la Commission.

À l'heure actuelle, le quorum est de 10 membres. Si le projet de loi C-374 est adopté, ce chiffre passera à 13.

À l'étape de la deuxième lecture, le parrain du projet de loi C-374, le député de Cloverdale—Langley City, a dit quelque chose qui m'a frappé. Je le cite:

Le système actuel de désignation des sites historiques du Canada est désuet. Le choix de plusieurs sites et la composition du conseil d'administration sont ancrés dans le passé colonial du pays. Il faut mettre en valeur l'ensemble de l'histoire du Canada et celle-ci doit être plus large, plus inclusive et plus fidèle à la réalité.

Il a absolument raison. Nous ne pouvons pas espérer arriver à une réconciliation si nous continuons de nier certains pans de notre histoire. Les trois voix supplémentaires qui représenteront les Autochtones au sein de la Commission des lieux et monuments historiques apporteront de nouvelles idées et une perspective différente, et elles contribueront à présenter l'histoire complète du Canada.

Comme je l'ai déjà dit dans un discours antérieur sur ce projet de loi, ma province, la Saskatchewan, compte de nombreux lieux historiques nationaux, dont certains se trouvent dans ma ville, Saskatoon. J'ai parlé du parc patrimonial Wanuskewin. Je pense qu'il vaut la peine de répéter aujourd'hui qu'il s'étend sur 240 hectares et qu'il abrite 19 sites représentatifs de la société des plaines du Nord, tant dans son histoire que dans sa vie active actuelle. Il y a 6 000 ans, des Autochtones des plaines du Nord se rassemblaient à cet endroit pour chasser le bison, pour recueillir de la nourriture et des herbes et pour s'abriter des vents de l'hiver. On commence à peine à connaître l'histoire de Wanuskewin dans ma province, la Saskatchewan.

Il y a un autre très beau lieu historique national tout près de chez moi: le Forestry Farm Park and Zoo, à Saskatoon. Ce qu'on appelait la pépinière forestière de Sutherland a directement contribué à la colonisation et au développement des Prairies, de 1913 à 1966. En 50 ans, la pépinière a fourni 147 millions d'arbres — surtout des frênes, mais aussi des érables, des ormes et des saules —, qui ont été expédiés un peu partout dans le Nord des Prairies.

Quand la pépinière a cessé ses activités, la Ville de Saskatoon en a repris une partie pour y aménager le Forestry Farm and Park, en 1966. Désignée lieu historique national, cette ferme forestière continue de renforcer les racines collectives des habitants de la région, en plus de constituer l'endroit rêvé pour aménager un parc et un jardin zoologique. Ce dernier abrite d'ailleurs 300 bêtes, dont deux bandes de suricates.

●(1750)

L'édifice de l'Assemblée législative de la Saskatchewan, à Regina, compte aussi parmi les lieux historiques nationaux de ma province. J'en ai d'ailleurs parlé un peu plus tôt. Je disais qu'il ressemblait beaucoup à l'édifice où nous nous trouvons présentement. Les deux ont été construits par la même entreprise montréalaise, Peter Lyall and Sons Construction Company Limited. Eh oui, les mêmes artisans de renom ont participé à la construction de l'hôtel du Parlement de Regina et de la Chambre des communes d'Ottawa. Les deux sont magnifiques.

Initiatives parlementaires

Je sais que la Chambre sera fermée durant au moins 10 ans pour être rénovée, mais j'encourage quiconque se rend à Ottawa ou à Regina de visiter, même rapidement, ces deux édifices, car il s'agit sans doute de deux des plus beaux endroits du pays.

J'ai déjà été membre du comité du patrimoine canadien et je fais présentement partie de celui des affaires autochtones et du Nord. Mon expérience au sein de ces deux comités — sans oublier le périple d'une semaine qui nous a menés dans plusieurs localités du Nunavut au printemps, en compagnie du sénateur Dennis Patterson — m'a donné une assez bonne idée de ce que nous pouvons faire pour amener la population non autochtone à agir de manière beaucoup plus inclusive.

• (1755)

M. Wayne Stetski (Kootenay—Columbia, NPD): Madame la Présidente, je suis très heureux d'intervenir en faveur du projet de loi C-374 pour la troisième fois. J'aimerais de nouveau féliciter et remercier le député de Cloverdale—Langley City du travail accompli pour présenter cette importante mesure législative à la Chambre.

Quand nous avons, le député et moi, écouté les témoignages au comité permanent de l'environnement et du changement climatique sur les questions de patrimoine national, nous avons constaté que la façon dont nous traitons le patrimoine autochtone comporte de graves lacunes, comme notre façon de traiter les peuples autochtones en général je dirais. Le comité a appris que le gouvernement fédéral offrait des fonds pour la destruction des bâtiments des anciens pensionnats, mais aucun financement pour les préserver. Cela montre une indifférence scandaleuse face à un pan important, bien que sombre, de l'histoire de notre pays.

Je vais citer Ry Moran, le directeur du Centre national pour la vérité et la réconciliation, sur les appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation:

Parmi ces appels à l'action, les recommandations concernant directement la commémoration occupent une place centrale. Ces appels à la commémoration se rapportent directement à la création ou à l'instauration d'une « mémoire nationale » et à la nécessité permanente pour notre pays de continuer à faire la lumière sur les épisodes les plus sombres de notre histoire.

Ma circonscription, Kootenay—Columbia, a de la chance, car l'ancien pensionnat indien de Kootenay a été converti en un complexe comprenant un hôtel, un centre touristique, un casino et un terrain de golf. Il sera exploité par le conseil de la nation Ktunaxa. Les visiteurs du centre de villégiature peuvent faire une visite guidée afin d'apprendre la sombre histoire de l'endroit. On a failli perdre cet important édifice. Au départ, on voulait le démolir et, bien sûr, on sait que beaucoup d'Autochtones éprouvent une grande colère à l'égard des pensionnats. Le projet allait bon train quand l'un des aînés Ktunaxa est intervenu en déclarant qu'il fallait arrêter la démolition parce qu'on devait prendre une période sombre de leur histoire et la transformer en quelque chose de positif pour l'avenir. C'est une bonne chose qu'on l'ait fait. Le centre de villégiature est magnifique.

Dans ma circonscription, on trouve la bande des Premières Nations d'Aq'am, dont le chef est Joe Pierre, Jr. Le nom de la bande signifie « forêt dense et profonde ». Il y a la bande d'Akisqnuq, dirigée par le chef Alfred Joseph. Le nom de la bande signifie « endroit aux deux lacs ». La chef Mary Mahseelah dirige la bande de Tobacco Plains, qui est aussi appelée Akan'kunik, ce qui signifie « peuple de l'endroit de la tête volante ». Le chef Michael « Jason » Louie dirige la bande de Yaqaan Nukiy, ce qui signifie « là où les pierres se dressent », aussi appelée la bande de Lower Kootenay. Toutes ces bandes sont membres de la nation Ktunaxa.

Je m'en voudrais si je ne faisais pas mention d'une autre leader Ktunaxa, la chef Sophie Pierre. Celle-ci a siégé au conseil de la bande indienne de St. Mary's, qu'on appelle maintenant Aq'am, de la Nation Ktunaxa, pendant 30 ans, dont 16 ans en tant que chef. Elle est décorée de l'Ordre du Canada et de l'Ordre de la Colombie-Britannique. Elle a reçu le Prix national d'excellence décerné aux Autochtones, ainsi que deux doctorats honorifiques en droit, de l'Université de la Colombie-Britannique et de l'Université Canada-West.

Dans le Nord, la bande indienne Shuswap est dirigée par la chef Barbara Cote. Shuswap est dérivé d'une expression qui signifie « enfants de la truite ». Le chef Wayne Christian dirige le conseil de la bande Splantsin, qui fait aussi partie des Shuswap. Splantsin est un mot salish qui peut vouloir dire « pré plat ». On pense que la tribu Shuswap est parente des Ktunaxa, mais forme un peuple distinct.

J'en parle parce que ce sont de grands leaders qui feraient d'excellents candidats pour un poste au sein de la Commission des lieux et monuments historiques lorsque le projet de loi sera adopté. Je parle de ces peuples autochtones parce que, même si leur histoire est intéressante et importante, nous lui consacrons peu de temps et encore moins d'argent parce que nous ne la connaissons pas bien ou que nous ne savons pas l'apprécier. C'est pour cette raison que, parmi les appels à l'action du rapport de la Commission de vérité et réconciliation, on recommande de modifier la Loi sur les lieux et monuments historiques de manière à ce que les Premières Nations, les Inuits et les Métis soient mieux représentés au sein de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada et de son secrétariat. Évidemment, le projet de loi C-374 répondrait à cet appel à l'action.

Selon le site Web de l'organisme, la Commission des lieux et monuments historiques a pour mandat:

[...] de conseiller le ministre de l'Environnement et, par son entremise, le gouvernement du Canada, sur la commémoration d'aspects de l'histoire du Canada qui revêtent une importance nationale.

À la suite d'un processus d'évaluation et d'une recommandation favorable de la Commission, le ministre désigne les sujets comme lieu, événement ou personnage d'importance historique nationale.

Autrement dit, les membres de la Commission évaluent les sites et les monuments et déterminent s'ils sont suffisamment importants pour que l'État fédéral prenne des mesures de protection et de financement à leur égard. À l'heure actuelle, l'Annuaire des désignations patrimoniales fédérales comprend 3 613 sites et monuments répartis dans l'ensemble du pays.

• (1800)

Il est difficile de dire combien sont des sites autochtones, car le site porte souvent un nom qui semble lié aux Premières Nations, aux Inuits ou aux Métis, mais il est seulement reconnu en raison de son lien au développement du Canada par des Européens. C'est tout simplement inacceptable. Nous devons faire mieux. C'est seulement en incluant les peuples autochtones dans le processus décisionnel que nous pouvons nous attendre à ce que leurs activités, leurs croyances et leurs sites culturels, spirituels et historiques soient correctement respectés et honorés. C'est exactement ce qu'on espère accomplir avec le projet de loi C-374. Dans le contexte des conclusions de la Commission de vérité et réconciliation et des données probantes présentées au comité, il est extrêmement logique d'adopter ce projet de loi très fondamental.

Le projet de loi C-374 améliore aussi la composition de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada de façon à ce que tous les membres possèdent les connaissances et l'expérience propres à aider la Commission dans ses activités.

Initiatives parlementaires

Aussi heureux et optimiste que je sois, je crains fortement que le gouvernement tarde à accepter l'importance cruciale de l'histoire et de la culture autochtones.

La Commission de vérité et réconciliation a lancé 94 appels à l'action, regroupés selon diverses catégories: protection de l'enfance, éducation, langue et culture, santé, et justice. Je suis fier de dire que la Chambre a appuyé l'un de ces appels à l'action plus tôt cette semaine en adoptant une résolution proposée par mon collègue le député de Timmins—Baie James.

Cette résolution disait notamment que, pour répondre à l'appel de la Commission de vérité et réconciliation visant à faire avancer notre nation sur le chemin d'une véritable guérison pour les crimes de l'époque des pensionnats autochtones, la Chambre « invite le pape François à participer à ce cheminement avec les Canadiens et les Canadiennes en répondant à l'appel à l'action numéro 58 du rapport de la Commission de vérité et réconciliation et à présenter des excuses papales officielles pour le rôle qu'a joué l'Église catholique canadienne dans la mise en place, les opérations et les sévices des pensionnats autochtones ».

Selon la CBC, en mars 2018, seulement 10 des appels à l'action avaient été menés à bien. Le projet de loi C-374, s'il était adopté, porterait ce nombre à 11 sur 94. Je félicite mon collègue d'en face de l'avoir présenté. Ce projet de loi ferait progresser notre relation de nation à nation avec les peuples autochtones tout en permettant la préservation d'un patrimoine essentiel dont nous pouvons tous tirer des enseignements.

J'espère que ce projet de loi important sera adopté. Il constitue une mesure positive pour le patrimoine du Canada, même s'il y a encore beaucoup de travail à faire.

M. Don Rusnak (secrétaire parlementaire de la ministre des Services aux Autochtones, Lib.): Madame la Présidente, je prends la parole aujourd'hui pour appuyer le gouvernement pour le projet de loi C-374, loi modifiant la Loi sur les lieux et monuments historiques en ce qui concerne la composition de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

Je commence en reconnaissant que le débat d'aujourd'hui a lieu sur le territoire traditionnel des Algonquins. Comme l'ont souligné mes collègues, la reconnaissance des territoires traditionnels des Autochtones constitue un petit pas, mais un pas important sur la voie de la réconciliation.

Le projet de loi dont nous sommes saisis propose de faire un autre pas sur cette voie en améliorant la façon dont nous commémorons les personnages, les endroits et les événements qui ont façonné l'histoire du Canada depuis des temps immémoriaux. Je félicite mon collègue le député de Cloverdale—Langley City d'avoir présenté ce projet de loi d'initiative parlementaire. Je pense que ce n'est que la troisième fois qu'un projet de loi d'initiative parlementaire reçoit une recommandation royale. Le fait que ce projet de loi ait reçu un appui unanime à la Chambre lors de l'étape du rapport témoigne de l'excellent travail de mon collègue.

Voici quelques observations qui permettront à mes collègues de bien saisir le contexte dans lequel s'inscrit le projet de loi C-374. La Loi sur les lieux et monuments d'intérêt historique a d'abord été proposée pendant un discours du Trône en novembre 1952, dans le but de donner un fondement législatif à la Commission des lieux et monuments historiques du Canada, établie en 1919. Cette mesure législative faisait suite aux recommandations formulées dans le rapport de la Commission Massey en 1951. Elle a reçu la sanction royale en 1953.

Dans le cadre de son mandat, le ministre responsable de Parcs Canada doit notamment décider quels lieux, quels événements et quelles personnes seront commémorés en raison de leur importance historique nationale. Pour prendre ces décisions, le ministre se fonde sur les recommandations de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada.

La Commission regroupe actuellement un représentant de chaque province et territoire ainsi qu'un représentant de chacun des organismes suivants: Bibliothèques et Archives Canada, le Musée canadien de l'histoire et Parcs Canada.

Le projet de loi à l'étude propose de modifier la composition de la Commission afin d'y ajouter un représentant pour chacun des groupes suivants: les Premières Nations, les Inuits et les Métis. Pour bien saisir la portée de ce changement, il est utile de comprendre le fonctionnement de la Commission.

La Commission a pour tâche principale de recevoir les propositions de désignations d'importance nationale et de les évaluer. Elle reçoit chaque année une vingtaine de nominations soumises par le grand public, des groupes communautaires et d'autres organismes. La plupart des nominations qui mènent à une désignation officielle sont soumises par le grand public, ce qui fait foi de l'intérêt que portent les Canadiens à l'histoire de ce territoire où nous vivons.

La Commission se réunit environ deux fois par année pour passer en revue les candidatures et faire des recommandations à la ministre quant à la pertinence de désigner un sujet. Pour décider des recommandations qu'elle fera, la Commission prend en considération le fait qu'une personne, un lieu ou un événement a eu un impact important sur l'histoire du Canada ou illustre un aspect d'importance nationale de notre histoire. Dans presque tous les cas, moi et mes prédécesseurs avons accepté les recommandations de la Commission.

Une fois qu'une désignation historique nationale officielle est accordée, Parcs Canada organise une cérémonie et installe et entretient une plaque en bronze, qui constitue la forme habituelle de commémoration. Ce processus sert bien les Canadiens.

Aujourd'hui, le réseau des désignations patrimoniales de notre pays comprend près de 1 000 sites, 700 personnes et 500 événements. Les Canadiens et les gens qui visitent notre pays peuvent apprécier ces désignations parce que chacune représente une partie de l'histoire du Canada. Elles rendent hommage à nos racines et à nos réalisations. Elles tiennent compte des chapitres plus sombres de notre histoire. Elles décrivent aussi nos aspirations: l'image que nous avons de nous dans le passé, l'image que nous avons de nous maintenant et l'image que nous voulons projeter dans l'avenir.

De cette façon, elles font le pont entre le passé, le présent et le futur. Cette idée est particulièrement pertinente au moment où tant de Canadiens repensent la relation du pays avec les peuples autochtones. Pendant des millénaires, les peuples autochtones ont prospéré dans des communautés éparpillées sur le territoire que nous appelons maintenant le Canada.

Depuis l'arrivée d'Européens il y a quelques siècles, une grande partie de cette histoire a été ignorée ou minimisée. Il ne fait aucun doute que les peuples autochtones ont toujours apporté une contribution importante au pays. Pourtant, si une personne parcourait le pays pour voir tous les sites et les plaques historiques, cette personne, j'en suis sûr, aurait une vision très limitée de l'histoire et de la contribution des peuples autochtones dans le pays.

Motion d'ajournement

● (1805)

La simple vérité — et elle est manifeste —, c'est que le réseau canadien de sites historiques témoigne d'une vision plutôt étroite du passé, d'une vision enracinée dans l'histoire coloniale. Toutefois, ces dernières années, les Canadiens ont commencé à examiner leur histoire de manière plus critique. Beaucoup reconnaissent aujourd'hui que, pendant longtemps, on a empêché les peuples autochtones de participer également et de contribuer pleinement à la prospérité de ce pays. Nous devons changer cette triste réalité pour débloquent le plein potentiel du Canada. Je pense que nous pouvons atteindre cet objectif grâce à la réconciliation.

Le gouvernement est résolu à se réconcilier avec les peuples autochtones en reconnaissant leurs droits et par le respect mutuel, la coopération et les partenariats. La réconciliation doit être menée de façon réfléchie et continue en tenant compte de différents éléments; c'est un long parcours. Voilà pourquoi le gouvernement est déterminé à mettre en oeuvre les 94 appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation. Le travail de cette commission a permis d'éduquer les Canadiens à propos des pensionnats et de les sensibiliser au fait que les politiques du passé continuent de nuire au pays aujourd'hui.

Le budget de 2018 prévoit 23,9 millions de dollars sur cinq ans, à compter du présent exercice, pour mettre en oeuvre l'appel à l'action 79 concernant la commémoration du patrimoine au Canada. Le financement permettra d'appuyer l'intégration des points de vue, de l'histoire et du patrimoine autochtones dans les lieux patrimoniaux et programmes gérés par Parcs Canada.

Le projet de loi dont nous sommes saisis est une étape essentielle de la mise en oeuvre de l'appel à l'action 79. Cela consistera à faire en sorte que les Premières Nations, les Inuits et les Métis soient représentés de façon permanente au sein de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Ce faisant, nous devons reconnaître les erreurs du passé, tirer les leçons de l'histoire et travailler ensemble à la mise en oeuvre des droits autochtones. Le projet de loi C-374 est un pas dans cette direction pour ce qui est des activités de commémoration historique.

Le Comité permanent de l'environnement et du développement durable a examiné le projet de loi C-374 et l'a approuvé en proposant une série de modifications techniques. Les modifications donnent quelques précisions sur les dépenses engagées par les membres du conseil d'administration et l'expertise des candidats au conseil d'administration. Je suis convaincu que ces modifications renforceraient le projet de loi et serviraient les intérêts des Canadiens.

Je m'attends à ce que chaque personne ici présente appuie la réconciliation avec les peuples autochtones, mais je suis convaincu que nous aurons bien du mal à atteindre cet objectif sans un réexamen critique de notre histoire et un bilan des histoires que nous avons racontées ou omises de raconter.

La Commission des lieux et monuments historiques du Canada joue un rôle essentiel dans la célébration de notre histoire. L'inclusion des peuples autochtones et leur représentation au sein de la Commission nous amèneront à adopter une perspective plus large lorsque nous racontons l'histoire du Canada et favoriseront la réconciliation avec les Autochtones de partout au pays. Pour ces raisons, je presse tous les députés d'appuyer le projet de loi C-374 à l'étape de la troisième lecture.

Meegwetch.

● (1810)

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Nous reprenons le débat. Le député de Cloverdale—Langley City a un droit de réplique de cinq minutes.

M. John Aldag (Cloverdale—Langley City, Lib.): Madame la Présidente, je veux conclure en remerciant encore une fois tous les députés d'avoir étudié le projet de loi et apporté leur contribution. Je tiens aussi à prendre un instant pour remercier Kyle Harrietha de son travail acharné, son appui et ses conseils, qui ont contribué à faire progresser le projet de loi C-374 à cette étape cruciale.

Je remercie également le caucus autochtone de son apport précieux et de son appui envers le projet de loi C-374. Aucune relation n'est plus importante pour notre gouvernement et les Canadiens que celle avec les peuples autochtones. L'appui dont jouit le projet de loi C-374 le reflète bien. Je remercie le premier ministre de son leadership dans le dossier de la réconciliation et de son soutien à la mise en oeuvre des appels à l'action formulés par la Commission de vérité et réconciliation, y compris l'appel 79(i) dont traite le projet de loi C-374.

En conclusion, je prie humblement les députés des deux côtés de la Chambre d'appuyer le projet de loi C-374 à l'étape de la troisième lecture. C'est une occasion pour les parlementaires de faire avancer le processus de réconciliation avec les peuples autochtones et j'ai bon espoir qu'il recevra le plein appui de la Chambre.

[Français]

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): La question porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter cette motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Conformément à l'article 98 du Règlement, le vote par appel nominal est différé jusqu'au mercredi 9 mai, juste avant la période prévue pour les affaires émanant des députés.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement.

Motion d'ajournement

[Traduction]

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, c'est un honneur de prendre la parole ce soir dans le cadre du débat d'ajournement pour revenir sur une question que j'ai déjà posée. Je suis très contente de pouvoir en reparler alors que peu de temps s'est écoulé depuis que je l'ai soulevée pour la première fois. Vers la fin du mois de mars dernier, des cargaisons de céréales des Prairies étaient bloquées, car les transporteurs, le CN et le CP, étaient incapables de mettre à disposition suffisamment de wagons pour acheminer le grain.

Je vais rappeler brièvement la question que j'ai posée. J'ai souligné que des millions de tonnes de grains dormaient dans les fermes et les silos des Prairies et que c'était lié à un autre problème qu'il y avait sur la côte de la Colombie-Britannique, où des cargos et des porte-conteneurs qui attendaient l'arrivée du grain dans le port de Vancouver étaient refoyés et utilisaient les eaux de la mer des Salish comme stationnement gratuit. Le port de Vancouver fonctionnait au maximum de sa capacité. Ainsi, entre leurs allées et retours au port de Vancouver, où le grain n'arrivait pas, les porte-conteneurs, qui pouvaient chacun transporter trois ou quatre conteneurs, s'installaient près du détroit de Plumper dans la mer des Salish, dans ma circonscription, en attendant de savoir si le grain avait été livré.

Le mauvais service offert par le CN et le CP entraîne des problèmes économiques graves pour les producteurs de grain des Prairies, nuit à la performance du port de Vancouver et diminue grandement la qualité de vie des gens de Saanich—Gulf Islands et de Nanaimo—Ladysmith, où les porte-conteneurs mouillent au large de l'île Gabriola.

Les députés apprendront avec stupéfaction que le mouillage des porte-conteneurs au large de Saanich—Gulf Islands et de Nanaimo—Ladysmith est tout à fait légal, mais qu'il n'est pratiquement pas réglementé et qu'aucun droit n'est exigé pour mouiller au large de Ganges, de Plumper Sound ou de l'île Pender.

Ces énormes navires-usines laissent parfois leurs feux allumés toute la nuit. Des gens de ma circonscription m'ont dit que même une fois toutes les lampes de leur maison éteintes ils peuvent encore lire un livre en raison des feux de tous les bateaux qui sont là en attente.

L'absence d'un service ferroviaire efficace pour transporter le grain à temps nuit vraiment à la qualité de vie. Les transporteurs, les producteurs de grain et les acheteurs perdent de l'argent. Il faut une approche pangouvernementale. Transports Canada devrait au moins commencer à chercher une solution pour que nous puissions transporter les marchandises rapidement et de manière efficace. Peut-être qu'au moyen d'un système informatisé, le port de Vancouver pourrait indiquer aux producteurs de grain quel est le meilleur moment pour expédier leur grain.

En passant, nous avions un meilleur système sous la Commission canadienne du blé. Elle coordonnait mieux l'expédition et ce problème ne se produisait pas. Cependant, nous avons eu une crise en 2014. Sur l'île de Vancouver, nous étions à deux jours de ne pas pouvoir nourrir le bétail, car les provenderies qui traitaient le grain destiné aux activités d'élevage n'avaient plus rien. Les producteurs ont dû faire cause commune et embaucher des camionneurs. Le mauvais service des compagnies ferroviaires leur a coûté cher.

Je sais que le projet de loi C-49, sur lequel la Chambre vient de voter, aiderait. Les transporteurs seraient assujettis à des sanctions. De 1918 à 1995, cette compagnie de chemin de fer était une société

d'État et elle était beaucoup plus efficace. Que faire pour acheminer les biens dans ce pays? Faut-il en faire une société d'État de nouveau?

● (1815)

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social (Logement et Affaires urbaines), Lib.): Madame la Présidente, le gouvernement est conscient des défis auxquels les agriculteurs sont confrontés tous les jours. Nous sommes déterminés à ce qu'ils aient accès à des réseaux de transport ferroviaire qui acheminent efficacement leurs marchandises jusqu'au marché. C'est pour cette raison que nous avons présenté le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, qui, à long terme, mettra en place les conditions nécessaires pour assurer un système de transport ferroviaire de marchandises à la fois sûr, efficace, efficace et transparent, qui profitera à tous ses usagers partout au pays.

Nous sommes ravis du fait que ce projet de loi, en faveur duquel la députée d'en face et moi avons voté aujourd'hui, fournira à long terme des solutions solides aux nombreux problèmes auxquels le réseau de transport ferroviaire de marchandises et ses usagers doivent faire face. Il renforcera la reddition de comptes grâce à l'inscription de sanctions pécuniaires réciproques dans les accords conclus entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires. Il accroîtra la transparence en exigeant que les sociétés ferroviaires produisent plus de rapports et il permettra aux expéditeurs captifs d'avoir accès à un autre transporteur ferroviaire grâce à l'interconnexion de longue distance. Il encouragera l'investissement dans les wagons-trémies grâce à des modifications aux dispositions portant sur le revenu admissible maximal, un plafond étant conservé dans l'intérêt du secteur céréalier. Bref, le projet de loi aidera à éviter le genre de situation qui prévaut à l'heure actuelle. Il confèrera également à l'Office des transports du Canada les pouvoirs dont il a besoin pour enquêter de sa propre initiative sur des problèmes systémiques.

Nous sommes conscients du fait que le service ferroviaire cette année n'a pas répondu aux attentes, que ce soit pour le transport du grain ou le transport d'autres marchandises. Le gouvernement continue donc de travailler en collaboration avec les sociétés ferroviaires pour veiller à ce qu'elles prennent les mesures nécessaires pour améliorer le service et acheminer le grain et les autres marchandises vers les marchés. Les sociétés ferroviaires nous ont fait part de leurs plans pour réduire l'arriéré, et nous continuerons de suivre leur rendement de près pour nous assurer que les plans ont les effets souhaités.

Le gouvernement n'a pas adopté une approche à court terme, comme les exigences relatives à la quantité minimale de grain transporté, qui pourraient avoir des conséquences négatives pour les agriculteurs et les expéditeurs de grain et d'autres marchandises. Imposer des volumes minimums de grain pourrait donner lieu à un traitement préférentiel par rapport à certains corridors, même dans le secteur des grains. Par conséquent, ce n'est pas une solution miracle. Les avantages ne sont pas ressentis de façon uniforme, et il pourrait y avoir des répercussions concrètes pour les expéditeurs de grain et d'autres marchandises.

En ce qui concerne la question soulevée par la députée d'en face au sujet de la nationalisation du réseau ferroviaire, je suis à peu près certain que le gouvernement n'a pas prévu de présenter une mesure législative à cet effet. Cependant, dans la ville d'où je viens, l'un des principaux obstacles à une meilleure circulation des passagers, tout particulièrement pour les navetteurs de la région du Grand Toronto, c'est que le réseau ferroviaire est utilisé à la fois pour le transport de marchandises et pour le transport de passagers.

Des tronçons de ligne ferroviaire ont été abandonnés par les compagnies de chemin de fer entre Sudbury et Ottawa et vers la côte Est. S'ils étaient utilisés judicieusement, ils pourraient servir à faire passer certaines marchandises ailleurs et à accroître ainsi la capacité de transport de voyageurs, ce qui réduirait le nombre de véhicules sur la route. Passer des marchandises aux voyageurs est une priorité. Il y a aussi une autre option, soit de veiller à ce que les marchandises qui peuvent être transportées par d'autres moyens ne prennent pas de la place aussi sur le système ferroviaire.

Par conséquent, le rééquilibrage, la réévaluation et l'adoption d'une stratégie à long terme en matière de transport ferroviaire au Canada sont des priorités pour le gouvernement. On peut le voir dans le budget de 2018, qui prévoit un investissement important pour moderniser VIA et faire en sorte qu'elle puisse accroître sa clientèle et proposer un service de transport de passagers plus efficace et respectueux de l'environnement. Ce sera donc un investissement stratégique dans les infrastructures assorti d'une réduction des gaz à effet de serre.

Pour ce qui est du grain, je suis content que le projet de loi ait franchi une autre étape aujourd'hui. C'est un pas en avant. Le gouvernement continue de faire avancer les choses pour veiller à offrir aux expéditeurs de grain le service dont ils ont besoin.

• (1820)

Mme Elizabeth May: Madame la Présidente, je suis d'accord avec les commentaires du député sur le service ferroviaire voyageurs. Il fut un temps où les États-Unis avaient le même problème. Peu importe la destination, les trains de voyageurs n'arrivaient jamais à l'heure parce que les entreprises de transport de voyageurs devaient louer la voie aux entreprises de transport de marchandises, qui contrôlent par ailleurs les feux de circulation. Cependant, j'ai récemment pris le train de Seattle à San Francisco. Il s'agit d'un voyage de 24 heures, et je suis arrivée à ma destination exactement à l'heure prévue. Les entreprises ont renégoциé leur entente. Grâce au rôle structurant du gouvernement, on a réussi à faire en sorte que les trains de marchandises cèdent la voie aux trains de voyageurs. J'aime ce que j'entends de la part du secrétaire parlementaire. J'espère que nous agissons dans ce sens.

Je tiens à signaler un point qui me préoccupe. À l'heure actuelle, l'offre présentée par le CP est inacceptable. Les Teamsters votent en ce moment. Le 23 mai est ce que l'on pourrait qualifier de jour J. Je suis convaincue que le ministre des Transports suit tout cela de près.

Je ne mâcherai pas mes mots. Je ne fais pas confiance au CN et au CP. J'ai toutefois confiance en leurs travailleurs. Nous avons besoin de plus de travailleurs et de plus de wagons pour livrer les marchandises à temps.

M. Adam Vaughan: Madame la Présidente, le corridor ferroviaire de la rue Dupont traverse le centre-ville de Toronto — en fait, il traverse une zone que j'ai moi-même représentée avant le redécoupage électoral —, et c'est ce qui inquiète les gens de la ville que je représente. Ce corridor serait parfait pour un train de banlieue, si ce n'était que c'est par là que transitent la majorité des trains de marchandises et qu'il traverse le secteur le plus densément peuplé de Toronto.

Ceux qui ont suivi le déraillement de Lac-Mégantic et se rappellent les terribles dégâts causés à cette ville québécoise par les ressources qui étaient à bord du train se rappelleront sans doute aussi que, quelques heures auparavant, ce même train traversait le centre-ville de Toronto. Si le déraillement qui a frappé Lac-Mégantic était survenu au centre-ville de Toronto — comme cela a failli arriver il y a une trentaine d'années quand un train a déraillé à

Motion d'ajournement

Mississauga —, le nombre de morts aurait été hallucinant. C'est entre autres pour cette raison que nous devons cesser de transporter les matières volatiles par train, ou du moins trouver des tracés de rechange afin qu'elles ne traversent pas les zones habitées. Peut-être que la solution passerait par un pipeline.

Cela dit, nous devons bel et bien repenser le réseau ferroviaire afin de répondre aux besoins des gens et en optimiser le rendement sur le plan environnemental. À Toronto, cela signifie repenser la manière dont les marchandises traversent la ville.

[Français]

L'EMPLOI

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, PCC): Madame la Présidente, le 29 janvier dernier, j'ai posé une question concernant les emplois d'été et le test de valeurs personnelles qui, de mon point de vue et de celui de beaucoup d'organismes, allait à l'encontre des droits et libertés. J'ai posé à plusieurs reprises cette question et comme d'habitude je n'ai pas eu de réponse. Je la pose donc à nouveau.

À la suite de cette question que j'ai posée, les ministres ont reconnu que cela était probablement allé trop loin, mais ils n'ont rien fait. Ils n'ont pas retiré ce test des valeurs. Maintenant qu'Emplois d'été Canada est fini, on s'aperçoit qu'on a coupé le financement à certains organismes qui n'ont pas adhéré à ce test de valeurs.

J'étais très étonnée parce que, au Québec, cela n'était jamais arrivé. Les gens savent qu'au Québec on est assez ouvert sur beaucoup de choses, mais plus on avance, plus on s'aperçoit que le gouvernement d'en face devient opaque et oblige les gens à penser comme lui. Pour moi, cela n'a aucun sens. On a le droit de croire à ce qu'on veut. Au Canada, on a la liberté de choisir ce qu'on veut dans la vie, on a la liberté d'être ce qu'on est, on a la liberté d'adhérer à n'importe quelle religion. Cette liberté-là, on l'a et on veut la garder.

Que le gouvernement d'en face impose un test de valeurs qui va à l'encontre de certaines pensées et qu'il en fasse tout de même une obligation n'a aucun sens, à mon avis. Cela va à l'encontre des droits et libertés, au Québec et au Canada. Je vais parler pour ma province aussi, parce que je suis Québécoise et ceux qui me connaissent bien savent que je suis assez du genre « vivre et laissez vivre. »

Je n'ai pas à m'immiscer dans la tête de quelqu'un et à faire en sorte qu'il pense comme moi. C'est ce que le gouvernement d'en face a fait avec le test de valeurs. À un moment donné, il faut que cela cesse. On a demandé à plusieurs reprises le retrait de ce test de valeurs. Le gouvernement a reconnu que cela était allé peut-être trop loin. Maintenant, j'aimerais savoir pourquoi il oblige les Canadiens et les Canadiennes, les Québécois et les Québécoises, à penser comme lui.

• (1825)

[Traduction]

M. Adam Vaughan (secrétaire parlementaire du ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social (Logement et Affaires urbaines), Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui au sujet d'une question très importante, soit le nouveau critère d'admissibilité de l'initiative Emplois d'été Canada.

Motion d'ajournement

Le gouvernement sait qu'une classe moyenne forte et une économie croissante dépendent de la capacité des jeunes Canadiens à acquérir les compétences et l'expérience de travail dont ils ont besoin pour réussir. Voilà pourquoi le gouvernement a doublé le financement de l'initiative Emplois d'été Canada contrairement au gouvernement conservateur précédent, qui était en fait en voie de l'éliminer, alors qu'il fallait la sauver.

L'initiative crée un travail rémunéré valorisant pour près de 70 000 étudiants, et ces étudiants obtiendront encore le travail dont ils ont besoin cette année grâce à des investissements solides dans nos budgets précédents.

Toutefois, je trouve très décevant que les députés de l'opposition passent autant de temps à répandre des faussetés à propos de ce qui s'est passé. C'est donc avec plaisir que je vais remettre les pendules à l'heure.

Premièrement, comme l'indiquent les lignes directrices relatives à la présentation d'une demande, l'attestation concerne à la fois l'emploi et le principal mandat de l'organisme. Que voulons-nous dire par principal mandat? Nous voulons dire les principales activités de l'organisme qui reflètent les services actuellement offerts à la collectivité par celui-ci. Ce ne sont pas les croyances de l'organisme ni ses valeurs qui sont vérifiées.

Je tiens à souligner que les demandeurs ont toujours dû indiquer le mandat de l'organisme ainsi que les rôles et responsabilités du travail subventionné. Ce n'est pas une nouvelle exigence. La nouveauté cette année, c'est que les demandeurs doivent attester que l'emploi et le mandat principal de l'organisme sont conformes aux droits de la personne au Canada.

Qu'entendons-nous par le respect de ces droits? Nous parlons du respect des individus, y compris des droits des femmes et des Canadiens LGBTQ2. Ainsi, ces droits sont respectés lorsque les activités principales d'un organisme et les responsabilités d'un emploi ne cherchent pas à les supprimer ou à les saper.

En intégrant cette exigence, nous voulons empêcher que des fonds fédéraux soient versés à des organismes dont les mandats ou les projets ne respectent pas les droits de la personne et les valeurs qui sous-tendent la Charte canadienne des droits et libertés. C'est aussi simple que cela.

Le gouvernement a la responsabilité de garantir que ses politiques, ses programmes et ses budgets respectent et protègent les droits de la personne. Je veux qu'il soit bien clair que, comme dans les années précédentes, les églises et les organisations religieuses ainsi que les organismes confessionnels étaient encouragés à demander des fonds dans le cadre de l'initiative Emplois d'été Canada et qu'ils y étaient admissibles. Je tiens à confirmer que beaucoup l'ont fait dans ma circonscription.

Les députés libéraux ont aidé des centaines et des centaines d'organismes confessionnels à recevoir les fonds dont ils ont besoin pour financer des emplois étudiants cette année et l'excellent travail qu'ils font dans nos collectivités.

La nouvelle attestation demandée dans le cadre du programme Emplois d'été Canada ne constitue pas une atteinte à la liberté de religion ou de conscience ou à tout autre droit que les gens ont au Canada. Elle n'oblige aucun employé dans quelque organisme que ce soit à renoncer à ses croyances pour être admissible.

L'attestation vise à s'assurer que le financement fédéral n'est pas utilisé pour créer des emplois dans lesquels on pratique la discrimination et qui mine les droits de la personne. Nous ne voulons pas que des groupes comme le Canadian Centre for Bio-

Ethical Reform se serve des fonds pour que des enfants distribuent d'affreux dépliants avec des images explicites et troublantes de foetus. Cela s'est fait dans ma circonscription. C'était horrible et nous avons dû expliquer aux gens que l'argent de leurs impôts avait été utilisé pour faire peur à des enfants. C'est inacceptable, sans parler des répercussions que cela a pu avoir sur certains des étudiants qui travaillaient dans ces programmes. C'est ce à quoi nous cherchons à mettre fin. C'est ce à quoi nous avons mis fin.

Nous sommes fiers de lutter contre toutes les formes de discrimination dans notre pays parce que les Canadiens méritent de vivre dans l'égalité, la dignité et le respect.

Les droits de la personne sont un élément important du tissu social canadien. Le présent gouvernement ne renonce pas à ce principe.

• (1830)

[Français]

Mme Sylvie Boucher: Madame la Présidente, quelle hypocrisie! C'est le seul mot qui me vient à l'esprit. C'est de l'hypocrisie pure et simple. Même les ministres ont dit qu'on était allé trop loin, nous ne l'avons pas inventé. C'était dans tous les journaux. Les libéraux ont omis de dire les choses telles qu'elles étaient.

On me dit qu'on prend en compte le respect des droits et libertés dans le cadre de l'octroi du financement, mais c'est complètement faux. On en a eu la preuve pas plus tard que la semaine passée. Les libéraux ont donné des fonds à des gens qui travaillent à l'encontre du projet de Trans Mountain, que leur propre gouvernement est censé appuyer. C'est de l'hypocrisie sur toute la ligne.

Les droits et les libertés s'appliquent à tout le monde. J'ai le droit de ne pas penser comme les libéraux, et c'est tant mieux. Les gens ont le droit de ne pas penser comme les conservateurs, et c'est tant mieux aussi. On a le droit à son opinion, mais on n'a pas le droit d'empêcher des jeunes de travailler sous la menace des libéraux.

[Traduction]

M. Adam Vaughan: Madame la Présidente, la députée d'en face est libre de revendiquer ses droits, mais elle n'a pas le droit d'exiger de l'argent du gouvernement pour mener une campagne visant à modifier les droits d'autres personnes. C'est ce que vise l'attestation.

Si un organisme imposait ses croyances personnelles à un jeune qui occupe un emploi d'été, et que son but premier était d'endoctriner des jeunes plutôt que de simplement leur offrir un emploi, l'organisme ne répondrait pas aux objectifs du programme. Ce programme a été conçu pour offrir des emplois aux jeunes et les aider à payer leurs études. C'est de cela qu'il s'agit. Il ne s'agit pas d'un programme qui autorise les organismes à obtenir l'argent des contribuables pour lutter contre les droits des personnes et pour faire campagne contre eux.

Au sujet de Kinder Morgan, il y a un organisme qui, pendant des années, recevait de l'argent pour lutter contre les oléoducs et contre l'environnement, avec le consentement des conservateurs. Ils n'ont pas eu de problème à financer À l'Action, qui mène une campagne prudemment contre Kinder Morgan. C'était une politique conservatrice. J'y ai été assujéti. J'ai tenté d'y mettre fin, mais, malheureusement...

Motion d'ajournement

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Le temps attribué à cette question est écoulé.

La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à demain, à 10 heures, conformément à l'article 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 34.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 3 mai 2018

AFFAIRES COURANTES		M. Aubin	19043
Réponse du gouvernement à des pétitions		M. Fraser (Nova-Centre)	19044
M. Lamoureux	19037	Mme May (Saanich—Gulf Islands)	19044
Les comités de la Chambre		Mme Block	19044
Commerce international		Amendement	19047
M. Eyking	19037	M. Hardie	19047
Comptes publics		M. Aubin	19047
M. Sorenson	19037	M. Badawey	19048
Sécurité publique et nationale		M. Brassard	19048
M. McKay	19037	M. Aubin	19048
Loi sur la modernisation des transports		M. Fraser (Nova-Centre)	19051
M. Lamoureux	19037	M. Brassard	19051
Motion	19037	M. Longfield	19051
Adoption de la motion	19037	Mme McCrimmon	19052
Pétitions		M. Lamoureux	19052
Le Code criminel		M. Barlow	19052
M. Nicholson	19037	M. Longfield	19055
L'environnement		M. Sorenson	19055
Mme Blaney (North Island—Powell River)	19038	Mme McCrimmon	19056
Postes Canada		Mme Block	19056
Mme Blaney (North Island—Powell River)	19038	M. Lamoureux	19056
La pornographie		M. Shields	19058
Mme Blaney (North Island—Powell River)	19038	M. Fraser (Nova-Centre)	19059
La Catalogne		M. Eglinski	19059
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	19038	M. Hardie	19059
VIA Rail		Rejet de l'amendement	19060
Mme Mathysen	19038	Adoption de la motion	19062
Les services bancaires		Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers	
Mme Mathysen	19038	M. Garneau	19062
L'assurance-médicaments		Projet de loi C-48. Troisième lecture	19062
M. Lamoureux	19038	Mme McCrimmon	19062
Questions au <i>Feuilleton</i>		DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS	
M. Lamoureux	19038	L'Association de Karaté Kenpo de Contrecoeur	
Vacance de siège		M. Barsalou-Duval	
Leeds—Grenville—Thousand Islands et Rideau Lakes		19063	
Le vice-président	19039	La présidente régionale de Durham	
INITIATIVES MINISTÉRIELLES		Mme O'Connell	
Loi sur la modernisation des transports		19063	
M. Garneau	19039	Le colonel Witold Pilecki	
Motion	19039	M. Kmiec	
AFFAIRES COURANTES		19063	
Questions transformées en ordres de dépôt de documents		William Morrow	
M. Lamoureux	19039	M. McDonald	
INITIATIVES MINISTÉRIELLES		19064	
Loi sur la modernisation des transports		La liberté de la presse	
Motion	19040	M. Rankin	
M. Garneau	19040	19064	
M. Barlow	19043	La liberté de la presse	
AFFAIRES COURANTES		M. Vaughan	
Questions transformées en ordres de dépôt de documents		19064	
M. Lamoureux	19039	Le régime de Khamenei en Iran	
INITIATIVES MINISTÉRIELLES		M. Sweet	
Loi sur la modernisation des transports		19064	
Motion	19040	L'organisme Richmond Cares, Richmond Gives	
M. Garneau	19040	M. Peschisolido	
M. Barlow	19043	19065	
AFFAIRES COURANTES		La campagne Fort Mac Strong	
Questions transformées en ordres de dépôt de documents		M. Boissonnault	
M. Lamoureux	19039	19065	

Le grand rabbin d'Israël	
M. Kent	19065
Jeannine Bergeron Lyonnais	
M. Ayoub	19065
Le jubilé de diamant de l'Aga Khan	
M. Virani	19065
Le jubilé de diamant de l'Aga Khan	
M. O'Toole	19066
La visite du premier ministre du Portugal	
M. Fonseca	19066
Art Stewart	
Mme Mathysen	19066
Gord Brown	
M. Reid	19066
Gord Brown	
M. Leslie	19066

QUESTIONS ORALES

La fiscalité	
Mme Raitt	19067
M. Trudeau	19067
Mme Raitt	19067
M. Trudeau	19067
M. Deltell	19067
M. Trudeau	19067
M. Deltell	19067
M. Trudeau	19068
La santé	
Mme Raitt	19068
M. Trudeau	19068
Le patrimoine canadien	
M. Caron	19068
M. Trudeau	19068
M. Caron	19068
M. Trudeau	19068
L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
M. Dubé	19068
M. Trudeau	19069
Mme Kwan	19069
M. Trudeau	19069
La condition féminine	
Mme Rempel	19069
Mme Monsef	19069
Mme Rempel	19069
Mme McKenna	19069
Les finances	
M. Gourde	19069
M. Brison	19069
L'environnement	
M. Poilievre	19070
Mme McKenna	19070
M. Poilievre	19070
Mme McKenna	19070
M. Poilievre	19070
Mme McKenna	19070

Les affaires étrangères	
Mme Laverdière	19070
M. DeCoursey	19070
Les affaires consulaires	
M. Rankin	19071
M. Alghabra	19071
L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
M. Paul-Hus	19071
M. Goodale	19071
M. Paul-Hus	19071
M. Goodale	19071
M. Aboultaif	19071
M. Cormier	19071
Mme Wong	19071
M. Cormier	19071
Les affaires autochtones	
Mme Jolibois	19072
Mme Bennett	19072
M. Saganash	19072
Mme Joly	19072
Le logement	
M. Chen	19072
M. Duclos	19072
La sécurité publique	
M. Motz	19072
M. Goodale	19072
M. Clarke	19073
M. Goodale	19073
Les investissements étrangers	
M. Kmiec	19073
M. Lametti	19073
M. Kmiec	19073
M. Lametti	19073
L'environnement	
M. Johns	19073
Mme McKenna	19073
Mme Malcolmson	19073
M. Gameau	19074
La réforme démocratique	
M. Richards	19074
M. Brison	19074
M. Richards	19074
M. Brison	19074
Mme Boucher	19074
M. Brison	19074
L'emploi	
M. Saini	19074
Mme Hajdu	19074
Les affaires étrangères	
M. O'Toole	19075
M. DeCoursey	19075
La vie privée	
M. Angus	19075
M. Zimmer	19075
Les services publics et l'approvisionnement	
M. Blaney (Bellechasse—Les Etchemins—Lévis)	19075

Mme Qualtrough	19075
La protection des consommateurs	
M. Ste-Marie	19075
M. Lametti	19075
M. Fortin	19075
M. Lametti	19076
Le commerce international	
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	19076
M. Trudeau	19076
L'immigration, les réfugiés et la citoyenneté	
M. Barsalou-Duval	19076
M. Cormier	19076
Présence à la tribune	
Le Président	19076
Les travaux de la Chambre	
Mme Bergen	19076
Mme Chagger	19077

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers	
Projet de loi C-48. Troisième lecture	19077
Mme McCrimmon	19077
Mme Gladu	19078
M. Donnelly	19078
M. Barlow	19078
Mme Caesar-Chavannes	19079
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	19079
M. Kmiec	19079
Mme Stubbs	19079
M. Donnelly	19083
Mme Dhillon	19083
M. Calkins	19083
Mme Block	19084
M. Donnelly	19084
M. Arnold	19086

Mme Murray	19087
M. Nantel	19087
Mme Murray	19087
M. Arnold	19090
M. Johns	19090
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	19090
Mme Alleslev	19091
M. Dreeschen	19091
M. Johns	19092
M. Lamoureux	19093
M. Saroya	19093
M. Johns	19094
Mme Caesar-Chavannes	19094
M. Kmiec	19095

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La Loi sur les lieux et monuments historiques	
M. Aldag	19095
Projet de loi C-374. Troisième lecture	19095
M. Nantel	19097
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	19097
Mme Alleslev	19098
M. Waugh	19098
M. Stetski	19099
M. Rusnak	19100
M. Aldag	19101
Report du vote sur la motion	19101

MOTION D'AJOURNEMENT

Le transport ferroviaire	
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	19102
M. Vaughan	19102
L'emploi	
Mme Boucher	19103
M. Vaughan	19103

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>