



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 141 • NUMÉRO 171 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le jeudi 14 juin 2007

—
Présidence de l'honorable Peter Milliken

TABLE DES MATIÈRES

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

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

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le jeudi 14 juin 2007

La séance est ouverte à 10 heures.

ACCÈS À L'INFORMATION, PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS
PERSONNELS ET ÉTHIQUE

Prière

AFFAIRES COURANTES

•(1005)

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

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

* * *

LA FONDATION AUTOCHTONE DE GUÉRISON

M. Rod Bruinooge (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC): Monsieur le Président, en vertu des dispositions du paragraphe 32(2) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, des exemplaires du rapport annuel de la Fondation autochtone de guérison pour 2006.

* * *

LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

M. Russ Hiebert (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, conformément à l'article 34 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre le rapport de la section canadienne de l'Association parlementaire du Commonwealth concernant le 56^e colloque sur les pratiques et procédures parlementaires, tenu à Londres, au Royaume-Uni, du 5 au 16 mars 2007.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

CONDITION FÉMININE

L'hon. Anita Neville (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 21^e rapport du Comité permanent de la condition féminine, intitulé *Améliorons la sécurité économique des femmes: Il est temps d'agir*.

M. Bruce Stanton (Simcoe-Nord, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le cinquième rapport du Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique.

Votre comité a étudié le certificat de nomination de Mary Elizabeth Dawson au poste de Commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique, renvoyé au comité le 12 juin 2007, conformément aux articles 110 et 111 du Règlement. Votre comité a examiné les qualités et les compétences de la personne proposée et a convenu que la nomination de Mary Elizabeth Dawson comme Commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique du Canada soit adoptée.

* * *

LA LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.) demande à présenter le projet de loi S-201, Loi modifiant la Loi sur l'emploi dans la fonction publique (élimination du favoritisme bureaucratique et des critères géographiques dans le processus de nomination).

— Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je parraine un projet de loi de l'autre Chambre, le projet de loi S-201, Loi modifiant la Loi sur l'emploi dans la fonction publique.

Premièrement, le projet de loi « interdirait l'adoption de critères géographiques pour définir la zone de sélection servant à déterminer l'admissibilité au processus de nomination ».

Deuxièmement, il « ferait en sorte que les nominations internes et externes à la fonction publique soient à l'abri du favoritisme bureaucratique ».

Le projet de loi résulte du fait que les directives de la fonction publique ne permettent pas à la plupart des Canadiens qualifiés de postuler pour des emplois dans la fonction publique dans la région de la capitale nationale. Cette mesure législative assouplirait les critères d'admissibilité afin que les Canadiens puissent postuler pour ces bons emplois dans la fonction publique et contribuer à la main-d'œuvre au Canada ainsi qu'au développement des compétences et avoir accès à la gamme complète des emplois dans la fonction publique au pays.

Affaires courantes

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la première fois.)

* * *

CONSTRUCTION DE DÉFENSE (1951) LIMITÉE

M. James Moore (secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC): Monsieur le Président, je suis arrivé à la Chambre environ une minute après le dépôt de documents et j'aimerais déposer à la Chambre deux exemplaires du rapport annuel sur la Loi sur l'accès à l'information et la Loi sur la protection des renseignements personnels pour la Construction de Défense (1951) Limitée pour l'année financière se terminant le 31 mars 2007.

Par conséquent, je demande le consentement unanime de la Chambre pour déposer ce rapport.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

[Français]

PÉTITIONS

LE PROGRAMME DE CONTESTATION JUDICIAIRE

M. Marcel Proulx (Hull—Aylmer, Lib.): Monsieur le Président, je me réjouis de présenter une pétition signée par plusieurs Canadiennes et Canadiens de la région des Cantons-de-l'Est du Québec au sujet du Programme de contestation judiciaire.

[Traduction]

Les pétitionnaires demandent au Parlement de revenir sur sa décision et de rétablir le Programme de contestation judiciaire, de même que le financement approprié.

● (1010)

LES FIDUCIES DE REVENU

M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition sur la promesse non tenue concernant les fiducies de revenu provenant de Robert Farrington, de Parry Sound, en Ontario, lieu de naissance de Bobby Orr, au nom de nombreuses personnes qui se souviennent que le premier ministre a déclaré, au sujet de son prétendu engagement envers la responsabilité, que la plus grande fraude est une promesse non tenue.

Les pétitionnaires veulent rappeler au premier ministre qu'il avait promis de ne jamais imposer les fiducies de revenu, mais qu'il a rompu cette promesse en frappant les fiducies de revenu d'un impôt punitif de 31,5 p. 100 qui a fait perdre, plus particulièrement aux personnes âgées, 25 milliards de dollars d'économies durement accumulées.

Les pétitionnaires demandent donc au gouvernement conservateur minoritaire de faire ce qui suit: d'abord, d'admettre que la décision d'imposer les fiducies de revenu était fondée sur une méthodologie erronée et des hypothèses incorrectes; ensuite, de s'excuser auprès de ceux qui ont été injustement lésés par le manquement à cette promesse; et, finalement, de supprimer l'impôt punitif de 31,5 p. 100 sur les fiducies de revenu.

J'aimerais remercier M. Farrington de son dévouement.

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais moi aussi présenter une pétition sur la promesse non tenue

concernant les fiducies de revenu au nom de M. Leif Stokkeland, de Québec, qui se souvient que le premier ministre a clamé son engagement apparent en matière de responsabilité en citant le proverbe gaélique qui dit que la plus grande fraude est une promesse non tenue.

Les pétitionnaires veulent rappeler au premier ministre qu'il avait promis de ne jamais imposer les fiducies de revenu, mais qu'il a rompu cette promesse. Il a frappé les fiducies de revenu d'un impôt punitif de 31,5 p. 100 qui a fait disparaître d'un coup et à jamais approximativement 25 milliards de dollars d'économies faites au prix de durs sacrifices par plus de 2 millions de Canadiens, des personnes âgées surtout.

Les pétitionnaires demandent donc au gouvernement conservateur minoritaire de faire ce qui suit: d'abord, d'admettre que la décision d'imposer les fiducies de revenu était fondée sur une méthodologie erronée et des hypothèses incorrectes; ensuite, de s'excuser auprès de ceux qui ont été injustement lésés par le manquement à cette promesse; et, finalement, de supprimer l'impôt punitif de 31,5 p. 100 sur les fiducies de revenu.

LES VISAS DE VISITEUR

L'hon. Gurbax Malhi (Bramalea—Gore—Malton, Lib.): Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter la pétition suivante au nom de mes électeurs de Bramalea—Gore—Malton. Les signataires demandent au ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration d'exiger une caution des personnes qui demandent un visa de résident temporaire pour venir au Canada à titre de visiteurs, de donner aux conseillers en immigration le pouvoir de créer un système de cautionnement, de fixer le montant minimal et maximal des cautions afin de guider les agents d'immigration, et de permettre que la caution soit exigée soit du parrain soit du visiteur.

LES FIDUCIES DE REVENU

M. Massimo Pacetti (Saint-Léonard—Saint-Michel, Lib.): Monsieur le Président, je présente cette pétition sur la promesse non tenue concernant les fiducies de revenu au nom d'un pétitionnaire qui se souvient que le premier ministre a déclaré, au sujet de son prétendu engagement envers la responsabilité, que la plus grande fraude est une promesse non tenue.

Les pétitionnaires rappellent au premier ministre qu'il avait promis de ne jamais imposer les fiducies de revenu, mais qu'il a manqué à cette promesse, sans égard aux conséquences, en frappant les fiducies de revenu d'un impôt punitif de 31,5 p. 100 qui a fait disparaître d'un coup et à jamais plus de 35 milliards de dollars d'économies faites au prix de durs sacrifices par plus de 2 millions de Canadiens, des personnes âgées surtout.

Les pétitionnaires demandent donc au gouvernement minoritaire conservateur de faire ce qui suit: d'abord, d'admettre que la décision d'imposer les fiducies de revenu était fondée sur une méthodologie erronée et des hypothèses incorrectes; ensuite, de présenter des excuses à ceux qui ont été injustement lésés par le manquement à cette promesse et, finalement, d'annuler l'impôt punitif de 31,5 p. 100 sur les fiducies de revenu.

Affaires courantes

M. Borys Wrzesnewskyj: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Étant donné que le député conservateur de Selkirk—Interlake a présenté un projet de loi d'initiative parlementaire hier, le projet de loi C-459, qui est identique, par sa forme et son fond, à un projet de loi que j'ai déjà présenté, le projet de loi C-450, je demande le consentement de la Chambre pour proposer la motion suivante portant sur le 75^e anniversaire du génocide par la famine perpétré en Ukraine: Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, le projet de loi C-450, Loi instituant une journée nationale de commémoration du génocide ukrainien: l'Holodomor, soit réputé avoir été lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité plénier, avoir fait l'objet d'un rapport sans propositions d'amendement, avoir été agréé à l'étape du rapport, lu une troisième fois et adopté.

• (1015)

Le vice-président: La Chambre a entendu la motion. Y a-t-il consentement unanime pour que le député propose la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

[Français]

M. Jean-Claude D'Amours: Monsieur le Président, je demande le consentement unanime de la Chambre concernant le projet de loi C-263 portant sur l'élimination des semaines d'attente en matière d'assurance-emploi, à savoir: « Que le projet de loi C-263 soit réputé lu une deuxième fois et renvoyé à un comité plénier, réputé étudié en comité plénier, réputé avoir fait l'objet d'un rapport sans amendements, réputé adopté à l'étape du rapport et réputé lu une troisième fois et adopté. »

[Traduction]

Le vice-président: La Chambre a entendu la motion. Y a-t-il consentement unanime pour que le député propose la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le vice-président: Il n'y a pas consentement unanime.

[Français]

M. Marcel Proulx: Monsieur le Président, j'ai entendu le rappel au Règlement de mon collègue de Madawaska—Restigouche.

À mon avis, c'est un point tellement important, que j'ose vous demander si vous avez bien entendu quelqu'un s'opposer ou si, plutôt, on a obtenu le consentement unanime.

J'ose vous poser la question, monsieur le Président.

[Traduction]

Le vice-président: J'ai demandé s'il y avait consentement unanime et j'ai entendu des députés dire « non ». Il n'y a rien à ajouter.

L'hon. Ralph Goodale: Était-ce votre oreille droite, monsieur le Président?

Le vice-président: Je ne me souviens pas qu'on ait jamais demandé à la présidence d'identifier qui avait dit non, et je n'ai pas l'intention d'instaurer une nouvelle pratique à la Chambre.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la

réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, on répondra aujourd'hui à la question n° 206.

[Texte]

Question n° 206 — **M. Paul Dewar:**

En ce qui concerne la décision du ministère du Patrimoine canadien de procéder à un examen de la décision d'installer le Musée du portrait au 100, rue Wellington: a) quels détails financiers ont été communiqués au Conseil du Trésor pour appuyer tout autre emplacement possible pour le Musée; b) a-t-on fait un appel d'offres public pour trouver un autre emplacement; c) quels sont les détails des négociations avec d'autres soumissionnaires pour le nouvel emplacement du Musée; d) quels sont les détails de l'étude de tout autre emplacement possible pris en considération par le Ministère; e) quelles sont les répercussions sur les ressources documentaires de la collection des Archives; f) quels sont les résultats de toute évaluation des risques qu'une oeuvre puisse être endommagée de façon irréparable par suite d'un déplacement; g) si l'exposition est dans un endroit privé (i) quel degré d'influence le propriétaire aura-t-il en ce qui a trait aux expositions, (ii) qui sera responsable des frais d'entreposage et de conservation du travail d'artiste; h) où les curateurs du travail d'artiste seront-ils logés si le Musée est situé à l'extérieur d'Ottawa?

L'hon. Bev Oda (ministre du Patrimoine canadien et de la Condition féminine, PCC): Monsieur le Président, les réponses sont les suivantes: a) Bibliothèque et Archives Canada a préparé l'information financière afin de prévoir le budget de fonctionnement et de capital requis pour le Musée du Portrait du Canada et l'a partagée avec les agents du Secrétariat du Conseil du Trésor sur une base continue et régulière.

b) À ce jour, aucun processus d'appel d'offres n'a été annoncé.

c) À la connaissance de Bibliothèque et Archives Canada, il n'y a aucun soumissionnaire en ce moment pour la relocalisation du Musée.

d) Bibliothèque et Archives Canada a fourni les exigences fonctionnelles intégrales requises pour toutes discussions sur un emplacement éventuel du Musée du Portrait du Canada.

e) La collection de portrait est un élément important des fonds documentaires de Bibliothèque et Archives Canada. La collection continuera d'être traitée au Centre de préservation de Gatineau. Aucune décision n'a été prise pour l'instant en ce qui a trait à l'endroit où la collection sera présentée.

f) Les musées et archives prêtent et déplacent régulièrement leurs collections. De solides directives et pratiques pour le mouvement des collections et objets des musées ont été élaborées et sont acceptées internationalement. Tout mouvement des collections de Bibliothèque et Archives Canada se conformeront à ces normes très élevées.

g)(i) Dans tous les cas, une décision au sujet de l'emplacement du Musée du Portrait du Canada n'affecterait pas la gouvernance du programme et la collection demeurera la propriété et la responsabilité de Bibliothèque et Archives Canada. (ii) La collection est la propriété de Bibliothèque et Archives Canada qui en assure le traitement.

h) Aucune décision n'a été prise concernant l'emplacement du Musée du portrait du Canada. Lorsqu'une décision sera prise, toutes les décisions administratives et opérationnelles seront prises.

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

[Traduction]

Le vice-président: D'accord?

Des voix: D'accord.

*Initiatives ministérielles***INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Traduction]

LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 13 juin, de la motion relative aux amendements apportés par le Sénat au projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Le vice-président: La dernière fois que la Chambre a été saisie de cette affaire, le député de Burnaby—New Westminster disposait encore de 15 minutes.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'intention d'utiliser pleinement ces 15 minutes.

Une voix: Encore, encore.

M. Peter Julian: Je remercie mon collègue de ses encouragements. Je prendrais certainement plus de temps si j'avais le consentement unanime de la Chambre. Je pourrais parler de cette question pendant toute la journée.

Comme les députés s'en souviendront, nous disions hier soir que, en ce qui concerne la politique des transports, les conservateurs avaient tendance à faire un pas en avant et deux pas en arrière. Essentiellement, depuis le début de cette législature, le gouvernement a présenté deux types de projets de loi: ceux qui améliorent très modestement le réseau de transport et l'accès à celui-ci; et ceux qui écartent complètement les principes de sécurité et d'accès à notre réseau de transport.

J'ai mentionné le projet de loi C-6, en vertu duquel, en somme, le gouvernement confierait la gestion de la sécurité aux sociétés aériennes, rôle que certaines assumeront de façon très responsable et que d'autres négligeront.

Quant au projet de loi C-11, il propose lui aussi des progrès très mitigés. On peut dire que le projet de loi C-11 avait pour objet d'améliorer l'accès au transport pour les expéditeurs, d'apporter des clarifications relativement aux tarifs aériens et de faire progresser considérablement le dossier du bruit causé par les trains, un problème qui touche de nombreuses collectivités, y compris la mienne.

J'ai parlé des témoignages que nous avons entendus au Comité des transports, notamment ceux de Wayne Wright, maire de la ville de New Westminster, et Brian Allen, du quai de Westminster, qui fait partie de l'association des résidents de la ville; ils ont clairement dit qu'il faut apporter des améliorations considérables afin que les collectivités aient les moyens de s'occuper du problème du bruit des trains.

Les amendements dont nous sommes saisis, qui ont été présentés au Sénat, diluent le progrès qui avait été accompli au comité grâce aux amendements du NPD et des autres partis qui sont venus améliorer le projet de loi C-11. À l'origine, ce dernier était fade manquant de mordant. Grâce au travail accompli au Comité des transports, nous avons pu l'améliorer considérablement. Je suis navré que le Sénat, l'autre endroit, ait dilué le progrès qui avait été fait. Il est très clair que les députés néo-démocrates dans ce coin-ci de la Chambre ne peuvent appuyer la dilution d'un progrès qui, bien que louable, semblait déjà insuffisant.

J'aimerais parler de la question du bruit des trains et de la transparence des publicités des compagnies aériennes, parce que ce sont les deux amendements clés que le Sénat a dilués. L'article 27 obligerait l'Office des transports du Canada à exiger par règlement les compagnies aériennes à inclure dans leurs prix tous les coûts

supportés pour la fourniture des services. C'est une des améliorations qu'ont pu apporter le NPD et d'autres partis. Le projet de loi a ensuite été renvoyé au Sénat.

Ce n'est pas qu'un détail. C'est une question qui préoccupe énormément les Canadiens qui voyagent. Je voyage moi-même assez fréquemment, deux fois par semaine, de Burnaby—New Westminster à Ottawa et d'Ottawa à Burnaby—New Westminster. Je voyage habituellement en classe économique, et je demande aux gens ce qu'ils pensent des compagnies aériennes et des voyages aériens au Canada.

Beaucoup de consommateurs canadiens n'aiment pas le fait que beaucoup de frais cachés viennent s'ajouter aux tarifs annoncés. Air Canada, tout particulièrement, ajoute toute une série de frais. Il faut maintenant payer pour les repas et les coussins. Quand nous sommes montés à bord l'autre jour, une personne a dit, en blague, qu'il faudra bientôt amener ses propres chaises pour s'asseoir dans l'avion.

Ce à quoi nous avons assisté, c'est à une progression des frais de services qu'Air Canada et d'autres sociétés aériennes imposent pour augmenter le prix des billets. À cause de tous ces frais cachés, nous nous retrouvons avec un écart énorme entre les prix annoncés et ce que paie vraiment le consommateur. C'est ce qui a amené les groupes de consommateurs à exiger plus de clarté en ce qui concerne les prix indiqués dans la publicité des transporteurs aériens.

● (1020)

Des membres de l'initiative de protection des voyageurs ont comparu devant le Comité des transports. Ils ont été très clairs. Les principales organisations qui sont à l'origine de cette initiative sont le conseil de l'industrie du voyage de l'Ontario, l'Association canadienne des agents de voyage et le Centre pour la défense de l'intérêt public.

[Français]

Il y a aussi Option consommateurs, une organisation très réputée du Québec.

[Traduction]

Cette initiative a été appuyée par les membres de l'association canadienne des passagers aériens, de l'association canadienne des consommateurs de la Saskatchewan, de Transport 2000, du Conseil des consommateurs du Canada, du groupe de promotion de la sécurité des passagers aériens, de la société manitobaine des aînés, de la Coalition des organismes d'aînés et d'aînés de l'Ontario et de Dignité rurale Canada.

Il s'agit dans tous les cas de groupes dignes de confiance. Ils réclamaient plus de clarté dans la publicité des sociétés aériennes. C'est ce que le Comité des transports a tenté d'obtenir, quoique je n'irais pas jusqu'à dire que les mesures proposées allaient assez loin pour assurer la clarté totale que nous souhaitons tous. Ce qui s'est passé au Sénat, c'est que les sociétés aériennes se sont amenées en trombe pour tenter de diluer la mesure législative en disant qu'il leur serait difficile d'être honnêtes, ouvertes et respectueuses des règles en ce qui concerne les frais qu'elles ajoutent au prix des billets d'avion.

Initiatives ministérielles

Nous qui siégeons dans ce coin-ci de la Chambre trouvons cela proprement inacceptable, de la même façon que nous trouvons inacceptable les prix abusifs qui se pratiquent dans le secteur du pétrole et du gaz et que nous trouvons inacceptable le fait que le gouvernement fédéral canadien ne protège pas les consommateurs dans le cas d'une multitude de biens de consommation. Nous ne sommes tout simplement pas d'accord avec ceux qui disent qu'il est impossible d'indiquer clairement dans les réclames les frais exigés par les compagnies aériennes, qu'il n'est pas possible d'indiquer le prix total du billet. Nous trouvons cela proprement inacceptable, et c'est pourquoi nous sommes déçus des amendements qui nous viennent du Sénat et qui ont pour effet de diluer le projet de loi.

Au fond, ce que le Sénat est en train de dire, c'est que nous devrions reporter la solution à une date ultérieure imprécise, de sorte qu'un jour, le consommateur canadien connaîtra peut-être vraiment d'avance le prix exact et complet du billet d'avion qu'il se propose d'acheter.

Il s'agit vraiment là d'un amendement du Sénat que nous ne pouvons tout simplement pas appuyer. Nous tenons à ce que les consommateurs soient protégés, à ce qu'on indique clairement et honnêtement le prix des billets d'avion avec toutes leurs composantes. L'amendement du Sénat est carrément inacceptable, et la Chambre devrait le rejeter.

Un autre élément du projet de loi que le Sénat a amendé, ce sont les exigences relatives au bruit des trains; il a abaissé la barre. Nous aurons finalement un processus, quand le projet de loi C-11 sera adopté, dont profiteront les collectivités locales comme celle du quartier Westminster Quay de New Westminster, qui sont gênées par le bruit excessif des trains. Nous aurons enfin un instrument qui permettra à ces collectivités de se défendre contre les sociétés ferroviaires. Ces collectivités ont tenté de négocier avec les sociétés ferroviaires. Certaines ont été réceptives, et d'autres, pas mal intraitables.

Par conséquent, elles continuent de devoir faire face à un problème de bruit excessif des trains, qui manoeuvrent et font tourner leurs moteurs diesel à n'en plus finir dans ce quartier où se trouvent de nombreux condominiums et appartements à quelques mètres seulement des voies ferrées.

Je vais vous dire ce que le Sénat a fait de l'exigence imposée par le Comité des transports dans le projet de loi C-11 afin d'obliger les compagnies ferroviaires à faire le moins de bruit et à occasionner le moins de vibrations possible, exigence qui plaçait la barre relativement haut pour les compagnies ferroviaires. Eh bien, le Sénat a simplement appliqué la norme du caractère raisonnable.

Cette norme n'est pas très exigeante. Si les compagnies ferroviaires jugent raisonnable d'effectuer les manoeuvres au petit matin parce que c'est plus rentable pour elles, le concept peut être défendable, mais pas en regard du principe que le Comité des transports a inscrit dans la loi et qui est celui du minimum de bruit et de vibrations. C'est sur ce plan qu'il y a un désaccord très net entre les deux Chambres.

Pour respecter le critère du moins de bruit et de vibrations possible, les compagnies ferroviaires devraient justifier le fait d'effectuer des manoeuvres d'aiguillage dans le secteur de Westminster Quay de New Westminster, plutôt que dans celui de Port Mann où il n'y a que peu de résidences et où le milieu naturel n'est pas perturbé par ce genre d'activité urbaine. Le fait de laisser les moteurs diesel fonctionner peut se justifier pour toute une diversité de raisons du point de vue des compagnies ferroviaires,

mais cela ne veut pas dire qu'en agissant ainsi, elles occasionnent le moins de bruit et de vibrations possible.

•(1025)

On assiste en fait à un recul. De nombreux résidents de collectivités touchées par ce bruit excessif dû à l'activité ferroviaire se réjouissent sans doute de constater que les choses bougent à cet égard, mais force est de reconnaître que les amendements apportés par le Sénat ont dilué le critère important qu'avait fixé le comité. C'est pour cela que nous allons rejeter cet amendement également. Nous espérons que le Sénat se rangera à notre argument, soit qu'il convient, pour les Canadiens, d'adopter les normes les plus élevées qui soit. Ce n'est pas une mince affaire.

Je vais vous citer les résultats d'une étude du niveau sonore effectuée dans un secteur de la circonscription de la députée de Vancouver-Est. Selon cette étude, le niveau sonore moyen quotidien relevé en trois sites d'observation situés à proximité de voies ferrées dans Vancouver-Est sont supérieurs de 10 à 15 décibels aux 55 décibels correspondant au niveau acoustique acceptable sur 24 heures. Autrement dit, le niveau sonore était supérieur au niveau acceptable en milieu urbain. Évidemment, dans le secteur portuaire de Vancouver-Est, le niveau de bruit des chemins de fer était encore supérieur de 10 à 15 décibels, soit deux fois plus que la limite de 55 décibels établie par Santé Canada et par la SCHL.

On peut lire dans le rapport sur l'étude des bruits que le niveau sonore des chemins de fer est demeuré inchangé de nuit, c'est-à-dire de 22 heures à 7 heures. C'est un problème à Vancouver-Est et je peux vous dire que c'est également un problème à New Westminster où on procède à des manoeuvres et on laisse les moteurs diesel tourner toute la nuit.

Au Comité des transports, les députés néo-démocrates ont demandé que des limites très strictes soient inscrites dans toute une série d'amendements que nous avons proposés afin d'améliorer le projet de loi. Nous avons suggéré que, durant la soirée et la nuit, seules soient effectuées les activités ferroviaires qui sont possibles en milieu urbain. Les manoeuvres seraient effectuées davantage en milieu rural, loin des villes, et assujetties à des normes strictes en matière de bruit, contrairement à ce qui se passe actuellement.

Voilà nos raisons, ce que je considère comme deux raisons convaincantes. Il y a la question de veiller à ce que le prix des billets d'avion soit annoncé d'une manière claire, franche et responsable, et à ce que cela se fasse dans les plus brefs délais. Nous tenons à ce que les compagnies de chemin de fer soient assujetties à des normes de bruit les plus rigoureuses possible et à ce qu'elles soient tenues de les observer, au lieu de continuer avec le laisser faire d'aujourd'hui. Il serait inacceptable de laisser cela, comme le Sénat voudrait que nous le fassions, au jugement des compagnies de chemin de fer.

Puisqu'il me reste encore quelques minutes, je vais parler de certains amendements au projet de loi C-11 que le NPD a soumis à l'étude du Comité des transports. Il est important de savoir ce qui aurait pu être dans le projet de loi et ce qui n'y est pas.

Initiatives ministérielles

Selon une disposition du projet de loi C-11, que tant le parti au pouvoir que le Parti libéral ont appuyée, les membres de l'Office des transports du Canada doivent être de la région de la capitale nationale. Dorénavant, la loi exigera que les membres de l'Office des transports du Canada, qui ont un rôle important à remplir en tant que médiateurs à l'égard de nombreux aspects de cette loi, soient de la région de la capitale nationale. Le NPD avait soumis un amendement voulant que chacune des régions du Canada, que ce soit le Canada atlantique, le Québec, l'Ontario, les Prairies ou la Colombie-Britannique, soit représentée à cause des différentes exigences que posent la géographie et les transports d'un océan à l'autre.

À notre avis, il est essentiel que les régions soient représentées. Il ne devrait pas revenir aux gens d'Ottawa de décider de la politique des transports ou du processus de médiation en Colombie-Britannique. En termes simples, je signale que la Colombie-Britannique a des besoins différents et souvent très exigeants en matière de transport. Il est donc insensé que les membres soient à Ottawa. Il est important de noter que l'amendement a été rejeté et que les membres de l'Office des transports du Canada devront résider à Ottawa. C'est regrettable.

• (1030)

J'ai expliqué pourquoi nous rejetons les amendements du Sénat et nous espérons certes que tous les députés, peu importe leur allégeance, les rejettent aussi afin que nous puissions renvoyer au Sénat un meilleur projet de loi C-11.

[Français]

M. Christian Ouellet (Brome—Missisquoi, BQ): Monsieur le Président, mon collègue du NPD voyage en train, et il sait donc qu'il faut respecter les riverains lorsqu'on voyage en train. Comment peut-il expliquer que le Sénat ait enlevé ce qui touchait l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer? Selon moi, lorsqu'on voyage en train, on devrait démontrer son respect envers les riverains. D'ailleurs, je suis sûr qu'il est respectueux.

J'aimerais qu'il explique comment le Sénat a pu enlever une telle disposition du projet de loi C-11.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, je remercie le député de sa question, mais c'est difficile à expliquer.

Les deux clauses que je viens de citer sont difficiles à expliquer. La seule explication que je peux donner, c'est que les lobbyistes ont expliqué aux sénateurs qu'il était plus important que les intérêts de leur compagnie soient maintenus que de mettre de l'avant les intérêts des Canadiennes et des Canadiens. On a quand même quelque chose, soit le projet de loi. Même s'il est loin d'être parfait, ce projet de loi a quand même fait avancer les choses, comme les droits des résidents de certains quartiers et le droit des consommateurs et des consommatrices de savoir quel prix ils paieront un billet d'avion.

Le Sénat a considéré tous ces aspects et a dit que ce n'était pas ce qui était important. Selon lui, ce qui est important, ce sont les intérêts des compagnies. C'est pour ces raisons que le NPD prône depuis longtemps l'abolition du Sénat. Il est important que les décisions soient prises par les représentants du peuple, soit des gens élus, et non par des gens nommés.

• (1035)

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, je me permets de dire que mon collègue qui siège avec moi au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a bien travaillé à ce projet de loi, tout comme le Bloc québécois, bien entendu.

J'irai encore plus loin. Je lui ferai la lecture du compte rendu des débats de l'autre Chambre, les débats 101 du 30 mai 2007. Je citerai le passage dans lequel le sénateur Hugh Segal émet ses commentaires:

Je souligne respectueusement que le sénateur Munson et le sénateur Dawson, qui ont joué un rôle prépondérant, ont décidé de consulter leurs collègues de l'autre endroit pour que le projet de loi, lorsque le Sénat le renverra éventuellement à l'autre endroit, nous revienne rapidement. Ils ont également déclaré officiellement que, si l'autre endroit tergiversait et n'approuvait pas le projet de loi, ils agiraient rapidement auprès de cette administration engagée et non partisane pour faire adopter rapidement le projet de loi au Sénat. De ce côté-ci, nous leurs sommes reconnaissants de cet engagement.

Je précise que les sénateurs Munson et Dawson sont des sénateurs libéraux, et que l'autre endroit dont il est question, c'est ici. Les sénateurs conservateurs ont décidé de laisser faire les sénateurs libéraux. Si jamais « l'autre endroit » n'acceptait pas les modifications qu'ils proposent, eux, ils les adopteraient. J'aimerais que mon collègue qualifie le comportement des sénateurs. Il a tout à fait raison: ils n'ont entendu que les témoins représentant l'industrie. Ils n'ont entendu aucun citoyen, ce que nous avons fait au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Ils ont seulement entendu les témoins de l'industrie et ont décidé de ne pas retenir l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer et ont remplacé « moins de bruit possible » par « bruit raisonnable ». Ils ont fait cela en se disant que si nous ne l'acceptons pas, de toute façon, lorsque le projet de loi leur reviendrait, ils l'accepteraient. Ils font un essai. J'aimerais que mon collègue commente ces discussions qui ont eu lieu au Sénat, le 30 mai dernier.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, tout comme le savent très bien les députés avec lesquels j'ai beaucoup de plaisir à travailler au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, c'est une question de crédibilité du Sénat.

À la Chambre des communes, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a reçu des représentants de New Westminster, de la ville de Québec et d'autres communautés de partout au pays, qui sont touchées. Des gens sont justement venus témoigner pour nous parler de cette problématique. Or ce projet de loi est renvoyé au Sénat, et l'on constate que celui-ci veut juste entendre des représentants de compagnies pour savoir ce qui se passe. Assurément, les sénateurs n'ont pas un point de vue valable et équilibré, puisqu'ils n'ont entendu qu'un seul côté de la médaille.

C'est pour cela que les amendements du Sénat manquent de crédibilité. Les sénateurs n'ont pas fait leurs devoirs afin de constater l'impact du bruit lié aux chemins de fer sur les communautés. Ils n'ont pas fait leurs devoirs, et je trouve cela dommage. À mon avis, les amendements qu'on nous propose ici manquent de crédibilité.

Ce n'est pas la première fois que nous nous opposons à ce qui revient du Sénat. Par exemple, le même problème s'est posé lors de l'entente sur le bois d'oeuvre. Dans ce cas, l'entente avait été approuvée en cette Chambre, mais le Sénat l'a approuvée en quelques heures, sans avoir fait de séances pour recueillir les témoignages et ainsi permettre à des personnes ordinaires de témoigner de l'impact lié au projet de loi. C'est un autre cas où le Sénat, l'autre Chambre, n'a pas fait ses devoirs, et je trouve cela dommage.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je voudrais féliciter le député de Burnaby—New Westminster pour son travail sur ce dossier.

Au cours de la dernière session, le gouvernement a imposé aux Canadiens plusieurs mesures sans leur laisser le temps d'intervenir. Nous avons eu des projets de loi de retour au travail. Nous avons également discuté de la sécurité ferroviaire.

À cet égard, je voudrais demander au député comment il est possible, compte tenu des déraillements et des difficultés que nous avons connues partout dans le pays ainsi que de l'aggravation de ces problèmes dans les derniers mois et les dernières années, que les chemins de fer puissent priver de certains de leurs droits les citoyens qui vivent à proximité des voies ferrées sans qu'il leur soit permis d'intervenir.

À titre d'ancien conseiller municipal, je peux dire que l'une des choses que j'ai apprises, c'est qu'après le gouvernement fédéral et Dieu, il y a les compagnies de chemin de fer. Nous ne pouvions jamais obtenir la moindre coopération sans lutter avec acharnement contre les chemins de fer.

Je voudrais donc demander au député ce qu'il pense de l'attitude du Sénat, qui cherche à atténuer certaines dispositions du projet de loi à un moment où nous sommes témoins d'une augmentation du nombre des accidents ferroviaires partout dans le pays?

• (1040)

M. Peter Julian: Monsieur le Président, mon collègue de Windsor-Ouest a tout à fait raison. Il est absolument inacceptable que le Sénat tente d'atténuer des dispositions qui auraient aidé des collectivités d'un bout à l'autre du Canada.

L'action du Sénat nous amène à nous poser une question plus vaste. Nous avons été témoins d'une augmentation du nombre d'accidents ferroviaires, de morts et de blessés, qui est attribuable au Système de gestion de la sécurité dont la responsabilité a été laissée aux chemins de fer. Les compagnies ferroviaires sont essentiellement investies du pouvoir de se gérer elles-mêmes, ce qu'ont confirmé les témoignages présentés au Comité des transports. Des sociétés comme le CN — n'oublions pas que les employés ont dit ne plus être autorisés à utiliser l'appellation « Canadien National » parce que la société a été rachetée par les Américains — réduisent tout simplement les exigences de sécurité de base pour augmenter leurs bénéfices.

Nous constatons maintenant que le gouvernement prend des mesures qui auront exactement les mêmes conséquences dans le secteur du transport aérien. Cela est incompréhensible. Nous avons un système qui ne marche pas dans le secteur ferroviaire. Au lieu de réagir pour remédier au problème, au lieu de se dire « Le taux des accidents est en train de grimper; nous devons agir pour renforcer la sécurité ferroviaire », le gouvernement conservateur nous dit: « Nous allons appliquer le même système dans le secteur du transport aérien. Nous allons confier l'ensemble de la gestion de la sécurité aux compagnies aériennes parce que nous savons que certaines d'entre elles agiront d'une façon responsable. »

Bien sûr, les autres compagnies que nous connaissons — nous avons entendu des témoignages à cet effet et il y a même quelques conservateurs qui l'ont admis — comme DaxAir, dans le nord de l'Ontario, ont dit très clairement: « Si le gouvernement réduit les normes de sécurité, ce sera la course vers le fond parce que nous devons faire la concurrence à des compagnies qui sont disposées à

arrondir les coins en matière de sécurité pour augmenter leurs marges bénéficiaires. »

Il est parfaitement absurde, après le constat d'échec que nous avons fait dans le secteur ferroviaire, que les conservateurs veuillent maintenant faire la même chose dans le transport aérien. C'est tout simplement incroyable.

Je crois que la réaction du public sera très forte. Quand les gens se rendront compte que les conservateurs veulent appliquer aux compagnies aériennes ce que nous avons vu faire dans le secteur des chemins de fer, ils ne garderont pas le silence. Les conservateurs n'aimeront pas cela, mais ils ont besoin de ce rappel à l'ordre de l'opinion publique canadienne. Ce que le gouvernement fait est irresponsable.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, cela me fait plaisir de prendre la parole au nom du Bloc québécois au sujet des amendements au projet de loi C-11 que l'autre Chambre, le Sénat, nous a renvoyés. Ce n'est pas n'importe lequel des amendements que le Sénat s'est donné pour mission d'apporter. J'aimerais que tous mes collègues — surtout les collègues conservateurs et libéraux — comprennent bien les dommages qu'ils sont en train de faire à ce difficile équilibre entre les opérations ferroviaires et la quiétude des citoyens qui avoisinent les gares de triage ou les voies ferrées.

Nous vivons dans un climat de développement économique important. Le rail prend un essor que même certaines compagnies n'avaient pas vu venir — mais surtout le gouvernement. Celui-ci investit beaucoup d'argent pour permettre notamment le transport des marchandises. Celles-ci arrivent dans tous les ports du Canada et sont distribuées dans tout le pays. Le transport par chemin de fer a donc pris une grande importance. Nous en sommes fiers, pour les compagnies ferroviaires.

Toutefois, lorsqu'on augmente la cadence et la longueur des convois, cela crée évidemment certains inconvénients. Aujourd'hui, en raison du débat environnemental que nous connaissons, on ne peut pas mettre de côté la pollution par le bruit. Des normes de santé ont été adoptées partout dans le monde par rapport à la pollution sonore, et il est temps que les compagnies ferroviaires respectent ces normes mondialement reconnues.

C'était dans le but de discipliner l'industrie que le projet de loi a été déposé. Pourquoi? Parce qu'elle n'a pas su se discipliner par le passé. Elle a fait la sourde oreille alors que les citoyens se formaient en associations et déposaient des plaintes. Elle a même gagné en cour contre Transports Canada. Par exemple, la Commission canadienne des transports a perdu sa cause: on a statué qu'elle ne pouvait intervenir dans ces dossiers.

Ce projet de loi visait deux objectifs: donner du pouvoir à la Commission canadienne des transports et orienter le type de pouvoir dans le dossier de la pollution, notamment la pollution par le bruit.

Des voix: Oh, oh!

M. Mario Laframboise: À ce sujet, j'ai beaucoup de difficultés à m'entendre moi-même, à cause de mes collègues de l'autre côté.

C'était donc l'avantage de ce projet de loi. On en a discuté en comité, on a soupesé et entendu les pour et les contre. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes — que vous appuyez, monsieur le Président, en tant que grand dirigeant de toute cette Chambre — a entendu les deux parties, autant les compagnies ferroviaires que les groupes de citoyens.

Initiatives ministérielles

Au Québec, ce ne sont pas de petits problèmes. On peut parler des gares de triage Moreau dans Hochelaga, de Joffre à Charny — maintenant dans la ville de Lévis, dans la circonscription de Lévis—Bellechasse —, de Farnham dans Brome—Missisquoi et de Pointe-Saint-Charles dans Jeanne-Le Ber. On connaît tous les problèmes et les poursuites judiciaires existants dans Outremont et les problèmes de transport ferroviaire dans les villes de Québec et de Montmagny. Tous ces gens, tous ceux et celles qui sont touchés par le bruit, sont venus nous faire part de leurs discussions avortées avec les compagnies de chemin de fer, parce qu'il n'y avait pas d'intérêt de la part de celles-ci. Elles savaient très bien qu'aucune loi ne pouvait les obliger à se discipliner en matière de pollution par le bruit.

C'est pourquoi, après discussions entre les partis, tous partis confondus, le comité a réussi à déposer un rapport unanime quant au projet de loi C-11. Des amendements ont été proposés à l'unanimité, et personne ne s'est opposé au projet de loi, tel que déposé et dont on a discuté en comité.

Je vous lis l'article 95.1 du projet de loi adopté à l'unanimité par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités lors de l'étude article par article. Cela vaut la peine que je le lise, de sorte que les citoyens et citoyennes qui nous écoutent le comprennent bien.

L'article 95.1 se lit comme suit:

La compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer est tenue de faire le moins de bruit et de vibrations possible, compte tenu des éléments suivants:

- a) les obligations qui lui incombent au titre des articles 112 et 114, le cas échéant [c'est pour le transport de marchandises];
- b) ses besoins en matière d'exploitation;
- c) le lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer;
- d) l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer.

● (1045)

Nous trouvions tous que c'était un bel équilibre de tenir compte à la fois de l'exploitation de l'entreprise et de l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer. C'était l'équilibre que nous avions trouvé en ajoutant: « le moins de bruit et de vibration possible ». Cela a fait l'unanimité chez tous les partis.

Imaginons que le projet de loi C-11 retourne au Sénat. Ce dernier décide, lui, d'agir sous les pressions de l'industrie. C'est clair, parce que j'ai la liste des témoins qui ont été entendus par le comité sénatorial. Aucun groupe de citoyens n'a été entendu lors de cette discussion. Le Sénat a entendu le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Transports Canada, l'Association des produits forestiers du Canada, la Western Grain Elevator Association, la Western Canadian Shippers' Coalition, l'Association des Chemins de fer du Canada et la Compagnie des chemins de fer nationaux. Aucun groupe de citoyens ayant des problèmes avec le bruit n'a été entendu.

Nous n'avons pas inventé les mots « le moins de bruit possible ». En effet, ces termes étaient utilisés dans le projet de loi C-26 déposé par les libéraux sous l'ancienne législature. Nous avons utilisé les termes: « est tenu de faire le moins de bruit possible » et nous avons ajouté le mot « vibration » parce que nous en sommes maintenant là. Comme je le disais, à cause de la longueur des convois, nous devons nous pencher sur le bruit et la vibration occasionnés par le transport ferroviaire. Mais nous avons opté pour « le moins de bruit possible », ce qui avait été proposé par les libéraux sous l'ancienne législature.

Aujourd'hui, au Sénat, la majorité libérale a décidé, elle, de changer cela. Elle a décidé d'entendre des témoins, mais pas de

groupes de citoyens. Elle a subi les pressions des lobbyistes et elle a décidé de déposer les amendements dont nous discutons aujourd'hui en cette Chambre et contre lesquels le Bloc québécois votera.

Toutefois, il y a pire que cela, et c'est pourquoi j'ai de la difficulté à comprendre la position des conservateurs. Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a dit, lorsqu'il a comparu devant le comité sénatorial:

Je tiens toutefois aujourd'hui à aborder les nombreux avantages du projet de loi C-11. Le Comité permanent sur les Transports, l'Infrastructure et les Collectivités a apporté de nombreuses améliorations au projet de loi C-11 durant les travaux du comité, suite à près de deux mois de réunions, l'automne dernier, avec des témoins de partout au pays. Je tiens à remercier les membres de ce comité pour leur travail diligent. Nous détenons désormais un solide projet de loi sur lequel le comité pourra, nous espérons, se pencher rapidement.

Il poursuit:

Le projet de loi exigera que les compagnies de chemin de fer causent le moins de bruit et de vibration possible au moment de construire ou d'exploiter un chemin de fer, sans toutefois négliger les exigences des opérations des chemins de fer, les intérêts des collectivités touchées et l'incidence potentielle sur les résidents qui vivent à proximité. Par ailleurs, l'Office des transports du Canada aura le pouvoir de régler les plaintes sur le bruit si un règlement à l'amiable n'intervient pas entre les parties. Il s'agit là d'une solution longtemps attendue qui, à mon avis, assurera un équilibre entre les besoins des collectivités et ceux des exploitants de chemin de fer qui doivent continuer de déplacer des volumes de marchandises qui ne cessent de croître.

De plus, le sénateur Dawson, l'un de ceux qui ont piloté les amendements pour la majorité libérale au Sénat, mentionne lui-même dans un texte au Sénat:

[...] le ministère des Transports nous a dit qu'il est prêt à vivre avec le texte tel qu'il est. Il est votre partenaire. Le ministre aurait pu décider de venir nous voir au Sénat, nous dire qu'il ne trouve pas l'amendement présenté à la Chambre des communes raisonnable — c'est le cas de le dire — et nous demander de le changer. Il est venu ici et nous a dit qu'il était capable de vivre avec le projet de loi tel qu'il était.

C'est pourquoi j'ai beaucoup de difficulté à comprendre la position des conservateurs aujourd'hui. Le ministre pouvait vivre avec le projet de loi. C'était une définition tirée de l'ancien projet de loi C-26 déposé par les libéraux. Les conservateurs n'ont pas vu ce que faisait la majorité libérale au Sénat et ce que faisaient, en cachette de toute la Chambre des communes, tous les libéraux qui siègent dans les deux Chambres.

● (1050)

Il s'agit là de mon grand problème. Aujourd'hui, le Parti conservateur appuie les amendements qui ont été déposés par la majorité libérale du Sénat. Je vais lire le texte que le lisais tantôt à mon collègue du NPD. Cela vaut la peine, parce que des sénateurs conservateurs siègent tout de même au Sénat. C'est intéressant de voir comment travaillent leurs propres sénateurs conservateurs.

Je vais revenir sur la déclaration du sénateur Hugh Segal, qui mentionne: « Je souligne respectueusement que le sénateur Munson et le sénateur Dawson [ce sont deux sénateurs libéraux], qui ont joué un rôle prépondérant, ont décidé de consulter leurs collègues de l'autre endroit [on parle des députés libéraux de la Chambre des communes] pour que le projet de loi, lorsque le Sénat le renverra éventuellement à l'autre endroit, nous revienne rapidement. »

Je comprends donc le sénateur conservateur. Il dit: « Vous nous proposez des amendements, vous, les libéraux. Pensez-vous que ça va fonctionner? » Les libéraux confirment alors au sénateur conservateur Segal que, en effet, lorsque ça va arriver, ils leur retourneront et seront favorables aux amendements. Par contre, le sénateur conservateur ne dit jamais qu'il a consulté les députés conservateurs et le ministre. Il ne le dit pas. Il fait donc du beau travail.

Initiatives ministérielles

Évidemment, le sénateur Segal rajoute: « Ils ont également déclaré officiellement que, si l'autre endroit tergiversait et n'approuvait pas le projet de loi, [soit si nous, de la Chambre des communes, décidions de ne pas l'approuver], ils agiraient rapidement auprès de cette administration engagée et non partisane [en parlant du Sénat] pour faire adopter rapidement le projet de loi au Sénat. »

Dans tout le texte, le sénateur Segal dit que les conservateurs veulent faire avancer le projet de loi, qu'ils sont non partisans et ont uniquement entendu les compagnies ferroviaires. Ils sont favorables à ce que proposent les libéraux, qui disent s'être entendus avec leurs collègues de la Chambre des communes. Ainsi, le projet de loi reviendra en cette Chambre et tout sera réglé. Par contre, le sénateur Segal a eu un moment de lucidité. Il prend au moins le temps de se questionner, à savoir si jamais le projet de loi n'est pas adopté à la Chambre des communes, que feront les libéraux? Il n'y a pas de problème: ils l'adopteront tel que modifié par la Chambre des communes. C'est ce que nous dit le texte des *Débats du Sénat*, n° 101, du 30 mai 2007.

Je ne comprends pas les conservateurs qui votent aujourd'hui en faveur de l'amendement du Sénat, en sachant très bien que si jamais on tient la ligne et qu'on s'en tient à ce qui avait de toute façon été adopté au comité, on votera contre les amendements du Sénat et le Sénat l'adoptera puisqu'il y a déjà une entente entre les sénateurs conservateurs et les libéraux. Ainsi, si nous tergiversons et ne sommes pas favorables, eux l'adopteront rapidement.

Pourquoi ne le ferait-on pas le plus tôt possible aujourd'hui? Qu'on leur renvoie et, demain, ils nous le retourneront. On aura ainsi respecté la volonté des citoyens et non pas juste les intérêts des entreprises.

Je n'en resterai pas là. En comité, les représentants de la Ville de Québec et de la Ville de Lévis ont comparu. Le député de Lévis—Bellechasse, dans la région de Québec, s'est même fait photographier avec tous ces gens et cela a même été publié dans les hebdomadaires locaux. Il a eu beaucoup de plaisir. Le Lévis—Bellechasse n'était pas présent, parce qu'il ne siégeait plus au comité, mais lorsque les témoins sont venus témoigner, il était favorable. La définition qu'on a mise dans le projet de loi C-11 est celle que préconisait la Ville de Lévis. Or, ce soir ou à un autre moment, le député de Lévis—Bellechasse votera en faveur des amendements du Sénat, qui sont contraires à la position que défend la Ville de Lévis.

Collègues conservateurs, les citoyens en ont marre et ils veulent que cela se règle. L'équilibre que nous avons trouvé, qui a été défendu par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, est un bel équilibre, et il l'a bien dit, parce que les demandes des citoyens étaient beaucoup plus importantes et beaucoup plus sévères par rapport aux chemins de fer que ce qu'on retrouve dans ce projet de loi.

Cet équilibre, c'est avec la définition « le moins de bruit et de vibrations possible », et en maintenant comme condition l'incidence possible sur les personnes qui résident dans des lieux adjacents aux chemins de fer. C'est simple, c'est pour faire un équilibre entre la force des compagnies ferroviaires, qui, pour des raisons d'affaires, n'en n'ont rien à faire ou n'en n'ont rien à cirer des problèmes de pollution par le bruit.

Comme je le disais dès le départ, on ne peut plus ne pas tenir compte de cette pollution par le bruit. Les citoyens ont le droit d'avoir une façon intelligente de régler leurs problèmes et de revenir sur la définition du mot « raisonnable », une définition qui était dans les anciennes lois et qui est loin de faire l'unanimité.

En ce qui a trait aux témoins, les citoyens de la ville de Charny, qui sont maintenant dans la ville de Lévis, se sont formés en comité et ont suivi tous les jugements, dont le jugement d'Oakville.

● (1055)

Ils sont très au fait de la question. Ils ont organisé des campagnes de financement et ils étaient prêt à se présenter devant les tribunaux par rapport au problème de bruit. Il y a vraiment un problème de pollution par le bruit. Ils ne font pas cela pour le plaisir de contester et ils ne passent pas leurs journées en cour parce qu'ils n'ont rien à faire. Lorsqu'ils décident d'engager des poursuites, c'est parce que toutes les discussions avec les compagnies de chemin de fer n'ont mené à rien. Les gares de triage, c'est l'enfer.

Il y a maintenant une compagnie qui convertit les vieilles locomotives grâce à des moteurs de camion, qu'on peut arrêter la nuit. Les dirigeants de cette compagnie essaient de rencontrer les dirigeants du Canadien National, mais ces derniers ne veulent pas les voir. Ils ne veulent pas les voir! Ils aiment mieux garder leurs vieilles locomotives dans les gares de triage. Ce faisant, ils doivent évidemment déplacer des wagons pour l'entretien et les réparations. Ils laissent tourner les moteurs jour et nuit. C'est ainsi que cela fonctionne pendant l'hiver, parce que si l'on arrête un moteur diesel, il ne repart plus. C'est ainsi. Ils ne veulent pas se moderniser, ils ne veulent rien entendre et ils ne veulent pas s'informer des nouvelles technologies. Ce qu'ils évaluent, ce sont les profits qu'ils verseront aux actionnaires tous les trois mois. Le reste, ils s'en foutent carrément.

Pour une fois, on aurait un projet de loi qui aiderait les citoyens à trouver un équilibre, car c'est ce que la Commission des transports doit faire. Si la compagnie et ceux qui déposent les plaintes ne s'entendent pas, l'Office des transports aura le pouvoir d'imposer des directives. Quelles directives? C'est là qu'on encadrerait, en disant qu'il faut que les compagnies ferroviaires fassent le moins de bruit et de vibrations possible et qu'elles tiennent compte de l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer, tout en maintenant leurs obligations d'opération en matière d'exploitation et de construction de chemin de fer là où elles sont. Il y avait déjà des balises qui leur permettaient de dire qu'il fallait faire des choses, mais qu'il fallait aussi tenir compte du fait qu'on est situé près de tel quartier. La loi donnait déjà le pouvoir d'invoquer l'endroit où sont situées leurs installations et leurs besoins en matière d'exploitation. Le seul équilibre qu'on voulait, c'était qu'elles tiennent compte de l'incidence sur les personnes qui résident dans les lieux adjacents en ayant pour objectif de faire le moins de bruit et de vibrations possible.

Comme le ministre l'a déclaré lorsqu'il a comparu devant le Sénat, c'était un bel équilibre. Je maintiens cela. Mon problème, c'est que la députation conservatrice — surtout celle du Québec — s'écrase encore devant le lobby des compagnies de chemin de fer. Probablement que les députés de l'Ouest interviennent pour faire pression sur les députés du Québec. On ne les entendra pas aujourd'hui: ils ne feront pas de discours. Ils écouteront sagement ce que le secrétaire parlementaire dira en essayant de leur faire comprendre qu'il n'y a rien à faire. Si cela retourne au Sénat, cela prendra du temps parce que si les sénateurs ne s'entendent pas, le Sénat peut décider de ramener le projet de loi ici: on veut l'adopter rapidement.

Initiatives ministérielles

Je relirai la déclaration du sénateur Segal, puisque le secrétaire parlementaire vient d'arriver. Je répète ce qu'il disait au sujet de ses collègues, les sénateurs Dawson et Munson.

Ils ont également déclaré officiellement que, si l'autre endroit [c'est nous] tergiversait et n'approuvait pas le projet de loi, ils agiraient rapidement auprès de cette administration engagée et non partisane [le Sénat] pour faire adopter rapidement le projet de loi au Sénat.

Je répète à mes collègues conservateurs de ne pas avoir peur de défendre, une fois pour toutes, les intérêts des électeurs. Je dis aux députés du Québec, soit celui de Lévis—Bellechasse, ceux de la région de Québec et leur ministre, de ne pas avoir peur de défendre leurs électeurs. Pour une fois, qu'ils se lèvent en cette Chambre pour défendre le seul outil défendable, qui a même été défendu par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités devant le comité sénatorial. Il a dit que c'était un bel équilibre. Qu'ils se lèvent pour défendre les intérêts de leurs électeurs. Qu'ils arrêtent de faire la carpette devant les députés de l'Ouest. Qu'ils se lèvent et qu'ils se tiennent droit. Qu'ils défendent les intérêts de leurs citoyens en disant non au Sénat et aux amendements d'aujourd'hui. Quant au Sénat, qu'il reprenne la décision. C'est écrit dans le rapport sénatorial, dans la déclaration du sénateur Hugh Segal qu'ils ont déjà une entente: si l'on renvoie le projet de loi et qu'on n'accepte pas les amendements, ils adopteront le projet de loi C-11 tel qu'il était lorsqu'on s'est entendu à l'unanimité, en comité.

Ce que je demande aux députés conservateurs du Québec, c'est de se tenir debout, de défendre les intérêts de leurs citoyens et de faire comme les députés du Bloc, qui sont élus seulement pour défendre les intérêts des citoyens et non pas pour leur carrière personnelle. C'est ce qu'on verra à la fin de la journée.

• (1100)

[Traduction]

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Monsieur le Président, je félicite le député de son excellent discours. Il a traité de plusieurs questions qui sont d'une importance critique.

Ce qui me frappe et me met hors de moi, et il y aura une question je vous assure, c'est que l'ordre de gouvernement que nous représentons nous éloigne de la population. J'ai déjà été député d'une assemblée législative provinciale et membre d'un conseil de ville et d'un conseil régional et nous traitons de questions comme les effets sur des secteurs résidentiels du bruit, des vibrations et du passage des trains. La politique nous touchait dans notre milieu de vie.

Il est fort intéressant que nous traitons de questions d'une plus grande ampleur à la Chambre. Cependant, nous nous penchons en ce moment sur des aspects qui touchent les gens. Il n'y a rien pour détériorer considérablement la qualité de vie des gens comme le train à proximité du domicile, avec le moteur au ralenti et les vibrations toute la nuit, durant des heures.

Cela me fâche de constater que le Parlement donnerait plus de pouvoirs aux sociétés ferroviaires ou rétablirait leurs pouvoirs. Je vous prie de croire que ces sociétés forment à elles seules un ordre de gouvernement. Le député de Windsor-Ouest nous a fait part, sur un ton un peu ironique évidemment, des rapports de proximité entre les sociétés ferroviaires et le créateur de l'univers. Si vous voulez faire tondre le gazon autour d'une clôture située près d'une ligne de chemin de fer, je vous mets au défi de trouver le responsable de quel que chose d'aussi simple.

S'agissant de responsabilité, c'est justement l'autre aspect qui me fâche. J'aimerais savoir qui est le sénateur de qui relève Hamilton pour pouvoir diriger mes électeurs vers lui. Cette personne a des

comptes à rendre à mes électeurs au sujet de telles décisions. Je ne sais même pas si quelqu'un est désigné comme sénateur pour Hamilton, et je suis un élu depuis plus de 20 ans.

Il est inacceptable que les sénateurs soumettent à la Chambre un projet qui a des incidences néfastes sur la qualité de vie de mes électeurs. J'espère, ne serait-ce que pour cette raison, que nous pourrions leur dire, aux sénateurs, qu'ils n'ont pas à s'occuper de questions dont sont saisis des élus responsables. C'est une raison suffisante pour nous opposer à cette mesure, qui n'a pas de raison d'être.

Selon l'expérience du député, les sociétés ferroviaires se comportent-elles comme un gouvernement indépendant? L'a-t-il constaté lorsqu'il a eu des rapports avec elles au nom de ses électeurs? Que pense-t-il du fait que cette mesure nous vient de l'autre endroit et du fait que personne ne peut tenir les sénateurs responsables de décisions qui ont une incidence sur la vie des Canadiens?

• (1105)

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de cette envolée passionnée sur le Sénat. En fait, nous avons déjà fait de telles envolées passionnées, mais il y a déjà un bon moment que nous croyons, au Bloc québécois, que le Sénat devrait disparaître, notamment pour les choses que l'on voit aujourd'hui. Mon collègue a raison de se demander qui sont les sénateurs pour déranger la qualité de vie de nos citoyennes et citoyens.

Pour une fois, il y avait unanimité à la Chambre des communes sur ce que devraient faire les compagnies de chemin de fer contre la pollution par le bruit, pollution causée par le fait que leurs affaires vont très bien. Nous nous en réjouissons d'ailleurs.

Le problème, c'est que l'augmentation de leurs affaires crée des problèmes de pollution par le bruit, ce qui est inacceptable en 2007. Pour une fois, un comité de la Chambre des communes s'entendait là-dessus et avait l'unanimité lors de son étude article par article; le ministre a fait une présentation au Sénat pour lui dire qu'il s'agissait d'un projet de loi équilibré; et les sénateurs répondent que non, ce n'est pas équilibré, que cela ne convient pas aux compagnies de chemin de fer, et ils décident de ne pas appuyer ce qui est proposé par la Chambre des communes.

Ce qui me pose un problème, c'est que des députés conservateurs se soient laissés endormir par la majorité libérale.

La Ville de Québec, la Ville de Lévis, des citoyens de Pointe-Saint-Charles et d'autres groupes de citoyens sont venus faire des présentations pour dire que c'était assez et qu'il était temps qu'il y ait un équilibre. C'est pourquoi j'ai beaucoup de mal à accepter le fait que les députés du Québec aient décidé, encore une fois, de s'écraser devant les députés de l'Ouest et surtout devant la majorité libérale au Sénat. Je l'ai dit plus tôt, il y a déjà une entente. Si nous ne sommes pas d'accord, ils vont l'adopter par voie rapide et vont nous le rendre tel qu'ils le veulent. Il y a déjà une entente, et les conservateurs jouent le jeu. J'ai beaucoup de difficulté à suivre, mais les conservateurs n'en sont pas à une erreur politique près. On n'a qu'à les voir faire. C'est beau de les voir, du moins pour nous.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté les propos de mon ami, qui était comme moi membre du comité. Je le remercie, ainsi que les autres députés de son parti, de nous avoir aidés à faire progresser ce projet de loi.

Je tiens à lui confirmer que j'ai eu l'occasion, en ce qui concerne l'une de ses observations, de visiter la circonscription de Lévis avec le député conservateur de Lévis—Bellechasse, qui travaille très fort pour ses électeurs. J'ai eu l'occasion de voir le pont de Québec et certaines des cours de triage de la région.

Le gouvernement a bien tenu compte du bruit et des vibrations et nous avons ajouté celles-ci aux critères. L'article 95.1 stipule:

La compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer est tenue de faire le moins de bruit et de vibrations possible, compte tenu des éléments suivants [...]

Il semble très clair qu'il y a trois éléments, trois critères différents concernant ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas. D'abord, comment cela permettrait-il de réduire le bruit pour que les gens puissent vivre confortablement dans ce secteur?

Ensuite, il y a la Loi constitutionnelle de 1867, qui établit clairement que le Sénat a un certain pouvoir ici et au sein du gouvernement du Canada. Si l'opposition appuyait le projet de loi S-4, cela conférerait assurément une certaine obligation redditionnelle au Sénat et changerait la façon dont le gouvernement fonctionne. C'est pourquoi nous allons de l'avant avec cette initiative, et nous prions les députés des autres partis d'appuyer ce projet de loi afin que nous cessions à l'avenir d'avoir ces discussions sur le manque d'obligation redditionnelle.

• (1110)

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, tout d'abord, je voudrais juste redire à mon collègue, le secrétaire parlementaire, qu'il fasse comme moi et qu'il lise les « bleus » du compte rendu de la réunion du Sénat du 30 mai. Il comprendra que si jamais il vote contre cet amendement aujourd'hui, les sénateurs seront d'accord à adopter le projet de loi tout de suite, tel que la Chambre le veut. Il y a déjà une entente. J'ai beaucoup de difficultés à le suivre parce que quand son ministre a fait sa présentation au Sénat, il a dit ce qui suit au sujet du projet de loi C-11, tel que déposé par la Chambre et appuyé en comité à l'unanimité:

Il s'agit là d'une solution longtemps attendue qui, à mon avis, assurera un équilibre entre les besoins des collectivités et ceux des exploitants de chemin de fer qui doivent continuer de déplacer des volumes de marchandises qui ne cessent de croître.

Le ministre calculait que c'était un bel équilibre, et aujourd'hui, le député essaie de me faire comprendre que non, que tel que modifié par le Sénat, c'est un bel équilibre.

Il m'a parlé du pont de Québec. Cela me donne la chance de dire que c'est à l'image du pont de Québec. C'est cela la fédération canadienne. C'est cela l'influence que peut avoir un parti fédéral gouvernemental sur une compagnie de chemin de fer. Aucune. Le pont de Québec ne sera pas peint pour 2008. Il ne le sera jamais. Quand les conservateurs ont été élus, savez-vous ce qu'ils ont dit? Qu'ils allaient réussir à faire peindre le pont de Québec. Ils ont fait comme les libéraux. Ils avaient mis de côté la procédure qu'avaient entreprise les libéraux contre le Canadien National pour faire peindre le pont et ils ont été obligés de reprendre une procédure contre le Canadien National. Tout ce qu'ils ont fait, c'est perdre un an.

Cela est juste à l'image du Canada. Il n'y a plus de contrôle. Vous n'avez plus de contrôle sur les chemins de fer et, encore une fois, vous venez de nous prouver que ce sont les chemins de fer qui mènent, ce sont les lobbyistes du rail qui mènent. Ce sont eux qui mènent les conservateurs, comme ils mènent les libéraux. De cela, on est vraiment tannés, au Québec.

Mme Paule Brunelle (Trois-Rivières, BQ): Monsieur le Président, je félicite mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel de sa préoccupation à l'endroit des citoyens et de son dévouement au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Vous me voyez aujourd'hui très déçue. J'attendais avec une grande impatience ce projet de loi C-11. À Trois-Rivières même, tout comme à Farnham, au Québec, d'après ce qu'on me dit, c'est vraiment une difficulté majeure que vivent nos citoyens. On a là un projet de loi équilibré et raisonnable. Le respect de l'environnement est important. Le transport ferroviaire doit se développer de plus en plus, on en est conscients, mais certainement pas à l'encontre des collectivités de nos concitoyens.

Quand on parle de faire le moins de bruit possible et d'ajouter à cela l'élément de vibrations, il me semble que c'est vraiment essentiel. Tous les jours, à Trois-Rivières, des citoyens vivent cette difficulté d'avoir un train qui passe rapidement près de leur cour. Cela dévalorise la valeur de leur maison et c'est vraiment insupportable.

Qui sommes nous, nous les députés? Nous devons vraiment travailler pour nos concitoyens, pour nos électeurs. J'enjoins les conservateurs à vraiment changer d'idée et à aller de l'avant pour qu'on puisse régler ce problème difficile, d'autant plus qu'on nous dit que leur ministre serait en accord avec cela. Je ne comprends vraiment pas leur position.

J'aimerais que mon collègue nous parle un peu des réactions des citoyens, si jamais on ne règle pas ce problème par le projet de loi C-11. À quoi peut-on s'attendre de la part de ces citoyens qui, chez nous, vont nous dire et nous redire, durant tout l'été, que nous avons failli, que nous n'avons pas réglé ce problème? Pourtant, la solution est à portée de main.

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, d'abord, je vais remercier ma collègue de Trois-Rivières qui fait, soit dit en passant, un excellent travail pour défendre les intérêts des citoyens et citoyennes de Trois-Rivières. Tout est là.

Le problème, c'est que l'industrie du rail est en croissance. Les affaires vont bien. Les convois sont de plus en plus longs. C'est d'ailleurs pourquoi on a dû ajouter au mot « bruit » le mot « vibrations »: justement, cela prend du temps, faire passer le train. C'est bon pour les affaires, mais on en est rendu là, dans notre société. C'est bon pour les affaires des compagnies de chemin de fer, mais maintenant, il faut qu'elles se soucient des dommages qu'elles peuvent occasionner aux citoyens, ce que j'appelle la pollution par le bruit et les vibrations. On en est rendu là.

Initiatives ministérielles

Aujourd'hui, le gouvernement conservateur décide de reculer. C'est tout simplement parce que — selon ce qu'on me dit dans les officines — il récidivera en déposant un nouveau projet de loi. Imaginez: on est en train de régler le problème, mais puisque le gouvernement ne veut pas frustrer le Sénat, il déposera un nouveau projet de loi. Cela n'a aucun sens. Voici ce que le gouvernement va faire: il va attendre que l'Office des transports du Canada entende la cause. Il va constater que cela ne fonctionne pas. Cela va prendre quelques années. Le gouvernement aura gagné du temps, et les compagnies de chemin de fer auront épargné de l'argent — c'est ce qu'elles pensent.

Pendant tout ce temps, nos citoyens et citoyennes vont encore une fois cumuler les échecs et ne seront pas heureux du travail qui aura été fait. Cependant, une chose est certaine aujourd'hui, ils vont comprendre que les députés du Bloc québécois ont travaillé fort pour eux. Le problème, ce sont les conservateurs et les libéraux. À cet égard, j'ai encore une fois de la difficulté à comprendre où sont les députés conservateurs du Québec. Il n'y en a aucun qui va discuter de cela.

•(1115)

[Traduction]

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, je suis ravie d'intervenir à la Chambre aujourd'hui au sujet de l'amendement que le Sénat a apporté au projet de loi C-11. Je ne pense pas faire autant d'effet que le député de Hamilton-Centre. Son intervention était digne de mention. Je partage entièrement son avis. De plus, je partage certainement les préoccupations que mon collègue bloquiste a exprimées au sujet de cet amendement.

Pour moi, pour ma circonscription et pour les collectivités que je représente à Vancouver-Est, ce problème remonte au jour où j'ai été élue. En fait, je suis certaine que la présidence se rappellera même d'une ancienne députée de Vancouver-Est, Margaret Mitchell, une excellente députée, qui s'était elle aussi penchée sur la question du bruit excessif, des vibrations et des désagréments que provoquent les trains pour les gens qui habitent dans le secteur des rues Burrardview et Wall à Vancouver-Est. Le problème ne date pas d'hier.

Je siège ici depuis dix ans et j'ai rencontré à maintes occasions des résidents locaux pour connaître leurs préoccupations fort légitimes et y donner suite. J'ai rencontré les dirigeants de la compagnie de chemin de fer à Ottawa et à Vancouver pour leur faire part de ces préoccupations et pour exiger une réaction non seulement de la compagnie, mais aussi du gouvernement.

Je suis en fait passée sur la voie ferrée. J'ai oublié le nom de ce petit véhicule qui monte et qui descend les voies, mais j'y suis montée pour voir directement ce qui, dans les gares de triage, cause tellement de problèmes. Nous avons abordé la question d'un point de vue sanitaire et nous avons déposé des plaintes auprès du médecin conseil en santé publique à Vancouver. Nous avons entrepris des procédures judiciaires. Je collabore avec les gens du secteur, mais la saga se poursuit.

Pas plus tard qu'en avril 2007, j'ai écrit au Comité consultatif sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire pour signaler que je reçois régulièrement des lettres, des courriels, des télécopies, des appels et des visites des résidents locaux qui protestent vigoureusement contre le bruit prolongé et excessif que font les trains. Ils se sentent en état de siège constant à cause du bruit des trains et ils ne sont pas arrivés à trouver une solution. Les plaintes sont toutes étonnamment similaires et elles portent principalement sur le bruit que font aux petites heures du matin les sifflets, les moteurs qui

tournent au ralenti et les manoeuvres notamment. Cela se passait en avril.

Auparavant, en juillet 2006, j'ai écrit au ministre des Transports de l'époque pour lui faire part des mêmes préoccupations. Le ministre m'a répondu. Ô surprise, il m'a écrit ce qui suit: « Vous serez sans doute heureuse d'apprendre que le projet de loi C-11, qui permet à l'Office des transports du Canada de régler les problèmes tels que le bruit élevé, a été lu pour la première fois au Parlement en mai 2006. » Enfin, voici un projet de loi qui permettra de régler ces problèmes systémiques de longue date pour le bien des citoyens.

Avant cela, en juin 2005, j'ai écrit au Chemin de fer Canadien Pacifique pour communiquer les préoccupations que j'avais entendues. En 2003, j'ai aussi écrit au ministre des Transports de l'époque, qui n'a pris aucune mesure. J'ai aussi écrit au ministre des Transports en 2002 et en 2000. Ce n'est qu'un échantillon des lettres que j'ai écrites.

Il est très enrichissant d'entendre le débat sur ce projet de loi, après toutes les étapes de lecture qu'il a franchies, et d'écouter les députés de tous les partis affirmer, même à cette étape-ci, qu'ils sont frustrés de voir que le projet de loi ne répond pas adéquatement aux doléances légitimes des citoyens. Des députés bloquistes ont très bien exprimé aujourd'hui ces préoccupations constantes.

Dans ma collectivité, c'est grâce à la vigilance, à l'esprit de communauté et à l'activisme à l'échelle locale que cette question est demeurée à l'ordre du jour politique. C'est grâce au travail des citoyens locaux, comme le député provincial de Vancouver—Hastings, Shane Simpson. Quand il était activiste, avant d'être élu, il jouait un rôle actif au sein de l'association citoyenne de Burrardview pour faire avancer ce dossier. Il y a des gens comme Barbara Fousek, qui travaille maintenant pour l'association citoyenne de Burrardview, qui n'ont jamais abandonné et qui ont toujours agi en fonction des préoccupations des citoyens locaux.

Honnêtement, des gens ont tenté de travailler à l'intérieur du système. Ils ont tenté d'utiliser les moyens et les recours qui, croyaient-ils, s'offraient à eux. Que ce soit les fonctionnaires municipaux divulgateurs de la Ville de Vancouver, les employés de la compagnie ferroviaire elle-même ou le gouvernement fédéral, des gens ont utilisé tous ces recours à leur maximum.

•(1120)

J'aimerais citer quelques courriels et quelques lettres que j'ai reçus. Robert, par exemple, s'est concentré sur une locomotive en particulier. Les gens sont allés jusqu'à identifier le numéro de la locomotive qui tourne au ralenti dans la cour de triage à 2 ou 3 heures du matin et qui perturbe le sommeil de ceux qui doivent aller travailler le lendemain.

Initiatives ministérielles

Bonnie a beaucoup écrit au Comité des transports. Elle a signalé que ce problème dans Vancouver-Est remonte à 1991 avec la fermeture de la cour de triage dans le secteur de Coal Harbour à Vancouver. La longueur et le poids des trains ont augmenté en raison des changements opérationnels. Cela a eu d'importantes répercussions locales. Bonnie signale que le Canadien Pacifique a commencé le triage en bas de la rue Wall dans le quartier Burrardview. Ce changement opérationnel n'a pas fait pas l'objet de consultations publiques et on n'a pas tenu compte de ses conséquences pour les résidents. Ce changement a eu d'importantes répercussions sur les quartiers et a augmenté les niveaux de bruit et de vibrations à des niveaux industriels.

En fait, les résidents ont même vu à ce qu'une étude soit effectuée sur les niveaux de bruit. Notre porte-parole en matière de transport, le député de Burnaby—New Westminster, a cité dans son discours cette étude de décembre 2005 sur le bruit dans le secteur des terrains portuaires de Vancouver-Est. Comme il l'a signalé, les niveaux de bruit excessifs constatés dépassent tout ce qui peut être considéré raisonnable ou normal pour les personnes qui habitent dans un secteur résidentiel à haute densité.

J'ai d'autres lettres, par exemple, une du conseil des copropriétaires de Pacific Terraces, qui dit ceci:

De plus, le vrombissement des trains qui tournent au ralenti m'a souvent empêché de m'endormir. Il m'est arrivé d'avoir des problèmes auditifs dont les symptômes graves durent des jours. Encore une fois, je ne vois pas pourquoi les trains doivent tourner au ralenti pendant des heures dans un secteur où on peut facilement supposer que de nombreuses personnes sont privées de leur droit naturel au respect, à la paix et à la tranquillité.

Il ne s'agit pas d'un simple inconvénient, c'est une question de santé physique et mentale. À mon avis, le manque de respect des gares de triage à l'égard des quartiers est carrément abusif. J'espère qu'on pourra régler ce problème prochainement.

Dans un courriel, Finn signale ce qui suit:

L'Alberta Wheat Pool est à proximité de notre maison et nous sommes soumis, entre autres, à des manoeuvres de trains extrêmement bruyantes à toute heure de la nuit. Les trains de marchandises allant de l'Ouest vers l'Est peinent tellement et vont si vite que les vibrations ébranlent toute notre maison et réveillent quiconque y dort.

Je ne veux pas utiliser le mot « plainte » quand je parle de ces questions, car cela voudrait dire que les gens ne font que se plaindre, mais tout cela a des conséquences très graves pour la qualité de vie des gens. Je possède d'innombrables documents sur ces questions.

Mais revenons au projet de loi. Nous avons devant nous un amendement du Sénat, et je voudrais remonter à ses origines.

Je tiens à remercier le député de Burnaby—New Westminster, porte-parole du NPD en matière de transports, pour ses efforts considérables visant à faire témoigner des habitants des localités au comité, afin qu'ils soient entendus, et pour avoir pris note des sujets sur lesquels les gens insistent.

Le député du NPD a présenté des amendements à ce projet de loi. Nous avons appuyé le projet de loi en principe. Nous avons dit que peut-être la question pourrait finalement être réglée. Le député a présenté au comité des amendements qui auraient par exemple interdit certaines activités, comme les manoeuvres, dans les zones résidentielles densément peuplées entre 17 heures et 21 heures. Ces amendements ont malheureusement été rejetés au comité parce que d'autres membres ne les appuyaient pas. En fait, nous en sommes arrivés à un compromis, proposé par le gouvernement, pour que la mesure prévoie au moins qu'il devrait y avoir le moins de bruit et de vibrations possible.

• (1125)

Nous avons souscrit à cette proposition. Nous voulions vraiment faire adopter le projet de loi pour répondre aux préoccupations de la

population. Nous avons finalement accepté l'amendement. Par conséquent, l'amendement du NPD, qui selon moi était très supérieur, a été évincé.

Où en sommes-nous maintenant? Le projet de loi a été adopté par la Chambre et renvoyé à l'autre endroit. À ce stade, le Sénat a donc proposé un amendement qui a pour conséquence d'édulcorer l'amendement du gouvernement qui lui-même avait pour effet de diluer l'amendement du NPD. Selon le dixième rapport du Comité sénatorial permanent des transports et des communications:

Enfin, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a modifié l'article 29 du projet de loi C-11 de manière à exiger que les compagnies de chemin de fer fassent « le moins de bruit et de vibrations possible » [...] Toutefois, les compagnies de chemins de fer canadiennes ont fait valoir que ce nouveau critère pourrait nuire considérablement à leur rentabilité économique étant donné l'absence de jurisprudence quant à son interprétation. Elles ont donc proposé le rétablissement dans la disposition du critère du caractère « raisonnable » du bruit.

C'est exactement ce qu'a fait l'autre endroit. En effet, le Sénat non élu a proposé son propre amendement, dont la Chambre est actuellement saisie.

C'est pourquoi le NPD est d'avis que nous devons prendre position et déclarer que cet amendement est inacceptable, principalement pour deux raisons. Premièrement, l'amendement du Sénat n'est pas raisonnable et, en fait, il a pour effet d'édulcorer une disposition au point où elle n'aura plus qu'un effet mitigé, sapant par le fait même la valeur et l'objet du projet de loi original. Celui-ci avait pour but d'apporter un soulagement concret aux résidents locaux, car ils endurent depuis des années. Ces raisons sont suffisantes pour que nous n'accordions pas notre appui à l'amendement du Sénat.

En outre, comme l'ont mentionné plusieurs députés, notamment le député de Hamilton-Centre, il nous semble totalement inacceptable d'être réduits à débattre d'un amendement du Sénat dont l'objet est d'accorder les compagnies de chemin de fer, un amendement qui vient d'un endroit qui n'a aucun compte à rendre à ces résidents locaux. Cet amendement ne répond en aucune façon aux préoccupations parfaitement légitimes de ma collectivité, que partagent des collectivités d'un bout à l'autre du pays. Il est insultant de devoir même réagir à cet amendement.

Pour ces deux motifs, nous disons aujourd'hui que nous voulons rejeter cette modification. Nous estimons que cela devrait être renvoyé et que le gouvernement devrait reconnaître très clairement que c'est une pratique inacceptable. Le gouvernement a déjà eu maille à partir avec le Sénat et soutenu que ce qu'il faisait était illégitime, mais, cette fois-ci, le gouvernement semble vouloir marcher main dans la main avec le Sénat.

Je voulais intervenir dans ce débat aujourd'hui simplement pour expliquer ce que cela signifie pour les milliers d'habitants de ma circonscription qui sont encore incommodés par les effets du bruit excessif causé par les trains. Je veux souligner clairement une chose. Il y a des gens qui sont fort conscients qu'ils vivent tout près d'un port très actif. L'histoire de Vancouver-Est a été marquée par l'activité portuaire et ferroviaire. Nous le savons. Cela fait partie de notre histoire. Cela fait partie de l'histoire de notre collectivité. Nombre de gens qui travaillent au port et dans les cours de triage habitent dans Vancouver-Est et dans le Lower Mainland. Nous sommes conscients de l'importance de l'activité économique engendrée par le transport ferroviaire et le port en général.

Initiatives ministérielles

Cependant, il y a un problème important avec l'interface et le conflit qui peut en découler. Le problème, c'est que, souvent, ces questions sont présentées comme s'excluant mutuellement et que l'on doit ou bien accéder à toutes les demandes du port ou de la société ferroviaire pour assurer sa viabilité économique, ou bien soutenir les résidents.

• (1130)

Je crois, comme beaucoup de députés à la Chambre à mon avis, que notre tâche est d'assurer un équilibre entre ces éléments, de veiller à ce qu'ils ne soient pas mutuellement exclusifs. Nous devons protéger la viabilité économique du port de Vancouver et des activités ferroviaires. Nous avons aussi pour tâche de répondre efficacement aux préoccupations des résidents.

Certains résidents habitent dans le quartier depuis trois, quatre ou cinq décennies et d'autres y sont arrivés récemment. Certaines des lettres que je reçois viennent de nouveaux résidents. Je leur demande toujours s'ils étaient conscients qu'ils déménageaient dans une zone à proximité du port et ils me répondent toujours que oui. En principe, le problème ne réside pas là.

Les gens sont très respectueux des travailleurs portuaires et des travailleurs ferroviaires. L'argument lié au bruit excessif est légitime. On n'a pas consulté les gens lorsqu'on a apporté des changements opérationnels il y a 15 ans. Les responsables des chemins de fer nous écoutent, mais ils estiment qu'ils n'ont ni le mandat ni l'obligation de réagir à ces préoccupations. J'ai vécu cette expérience moi-même, ce qui montre à quel point le projet de loi est nécessaire.

Dans l'ensemble, nous appuyons le projet de loi C-11. Nous souhaitons son adoption. Le projet de loi a été adopté à la Chambre, mais je suis très déçue et frustrée qu'il nous revienne avec une proposition d'amendement du Sénat qui annule la prémisses énoncée par le gouvernement. Je suis certaine que d'autres députés diront la même chose aujourd'hui.

J'espère que nous arriverons à convaincre suffisamment de députés qu'il faut indiquer clairement au Sénat que c'est inacceptable. Nous devons lui faire savoir qu'il faut faire mieux et que nous ne sommes pas disposés à diluer le projet de loi et à affaiblir ses dispositions déjà faibles destinées à protéger la qualité de vie des résidents. Le NPD espère que nous lancerons ce message aujourd'hui. Nous pensons que nous avons une dernière occasion de le faire.

Je remercie les membres du Comité des transports qui ont travaillé avec beaucoup de diligence sur ce projet de loi. Je remercie particulièrement notre porte-parole en matière de transports, le député de Burnaby—New Westminster, qui a très bien défendu ce dossier et qui a déployé beaucoup d'efforts pour obtenir le meilleur arrangement possible.

Nous devons maintenant répondre à l'autre endroit, qui ne rend aucun compte aux résidents. Faisons ce qui s'impose et protégeons la qualité de vie de ces derniers. Assurons-nous que le projet de loi n'est pas miné ni affaibli.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, je remercie ma collègue de son intervention. C'est important que la population qui nous écoute comprenne que le problème ne se situe pas seulement au Québec. Vancouver vit la même situation.

Présentement, le fait que l'industrie ait une croissance économique importante occasionne aussi certains désagréments. Entre autres, il ne s'agit plus seulement du bruit, mais il s'agit aussi des vibrations et

de la longueur des trains. C'est le message qu'ont voulu livré en comité les députés de tous les partis. Je répète qu'on s'était entendus à l'unanimité, lors de l'étude article par article, pour trouver une solution équilibrée. Le message qu'a livré au Sénat le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités lorsqu'il a comparu, c'était que le projet de loi C-11 était un bon projet de loi. On a pu trouver un équilibre entre l'opération des chemins de fer et les inconvénients pour la population avoisinante. Ce qu'a voulu faire le Sénat, c'est tout simplement de privilégier un groupe par rapport à un autre. Le Sénat n'a entendu que les représentants de l'industrie. Il n'a entendu aucun témoignage de la part des citoyens ou des groupes de citoyens. Je suis certain que les groupes de citoyens sont tout aussi organisés à Vancouver qu'au Québec. Ces problèmes perdurent depuis des décennies au Québec.

Je demande à ma collègue comment trouve-t-elle le comportement des députés libéraux et conservateurs qui, en comité, ont appuyé le projet de loi C-11, un projet de loi équilibré, et qui maintenant plient l'échine devant le Sénat et le lobby de l'industrie ferroviaire? Ils essaient de faire revenir en arrière ce projet de loi, au détriment de la quiétude des citoyens.

• (1135)

[Traduction]

Mme Libby Davies: Monsieur le Président, je vous assure que j'apprécie les observations de mon collègue du Bloc. Pour répondre à sa question, tout ce que je puis dire, c'est que je suis très déçue. On a apporté beaucoup d'améliorations au projet de loi C-11. Les inquiétudes des résidents ont été entendues. Des gens ont comparu devant le comité.

Le projet de loi a été soumis à tout le processus démocratique à la Chambre, il a franchi l'étape des trois lectures et il a été adopté. Il réunissait les meilleures propositions présentées par les différents partis. Il a été expédié au Sénat, où on a commencé à le démanteler. C'est ce qui fait que nous nous retrouvons ici à écouter les vibrants plaidoyers de certains députés qui déplorent ce recul.

Des députés disent que le Sénat, en examinant ce projet de loi, a adopté une position qu'on pourrait qualifier de partisane, mais pas au sens politique du terme. Elle est partisane en ce sens que, comme le député l'a dit, le Sénat, afin de trouver le juste milieu, a choisi d'être attentif aux préoccupations des sociétés ferroviaires et de ne pas donner suite aux souhaits des résidents locaux.

Le Sénat nous a maintenant renvoyé un projet de loi que d'autres députés et moi-même trouvons affaibli. Nous avons ici la possibilité d'appuyer ou de rejeter l'amendement. Cela fait partie de notre travail et de notre devoir.

Je suis extrêmement déçue de constater qu'il semble bien qu'aujourd'hui, les députés conservateurs et libéraux vont voter en faveur de cet amendement proposé par le Sénat. Les députés du NPD et du Bloc voteront contre. Cependant, vu qu'il n'y aura pas assez de votes contre, le projet de loi sera adopté avec l'amendement proposé par le Sénat, ce qui nous ramènera en arrière.

Initiatives ministérielles

Je puis prédire, sans trop me tromper, que nous allons continuer à recevoir des plaintes, non seulement de ma collectivité, mais d'autres collectivités de tout le Canada. Dans quelques années, la pression va augmenter et nous serons peut-être de nouveau lancés dans une sorte de processus législatif. J'ignore en quoi il consistera. Le projet de loi C-11 nous offrait une possibilité intéressante, et c'est ce que le gouvernement nous avait dit. Nous avions une occasion de remédier vraiment à un problème qui perdurait depuis fort longtemps et qui nécessitait notre attention.

Nous étions si près du but. Le projet de loi avait été adopté à la Chambre, mais nous voilà saisis aujourd'hui d'une proposition différente qui aura pour effet de torpiller le projet de loi et de limiter la capacité du gouvernement fédéral, dans l'exercice de son mandat, de s'attaquer à de tels problèmes, et ce, parce qu'on a voulu apaiser les craintes des sociétés ferroviaires.

Peut-être que d'autres députés ont une opinion différente à ce sujet. Quant à moi, je suis profondément déçue. Si les résidents locaux ont le sentiment qu'on les a laissés tomber, j'en conviendrais avec eux.

Mme Penny Priddy (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, quand j'ai déménagé de Nouvelle-Écosse en Colombie-Britannique, il y a 25 ans, la première chose dont on m'a parlé, c'était de la gare de triage, puisqu'il y en a une à Surrey.

James Karpoff, qui a été député fédéral de Surrey-Nord de 1998 à 1993, a accumulé discours, lettres et bien d'autres documents sur ce problème. Dans notre quartier, la gare de triage est située en contrebas de là où nous habitons. Le savions-nous quand nous avons déménagé là? Bien sûr, mais on nous avait dit que la compagnie allait changer les choses pour que nous ne ressentions plus les vibrations et que nous n'entendions plus les mêmes bruits; on nous avait dit qu'il n'y aurait plus de manœuvre à 3 heures du matin et on nous avait assuré que toutes ces choses-là changeraient et que les gens travaillaient très fort pour y parvenir.

Nous sommes maintenant en 2007 et je ne sais pas que dire à mes voisins. Cela fait d'ailleurs partie de ma question. Certains ont dépensé des dizaines de milliers de dollars pour réparer des fissures que les vibrations causées par le déplacement des trains avaient provoquées dans leur fondation. La gare de triage se trouve à un demi-mille à peine en contrebas de nos résidences.

Certains n'ont pas les moyens de faire poser des doubles vitrages. Évidemment, ils auraient dû le faire parce que cela permet de réaliser des économies d'énergie, mais il y a aussi une question d'argent. Il y en a qui passent leurs nuits debout à essayer d'endormir leur nourrisson. Ils y arrivent, mais si l'enfant est de nouveau réveillé après cela, les choses deviennent très difficiles pour les parents qui ont déjà passé deux heures et demie à essayer de l'endormir.

Dans notre rue, des voisins traités à domicile en soins palliatifs ont beaucoup de difficultés à trouver la paix et le silence, malgré leurs médicaments. Ils sont réveillés par le bruit des manœuvres en plein milieu de la nuit. C'est inadmissible.

Les gens venaient me voir du temps où j'étais députée provinciale et conseillère municipale pour me demander de les aider. Maintenant que je suis députée fédérale, ils continuent de le faire. Alors, je pose la question à ma collègue, parce que j'aimerais savoir ce que je vais bien pouvoir dire aux gens de mon quartier. À qui doivent-ils s'adresser? Vont-ils devoir s'adresser à chaque sénateur? Que dois-je leur conseiller quand aux prochaines mesures à prendre? Si l'amendement est adopté, que pourront-ils faire par la suite? Il ne leur serait jamais venu à l'esprit de s'adresser à un corps constitué non élu pour faire apporter des changements à leur qualité de vie. Ma

collègue pourrait peut-être m'aider à trouver ce que je devrai dire à mes voisins lors de la réunion communautaire que nous tiendrons la semaine prochaine.

• (1140)

Mme Libby Davies: Monsieur le Président, deux réponses me viennent à l'esprit. Premièrement, la députée devrait dire aux gens de sa circonscription que les députés du NPD se sont battus bec et ongles jusqu'à la fin pour que le projet de loi soit adopté intégralement plutôt qu'avec un amendement aussi terrible de la part du Sénat, au bout d'une telle démarche. Elle devrait dire à ses électeurs que nous ne jetterons pas l'éponge dans ce dossier parce que nous savons qu'il y aura encore des plaintes. Nous allons continuer d'exercer des pressions, comme nous le faisons dans de nombreux autres cas. Nous n'abandonnerons pas parce que nous savons qu'il y va de la qualité de vie des gens et que le problème est bien réel. C'est un problème d'environnement, de pollution par le bruit et de relations entre des populations de quartiers résidentiels et le monde industriel. Nous n'allons pas lâcher prise. Nous allons poursuivre notre lutte.

Deuxièmement, je pense que nous devrions inviter nos électeurs à inonder les députés conservateurs de protestations. Les gens peuvent écrire aux sénateurs, mais ceux-ci n'ont pas de comptes à rendre. Ils ne sont pas élus. Ils n'ont pas à répondre de leurs actes à qui que ce soit, contrairement au gouvernement conservateur, qui doit rendre des comptes à la population et qui a pris aujourd'hui la décision d'appuyer l'amendement du Sénat.

Notre travail consiste à demander des comptes au gouvernement. Si les électeurs ont des objections, ils devraient certainement les faire connaître à leur propre député, mais ils devraient aussi talonner le gouvernement pour qu'il se justifie. Le gouvernement devrait expliquer aux électeurs pourquoi il a consenti à adopter le projet de loi du Sénat en sachant très bien qu'il allait ainsi en miner l'efficacité, compte tenu de ses objectifs initiaux.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Monsieur le Président, je ne commencerai pas ma présentation en disant que j'ai le plaisir de prendre la parole parce qu'aujourd'hui, je ne ressens pas de plaisir, mais plutôt de la honte devant les amendements qui nous viennent du Sénat. Ceux-ci défont les amendements importants apportés au projet de loi C-11 et adoptés de façon unanime en comité.

J'ai honte parce que le Sénat n'a pas fait tout son travail. Il n'a rencontré que des entreprises ferroviaires, qui lui ont fait part de leurs doléances sur le projet de loi. Le rapport du Sénat cite même leurs arguments. On y lit que les compagnies de chemin de fer canadiennes ont fait valoir qu'un nouveau critère pourrait nuire considérablement à leur rentabilité économique étant donné l'absence d'un critère fondé sur le caractère raisonnable du bruit.

Les entreprises ont donc fait valoir l'argument économique, mais il ne faut pas perdre de vue le but du projet de loi, qui n'était pas d'essayer de rentabiliser le plus possible les entreprises ferroviaires. Cela aurait été étudié par le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie.

Le projet de loi visait plutôt à répondre à de nombreuses plaintes de la part de nos concitoyens qui vivent près des voies ferrées. Ceux-ci sont pénalisés par les opérations de ces entreprises qui, de façon générale, n'écoutent pas leurs doléances. Quand on est député, on représente l'ensemble de ses concitoyens. La contribution d'un député se situe dans l'élaboration des projets de loi dans notre beau système parlementaire, afin d'améliorer les conditions de vie de ses concitoyens.

Initiatives ministérielles

Les membres du Sénat ont dit eux-mêmes avoir tenu cinq réunions pour étudier ce projet de loi si important pour nous. Je siège au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous avons tenu 15 séances de travail consacrées exclusivement à la rencontre des témoins. Sur ces 15 séances, une dizaine environ nous ont permis de rencontrer des citoyens, des groupes de citoyens et des représentants des villes qui nous ont fait part des problèmes qu'ils vivent depuis très longtemps. Des représentants du ministère et des entreprises ferroviaires nous ont aussi fait part de leurs commentaires sur le projet de loi et ont répondu à nos questions.

En plus des 15 séances de rencontre de témoins, nous avons tenu six séances spécialement pour l'étude article par article. Après avoir rencontré l'ensemble des témoins, chacun des partis étudiait la problématique et proposait des amendements dans le but de bonifier le projet de loi. C'est à l'unanimité que le comité a adopté les amendements qui ont été adoptés en troisième lecture.

Personnellement, ma carrière de député est relativement jeune et je me réjouissais de voir qu'on pouvait élaborer un projet de loi intéressant qui améliorerait le sort de mes concitoyens. J'ai d'ailleurs parlé de ce projet de loi dans ma circonscription pour illustrer mon travail de député. Je ne sais pas comment je vais pouvoir expliquer à mes concitoyens la situation devant laquelle nous nous trouvons actuellement, mais selon le résultat du vote qui se tiendra sur ce projet de loi, j'aurai des précisions à apporter sur ceux qui défont le résultat de travail démocratique que nous avons fait.

Ce qu'il est important de souligner, comme l'a dit plus tôt mon collègue d'Argenteuil-Papineau-Mirabel, c'est que les membres du Sénat admettent que si leurs amendements ne sont pas acceptés par la Chambre, ils pourront quand même procéder rapidement à l'adoption du projet de loi.

Le fait de constater que le parti gouvernemental semble vouloir accepter facilement de démolir tout ce qui a été fait en comité et au cours de l'élaboration du projet de loi, ajoute la frustration à la honte que j'ai du mode de fonctionnement du Sénat. Les conservateurs semblent se dire que cela va finalement être bon.

● (1145)

Cela enlève donc toute la possibilité d'apporter ces améliorations. Le parti d'opposition officielle semble vouloir faire la même chose, étant donné qu'il est majoritaire au Sénat et qu'il a subi des pressions uniquement des entreprises ferroviaires.

On arrive donc à la situation incroyable que des groupes de pression organisés, des entreprises qui ont des lobbyistes, puissent contrecarrer un projet de loi important pour améliorer les conditions de vie des citoyens, en approchant les membres du Sénat pour les influencer lors des rencontres particulières et uniques qu'ils ont, dans le but de les faire changer d'opinion.

C'est ce que je trouve inconcevable, surtout que, comme le Bloc le sait, on déplore l'existence du Sénat. Ce sont des gens qui ne sont pas élus et on ne sait pas à qui ils ont des comptes à rendre. La façon dont on reçoit le rapport actuellement démontre qu'ils n'améliorent pas leur situation et l'impression qu'on peut avoir d'eux. À mon avis, ils n'ont pas fait une étude déterminée qui nous permette d'atteindre les objectifs du projet de loi.

Cela me surprend, d'autant plus que les amendements que nous avons proposés quant à l'article qui traite du bruit visaient à répondre à tous les témoignages que nous avons reçus. Ce n'est pas par fantaisie que les amendements ont été apportés. Nous avons fait une longue étude article par article, puisque nous avons des propositions des différents partis. Nous en sommes arrivés à un

consensus, bien qu'on nous avait demandé d'être encore plus déterminés quant à la question du bruit. Nous avons donc mentionné que les entreprises doivent faire le moins de bruit et de vibrations possible. Nous avons opté pour cette formulation plutôt que de dire: ne pas faire de bruit déraisonnable. En effet, sur quel critère peut-on se baser, et qui juge de ce qui est raisonnable ou pas? Nous voulions donc quand même que toutes les solutions possibles soient apportées dans le but de régler cette problématique.

En effet, nous savons qu'il peut y avoir différentes façons de régler le bruit causé par les trains, dans les gares de triage principalement. Il y a la question des heures d'opération, il y a aussi la machinerie, les engins et les locomotives plus performants qui permettent des opérations produisant moins de bruit.

Nous avons aussi assujéti les compagnies de chemins de fer: que l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents aux chemins de fer soit prise en considération. En effet, dans la loi initiale, les personnes n'étaient pas considérées dans le projet de loi. On y disait simplement qu'il fallait répondre aux besoins en matière d'exploitation et du lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer. Étant donné que nous avons eu plusieurs représentations quant à l'incidence du bruit sur la population, voilà ce que nous avons décidé d'ajouter dans le but d'atteindre cet objectif, de sorte que, finalement, les entreprises soient responsables au regard de l'incidence sur la population et qu'elles ne s'occupent pas simplement de l'exploitation physique de leurs équipements.

La participation des députés conservateurs du Québec s'est manifestée surtout dans la circonscription de Lévis—Bellechasse où il y a aussi une gare de triage très importante. En effet, le député conservateur de Lévis—Bellechasse était bien heureux de recevoir le président de l'arrondissement de sa région venu lui faire entendre ses doléances.

Étant donné que les membres du Sénat n'ont même pas pris la peine de convoquer ces gens ou de les recevoir, je voudrais citer un extrait du témoignage de M. Jean-Pierre Bazinet, président de l'arrondissement Chute-de-la-Chaudière de la ville de Lévis. Si, à un moment donné, certains relisent les débats, ils pourront constater les préoccupations de la Ville de Lévis.

● (1150)

Dans le cadre de ses activités, le Canadien National exploite une cour de triage dans les limites des quartiers de Charny et de Saint-Jean-Chrysostome. En raison des niveaux élevés de bruit qu'elles engendrent, les opérations de triage du Canadien National sont à l'origine de nombreuses plaintes de la part des résidents et résidentes des trois anciens quartiers qui existaient avant la fusion de 2000, de même que ceux que j'ai nommés tout à l'heure.

Ces personnes estiment que la pollution sonore causée par les opérations du Canadien National, principalement le soir et la nuit, met en cause la santé et constitue un obstacle à la jouissance paisible de leur propriété. C'est en 1998 — cette date est importante — que la situation est apparue. Auparavant, la cohabitation entre les activités de la gare de triage et les résidents était harmonieuse. Cette nouvelle situation coïncide avec la privatisation de la compagnie, qui a alors modifié ses opérations non seulement au Québec, mais dans l'ensemble du Canada.

À cet égard, les problèmes subis par la population de Charny sont similaires à ceux vécus dans plusieurs autres villes du Canada. Les témoignages précédents sont éloquentes.

Devant cette inaction du Canadien National, les citoyennes et les citoyens incommodés ont signé en grand nombre une pétition qui a été déposée au conseil de l'ancienne ville de Charny en 2000. La municipalité a également reçu des lettres de résidents confirmant le caractère abusif et intolérable de la situation.

En 2001, la Régie régionale de la santé et des services sociaux de Chaudière-Appalaches — la région concernée —, Direction de la santé publique, complétait une analyse du dossier et produisait un rapport intitulé: « Appréciation du risque à la santé publique relativement au bruit communautaire produit par des activités se déroulant à la cour de triage Joffre du Canadien National à Charny ». L'auteur de cette étude a conclu, et je le cite:

Initiatives ministérielles

« En se basant sur les mesures de bruit disponibles, la revue de la littérature et le contexte particulier, nous estimons que le bruit communautaire auquel est exposée une bonne partie des personnes vivant dans la zone résidentielle voisine de la gare de triage Joffre du CN porte atteinte à leur qualité de vie et potentiellement à leur santé. De tels niveaux de bruit constituent donc, à notre avis, une nuisance au repos, au confort et au bien-être de la population voisine de la cour de triage Joffre à Chamy. »

D'un point de vue de santé publique, ces niveaux de bruit sont susceptibles d'entraîner des effets négatifs sur la santé comme la perturbation du sommeil qui, à son tour, peut entraîner une série d'autres effets différés y étant associés.

Ces niveaux de bruit nous apparaissent incompatibles avec un zonage résidentiel à moins de mesures particulières d'atténuation du bruit.

Cela constitue une partie du témoignage de M. Bazinet de la Ville de Lévis. Ce témoignage était important et il a été bien apprécié du député conservateur de cette circonscription. Pourtant, on ne le voit pas du tout pendant la période actuelle de débats. Je crois que la position de son parti ne le satisfait pas ou qu'il n'est pas fier de ce qu'a mentionné le secrétaire parlementaire, à savoir que les amendements proposés sont satisfaisants et qu'on aura quand même un bon projet de loi.

J'enjoins tous les députés conservateurs, spécialement ceux du Québec, à se tenir debout pour une fois et à voter en faveur de ce projet de loi, qui apporte une solution à la problématique du bruit. On a reçu au moins cinq ou six groupes de citoyens de la ville de Lévis, dont j'ai particulièrement parlé, et de la ville de Québec. Québec et Lévis sont des régions importantes et la problématique du bruit cause beaucoup de problèmes à la population. Il y a certainement des députés libéraux qui sont aussi concernés par ce problème dans leur circonscription. Selon moi, il serait important de démontrer qu'un projet de loi réaliste, convenu à l'unanimité par les partis en comité parlementaire, puisse aller de l'avant et qu'on ne démontre pas à la population que malgré tout ce dont on discute pendant de nombreuses semaines et de nombreux mois en Chambre et malgré tout ce qu'on peut faire, ce sont quelques sénateurs qui décident de ce qui est bon pour la population. Les sénateurs n'ont pas à répondre à la population par la suite.

J'invite tout ceux qui sont le moins conscients de l'importance de la démocratie à voter contre ces amendements. Le Sénat doit reconnaître que la Chambre des communes se tient debout, qu'elle a étudié le projet de loi et, surtout, qu'elle a tenu compte des arguments de la population dans le but d'améliorer la situation.

• (1155)

M. Christian Ouellet (Brome—Missisquoi, BQ): Monsieur le Président, je veux féliciter mon collègue de son excellente intervention qui retrace exactement l'histoire et nous explique comme nous en sommes arrivés là aujourd'hui. Je comprends qu'il soit triste, et avec raison.

En sa qualité d'ingénieur — parce que mon collègue est ingénieur dans sa vie professionnelle avant d'avoir été élu député —, mon collègue peut-il me dire s'il y a une raison importante pour ajouter les vibrations dans ce projet de loi?

Pour ma part, n'étant pas ingénieur, je pensais que les vibrations n'étaient pas égales sur tous les types de sols. Ainsi, lorsqu'on passe sur des sols rocheux, sur des sols argileux ou de sable, on n'a pas les mêmes besoins. De plus, certains sols peuvent transmettre des vibrations lorsqu'il y a de nombreux wagons. On n'a jamais dit pourquoi c'était pire. Lorsque de nombreuses voitures de chemin de fer sont accrochées les unes à la suite des autres, il se développe alors une vibration.

J'aimerais que mon collègue puisse nous parler de l'importance d'avoir mis dans le texte le mot « vibration ».

• (1200)

M. Robert Carrier: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. Malgré que je sois ingénieur, on ne pourra pas trop élaborer aujourd'hui. La première raison qui explique pourquoi le terme « vibration » a été ajouté à la question du bruit, c'était premièrement à la demande des groupes de citoyens qui se plaignaient des vibrations dans plusieurs cas, et non pas seulement du bruit.

On avait finalement tiré la conclusion que, la plupart du temps, deux phénomènes étaient reliés ensemble: lorsqu'il y avait du bruit, il y avait aussi de la vibration dans certains cas. Évidemment, la vibration sera davantage ressentie selon la proximité des résidences par rapport aux chemins de fer. Toutefois, toute la question du sol lui-même doit également être étudiée pour chaque emplacement, puisque certaines qualités de sols transmettent davantage de vibrations que d'autres sols.

Lorsqu'on est tout près du roc, on ressent évidemment moins de vibrations. Cela dépend de la sous-fondation. Selon qu'il s'agisse d'un sol argileux ou d'un sol sablonneux, et en fonction de la profondeur de cette couche de sol, cela peut entraîner davantage de vibrations selon la distance. Là encore, en fonction du sol, s'il y a le moindre attention qui est apportée par un projet de loi, je crois que ces calculs devront être faits pour que, à chaque endroit, on puisse déterminer à quelle distance les résidences doivent être situées par rapport aux chemins de fer, et vice versa, pour éviter que des vibrations soient ressenties dans les domiciles.

[Traduction]

Mme Susan Kadis (Thornhill, Lib.): Monsieur le Président, le député pourrait-il nous dire si le fait de changer l'expression « le moins de bruit possible » pour parler plutôt de niveau « raisonnable » de bruit aurait d'importantes répercussions négatives sur la capacité des résidents de réduire de façon importante ou appréciable les problèmes et d'améliorer leur qualité de vie d'ici-là pour ce qui est du bruit et des vibrations?

Je pose cette question puisque ce sujet a été soulevé à de nombreuses reprises dans ma collectivité depuis un bon moment. Les conseillers locaux et moi avons travaillé très fort avec les résidents qui étaient très frustrés des rapports qu'ils avaient eus avec les autorités compétentes. Ils ont vu certaines améliorations, mais aussi plusieurs reculs. Ils ont attendu longtemps ce qui semble être une très bonne occasion ou à tout le moins un mécanisme qui pourrait les aider à améliorer la situation qui les touche à tellement de niveaux.

Je demanderais donc au député de nous dire s'il croit que ce changement de terme, qui à tout le moins m'apparaît comme tel, réduirait leur aptitude à réduire la gravité du problème.

[Français]

M. Robert Carrier: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de l'opposition officielle de sa question. Évidemment, l'amendement apporté en comité avait pour but de reconnaître, dans la problématique, les populations résidant près des voies ferrées. En effet, l'obligation voulait que la compagnie fasse le moins de bruit et de vibrations possible, en tenant compte de l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents aux chemins de fer.

Initiatives ministérielles

C'était une lacune de la loi. Les personnes résidant à proximité n'étaient pas mentionnées. C'était abstrait en quelque sorte. C'est justement la raison pour laquelle les résidents n'avaient jamais gain de cause auprès des compagnies de chemin de fer. En effet, il était simplement question des exigences d'opération ou d'exploitation des chemins de fer. Or il y a aussi une incidence sur la santé. Par exemple, le témoignage que j'ai lu plus tôt mentionnait expressément toute l'incidence sur la santé de la population qui réside près des gares de triage problématiques.

C'est donc important de garder cet amendement. On n'a pas à accepter à genoux les amendements venant du Sénat qui veut que nous supprimions cela, en prenant en considération seulement l'argumentation des compagnies de chemin de fer qui, bien sûr, ont fait leurs représentations. Puis, moins elles ont d'obligations de par la loi, plus c'est simple pour elles et plus les profits seront élevés, sans qu'elles aient à tenir compte de leurs responsabilités sociales. Nous, en tant que parlementaires, devons nécessairement tenir compte de ces responsabilités. C'est notre rôle.

• (1205)

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, je voudrais d'abord féliciter mon collègue qui siège avec moi au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour son excellent travail et également pour son excellente présentation.

La dernière question de la députée libérale est à l'image des conservateurs et des libéraux par rapport à ce projet de loi. Au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, nous avons entendu des témoins, autant des compagnies de chemin de fer que des groupes témoins des communautés qui avaient des problèmes. Nous en sommes venus à une position équilibrée. La terminologie proposée par les groupes de citoyens était beaucoup plus draconienne que ce à quoi on en est arrivés, soit « le moins de bruit possible ». C'était un texte contenu dans un projet de loi déjà déposé par les libéraux.

Aujourd'hui, une députée libérale questionne ce changement de définition. Oui, c'est important. Puis, c'est également important de rajouter « les communautés avoisinantes » parmi les choses dont doit tenir compte l'Office des transports du Canada. En supprimant cela, on supprime un pouvoir aux communautés avoisinantes. Et à cet égard, j'en veux aux conservateurs: ils s'écrasent devant la majorité libérale du Sénat, surtout les députés du Québec.

Ma question se rapporte justement à cela. Comment mon collègue trouve-t-il le comportement des députés de la région de Québec? Les Villes de Québec et de Lévis ont comparu. Or tous les députés conservateurs représentent Québec et Chaudière-Appalaches, soit les deux endroits où se situent les Villes qui ont comparu en comité. Celles-ci sont venues nous dire que nous n'allions pas assez loin. La Ville de Lévis proposait la même définition que celle contenue dans le projet de loi C-11. Quant à la Ville de Québec, sa définition était beaucoup plus violente que ce à quoi nous en sommes arrivés: l'équilibre atteint au regard du projet de loi C-11.

Aujourd'hui, les libéraux, notamment, me posent problème. La députée vient de nous dire qu'elle ne trouvait pas le terme si terrible, alors que toute la question des problèmes des communautés avoisinantes a été mise de côté.

Comment mon collègue trouve-t-il le comportement de ces députés conservateurs et libéraux?

M. Robert Carrier: Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel. Cela démontre effectivement que les députés conservateurs, qui se vantent de faire du bon

travail parce qu'ils forment le gouvernement, sont à la merci d'une majorité pancanadienne venant principalement de l'Ouest. Je sais bien que lors de nos discussions en comité, le représentant conservateur du Québec semblait bien être favorable à tous les arguments que les groupes proposaient. Notamment, ceux de sa propre circonscription de Lévis—Bellechasse sont venus présenter leurs doléances, et j'en ai lu un extrait plus tôt.

Cela démontre vraiment que, lorsqu'il s'agit de questions importantes, les députés du Québec, qui sont dans un grand ensemble canadien, se taisent facilement pour laisser passer la grande « machine bleue », comme on l'appelle. En revanche, nous, les députés du Bloc, continuons d'étudier chaque projet de loi à son mérite, dans le but d'obtenir le meilleur résultat pour notre population. Nous conservons notre liberté de parole, selon notre conscience et selon les volontés de la population.

M. Christian Ouellet (Brome—Missisquoi, BQ): Monsieur le Président, nous sommes actuellement saisis d'un projet de loi modifié qui va dans le sens contraire de l'histoire, ce qui est réellement incompréhensible. Actuellement, partout dans le monde, il y a de plus en plus de trains, ceux-ci vont de plus en plus vite et sont de plus en plus régis par les gouvernements sur les plans du bruit, de la sécurité et de la qualité du rail.

Or, ici, en cette Chambre, c'est le contraire. On veut essayer de faire un projet de loi — qu'on pourrait même qualifier de modeste —, et on est freinés par le lobby des grandes entreprises ferroviaires. J'insiste là-dessus, parce que dans mon comté, une petite compagnie de train, qui s'appelle Montreal, Maine and Atlantic Railway, semblait assez ouverte pour faire des modifications et à collaborer lorsque je l'ai rencontrée il y a une quinzaine de jours pour aborder le sujet. Ce ne sont donc pas les petites compagnies qui ont voulu ces changements; ce sont les grandes compagnies.

C'est inacceptable que les grandes compagnies exigent qu'on ne leur impose absolument aucune indication ou contrainte, bien qu'elles en aient lorsqu'elles arrivent aux États-Unis, qu'elles les acceptent et qu'elles composent avec cela. Comme vous le savez, aux États-Unis, les règlements liés au bruit et à la pollution sont beaucoup plus sévères qu'au Canada. D'ailleurs, les compagnies canadiennes sont obligées d'avoir des locomotives tout à fait adaptées aux exigences des normes américaines pour traverser la frontière. Par contre, ce sont d'anciennes locomotives bruyantes et polluantes qui se promènent dans le corridor est-ouest du Canada. On comprend difficilement que ce lobby regarde l'histoire dans son rétroviseur.

Pour ma part, j'étais très fier de voir cheminer ce projet de loi. En effet, j'habite dans un comté où la gare de triage de Farnham située dans la ville de Farnham prend de plus en plus d'ampleur. Sachez que cette gare de triage cause des problèmes non depuis deux ou trois ans, mais depuis des décennies. En effet, c'est une vieille cour de triage, et les gens installés tout près subissent finalement le bruit croissant. À une certaine époque, le transport ferroviaire était très peu utilisé, et les gens trouvaient cela acceptable. Cependant, maintenant que le commerce connaît une très forte croissance et qu'on envisage que des trains de voyageurs passent par Farnham — et on travaille à ce sujet —, les gens s'attendent forcément à ce que le bruit et les vibrations soient réduits.

Initiatives ministérielles

En ce sens, lorsque j'ai constaté que ce projet de loi cheminait et qu'il allait normalement être accepté, je ne pouvais pas m'imaginer qu'un corps non élu comme le Sénat nous dise que nous devons respecter le lobby des trains et faire marche arrière. Franchement, on ne pouvait pas s'attendre à cela.

Je suis donc allé rencontrer les citoyens, et seulement deux sujets ont été abordés, incluant la question des trains. Les citoyens, le maire et les échevins de Farnham ont été invités, et je leur ai exposé le projet de loi. Je leur ai lu les articles 95.1 et 95.3, et ils s'en sont réjouis. Au début, des gens dans la salle disaient que le gouvernement n'adopterait jamais de loi pour limiter le bruit, puisqu'il n'y en avait jamais eue. De plus, lors de la dernière législature, le député libéral élu dans ma circonscription leur avait dit que son gouvernement n'était pas tellement en faveur de mettre en avant des mesures pour réduire le bruit, et il les avait laissés aller sans vouloir les aider.

• (1210)

Au contraire, je trouvais que c'était tout à fait raisonnable qu'il y ait un encadrement qui vienne de la part du gouvernement sur la façon dont les compagnies doivent se comporter, à savoir en bons citoyens, envers la population qu'elles desservent. Ce n'est pas uniquement une question de dire qu'on fait des profits et qu'on s'en va par la suite.

J'avais rencontré les citoyens et je leur avais lu les articles et ils en étaient fort heureux. Ils étaient convaincus que, enfin, il y aurait des changements. Imaginez maintenant comment cela se passera lorsqu'ils apprendront que le projet de loi a été modifié par le Sénat sous les pressions des lobbyistes.

Qui viendra leur expliquer que le projet de loi n'a pas été adopté tel qu'il avait été proposé par le comité et tel qu'il avait été adopté en cette Chambre? Est-ce que ce seront les députés conservateurs qui aimeraient d'ailleurs bien prendre ma place? Est-ce que ce seront eux qui viendront expliquer cela aux citoyens de la ville de Farnham? Je suggérerais qu'ils viennent dans une voiture bien blindée parce qu'ils pourraient être mal reçus. Est-ce que ce seront les sénateurs? Non, car on sait que les sénateurs ne se déplacent jamais. Ils ne sont imputables dans aucun comté. Alors, ils ne viendront pas l'expliquer.

Je devrai donc personnellement leur expliquer la situation. Imaginez dans quelle situation je vais me retrouver lorsque je vais dire aux gens: « Les libéraux n'en ont pas voulu et les sénateurs libéraux ont proposé des amendements ». Le comble dans tout cela, c'est que je devrai leur dire que le projet de loi C-11 était un projet de loi du gouvernement, mais que les députés du parti gouvernemental ont voté pour le détruire. Franchement, c'est le comble du ridicule. On dit que six mois en politique, c'est long, mais on peut compter sur moi pour leur rappeler ces événements aux prochaines élections et ils vont s'en souvenir. Les gens de Farnham seront très heureux de voter pour un candidat qui veut réduire les vibrations.

Tout à l'heure, je soulevais le point sur les vibrations et justement, à Farnham, c'est un élément important à cause du sol argileux. S'il y a une vibration, il y a des ondes de vibration qui peuvent être ressenties très loin, comme c'est le cas à Farnham.

Donc, la question de la vibration était vitale. Il n'était pas uniquement question du bruit, mais de la vibration. Pour une compagnie, cela signifie qu'elle va faire en sorte que les trains vont réduire la vitesse quand ils passent dans la gare de triage, qu'elle va installer des amortisseurs sur les rails et qu'il y aura une couche qui absorbera les vibrations sous les rails. Ce sont des réalités qui existent partout dans le monde, sauf ici. On ne comprend pas pourquoi.

On connaît la technique, mais on ne l'applique pas. Ainsi, à un moment donné, face à un modeste projet de loi, quelqu'un s'est présenté en disant: « Non, moi cela va me déranger dans ma routine et dans mes dépenses. On va donc laisser cela comme tel. » C'est complètement anachronique.

Comme je le disais, l'industrie ferroviaire se développe actuellement vers des trains plus rapides et plus sécuritaires, des trains beaucoup plus longs. De plus, les américains qui envoient des trains complets de marchandises au Canada ou qui en reçoivent deviennent de plus en plus exigeants sur la façon dont cela se passe au Canada parce qu'ils ne veulent pas qu'il y ait d'accidents et ils ne veulent non plus pas recevoir de plaintes.

C'est uniquement le lobby ici, au Canada, qui nous fait régresser. Par contre, si on avait le lobby américain, avec des normes américaines, le tout serait à la satisfaction de nos concitoyens. Nous sommes là pour nos concitoyens.

Je ne comprends pas comment on doit dire aux municipalités que c'était dans les textes mais que cela a été retiré. On disait ceci: « Avant d'établir des lignes directrices, l'office consulte les intéressés, notamment les administrations municipales ».

• (1215)

C'est ce que j'ai fait dans mon comté. J'ai consulté les administrations municipales et elles étaient tout à fait d'accord et heureuses qu'on impose enfin certaines règles. Même si ce n'était pas des règles excessivement difficiles à respecter, on allait au moins en instaurer quelques-unes. Maintenant, on n'en met plus du tout, on revient à ce que c'était avant. Ce qui est raisonnable et ce qui ne l'est pas n'est vraiment pas précis. Quand ce projet de loi est arrivé, j'ai proposé qu'il y ait une norme pour les décibels, qui représentent la force du son qu'on entend à une certaine distance. Si on avait fait cela, cela aurait été clair et net. On ne l'a pas fait, on a seulement dit qu'on allait réduire les bruits, comme c'était écrit dans le texte. On disait également que les bruits adjacents au chemin de fer pouvaient nuire à la population.

Maintenant, on va plus loin, on retire cette proposition. C'est incompréhensible. Pourquoi? Pour plaire à quelques compagnies, même pas à toutes les compagnies. C'est important de le savoir, ce n'est même pas l'ensemble des compagnies qui exige cela, il n'y en a que quelques-unes. On imagine qu'elles ont été capable de faire leur lobby très rapidement auprès du gouvernement actuel pour qu'il change d'idée. Il était d'accord avant. Il a changé d'idée à la dernière minute et il laisse tomber les amendements réellement destructifs pour l'avenir du train.

Je vais parler de Farnham dans mon comté. D'autres députés ont parlé d'autres cours de triage, mais dans mon comté, il y aura aussi des trains à d'autres endroits: à Bromont, à Magog et éventuellement à Sherbrooke. On pourra avoir des trains à ces endroits parce que les voies ferrées sont là, mais elles ne sont presque pas utilisées. Des compagnies sont intéressées à les utiliser pour des trains de voyageurs. Elles vont être utilisées à condition que les gens acceptent que ces trains existent. Ils les accepteront si ils font moins de bruit. Il est bien évident que si cela devient une pollution sonore, s'il y a des vibrations et d'autres types de pollution incessante, les gens vont se refermer. Ils veulent bien voyager par train, mais ils ne veulent pas que cela dérange leur vie. Ces gens sont déjà installés près des voies ferrées.

Initiatives ministérielles

Quand on va au Japon, en France, en Italie et dans les pays scandinaves, on voit à quel point les trains, même les trains de marchandise, peuvent être silencieux. On les réunit dans les cours de triage à une vitesse limitée, avec un mécanisme beaucoup plus souple et moins bruyant.

On ne demande pas ce qui n'existe pas, on demande seulement quelque chose qui existe partout sauf au Canada. Alors pourquoi revenir en arrière? On n'est pas en 1890, quand les gens devaient subir la façon dont les trains à vapeur fonctionnaient. Maintenant, on a des technologies. Pourquoi ne pas les appliquer? C'était une solution à long terme, pas seulement quelque chose qui dure deux ou trois mois. C'était une solution adaptée et on aurait eu, à ce moment-là, un niveau sonore acceptable. Une fois entré dans les moeurs et la culture ferroviaire, cela aurait duré très longtemps. Mais non, on retourne à ce que c'était avant et on ne change absolument rien à la technique archaïque et acceptée quand l'utilisation des trains est tombée en chute libre. Ce n'est plus le cas. Le transport ferroviaire reprend vie.

On aurait dû être à la hauteur de cette nouvelle vie ferroviaire, aller vers des nouvelles techniques et les accepter. Le gouvernement va avoir le projet de loi C-11 sur la conscience très longtemps, d'autant plus que le projet de loi C-26 n'a jamais pu être adopté.

• (1220)

Cette fois-ci, il aurait pu être adopté, mais ce sont eux qui vont l'avoir sur la conscience et qui vont en être responsables.

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, d'abord, je veux féliciter mon collègue de Brome—Missisquoi pour son intervention. Je suis porte-parole du Bloc québécois en matière de transport et, souvent, le député m'a interpellé par rapport à ce problème. C'est signe que ce député se préoccupe des problèmes de ses citoyens et citoyennes.

C'est là ma question. En comité, les Villes de Québec et de Lévis sont venues déposer des recommandations assorties de textes de loi qui étaient plus rigoureux que ce sur quoi on a réussi à s'entendre à l'unanimité. Comment un député conservateur du Québec peut-il ne pas se lever en cette Chambre pour défendre les intérêts de ses citoyens et citoyennes et, pire encore, comment peut-il voter une motion déposée par un Sénat majoritairement libéral?

Le sénateur conservateur, M. Hugh Segal — je retiens ce qu'il a dit dans son texte, et je veux que mon collègue le commente —, dans le *Journal des débats*, n° 101, du 30 mai 2007, a dit:

Je souligne respectueusement que le sénateur Munson et le sénateur Dawson [deux sénateurs libéraux], qui ont joué un rôle prépondérant, ont décidé de consulter leurs collègues de l'autre endroit [c'est nous, ici; les sénateurs libéraux ont consulté les députés libéraux] pour que le projet de loi, lorsque le Sénat le renverra éventuellement à l'autre endroit, nous revienne rapidement.

Ils sont supposés s'être entendus, parce que, finalement, les conservateurs ont regardé passer le train. Ces derniers ont dit que le Sénat allait entendre seulement l'industrie. Mon collègue a raison: ils n'ont pas entendu des groupes de citoyens. En outre, advenant que le Sénat renvoie les amendements à la Chambre, les conservateurs ont demandé au Sénat si ces amendements seraient adoptés en Chambre? Les sénateurs libéraux ont répondu qu'ils avaient parlé à leurs députés libéraux de la Chambre des communes, et que cela devrait être adopté.

Cependant, le sénateur conservateur Segal a été fin, car il a ajouté:

Ils ont également déclaré officiellement que, si l'autre endroit tergiversait et n'approuvait pas le projet de loi [si nous, à la Chambre des communes ne l'approuvions pas, ce que nous devrions faire, soit voter contre ce projet de loi, comme les conservateurs devraient faire], ils agiraient rapidement [il y a déjà une entente au Sénat entre les conservateurs et les libéraux] auprès de cette

administration engagée et non partisane [le Sénat] pour faire adopter rapidement le projet de loi au Sénat.

Il y a déjà une entente. Si l'on vote contre les amendements du Sénat, ils vont déjà autoriser ce vote en disant qu'ils ont essayé de défendre l'indéfendable et que, finalement, ils n'ont pas réussi.

Je voudrais que mon collègue commente sur le comportement du Sénat et surtout sur celui des députés conservateurs des régions de Québec et de Chaudière-Appalaches, dont les représentants de deux villes, Québec et Lévis, sont venus en comité proposer des amendements écrits beaucoup plus importants et plus draconiens que les nôtres. À Québec, ce que mon collègue soumettait et ce qu'il souhaitait, c'était que le terme « décibels » figure au projet de loi, car les municipalités ont le droit d'imposer des décibels.

Évidemment, des députés conservateurs du Québec ne se sont pas levés en cette Chambre, mais tout à l'heure, ils vont se lever pour voter contre les intérêts de leurs citoyens. Qu'en pense mon collègue?

• (1225)

M. Christian Ouellet: Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel de son intervention et de sa question tout à fait pertinentes. Effectivement, ce texte de loi engendre déjà des compromis. C'est déjà moins rigoureux que ce que nos citoyens auraient espéré. Je ne parle pas seulement des citoyens du Québec, mais même des citoyens du Canada qui ont des gares de triage dans leur municipalité. On donne l'exemple du Québec, parce que c'est chez nous et qu'on connaît nos citoyens et leurs exigences. Cependant, c'est partout le même besoin.

Comment peut-on expliquer qu'il y ait déjà eu des compromis au regard du texte de loi original et qu'on annule le peu qu'on y avait ajouté, le peu que les gens acceptaient qu'on y ajoute? On va l'annuler complètement pour faire un projet de loi qui sera une guenille mouillée, qui ne donnera absolument rien à quiconque, qui n'atteindra pas du tout le but recherché, après que l'on eut travaillé pendant des années sur le projet de loi C-26, qui est devenu le projet de loi C-11. On y a travaillé pendant des mois, presque un an, pour finalement reprendre le chemin le plus facile, le chemin que les lobbys et les grandes compagnies nous ont imposé et qui qu'ils ont suivi.

Comment un député qui a à coeur les intérêts de ces citoyens peut-il voter contre cela? Peut-on voter contre ce projet de loi au départ ou accepter les amendements? Je trouve cela incroyable, et je me pose la question suivante: comment les députés d'en face vont-ils expliquer cela à nos citoyens?

• (1230)

[Traduction]

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'interviens dans le débat sur cet important projet de loi, le projet de loi C-11, et sur les amendements qui y ont été apportés.

Deux amendements apportés par le Sénat causent de grands problèmes et j'espère que je pourrai contribuer à les faire disparaître, parce qu'ils vont à l'encontre des intérêts des groupes de consommateurs.

Initiatives ministérielles

L'un des amendements du Sénat porte sur la responsabilité de l'industrie du transport aérien et sur les renseignements qui se trouveraient sur les billets d'avion.

L'autre amendement dilue les droits des résidents qui vivent près des voies ferrées et réduit leur capacité à traiter avec une certaine équité avec les exploitants des chemins de fer et à exiger d'eux qu'ils rendent des comptes en ce qui a trait à leurs opérations, particulièrement au niveau du bruit et des vibrations. Ces problèmes sont courants partout au pays.

J'aimerais d'abord me pencher sur la question des services ferroviaires. Je vous donnerai quelques exemples de la raison pour laquelle il est si important que ces amendements soient défaits et de la façon dont ils vont à l'encontre des besoins et des aspirations des Canadiens.

Je n'arrive pas à comprendre pourquoi le Sénat agit ainsi, à moins qu'il estime ne pas être responsable devant les Canadiens ordinaires, qui ont le droit d'habiter à proximité des voies ferrées. Il convient d'établir un équilibre dans ce genre de situation. Les gouvernements et les sociétés ferroviaires établissent fréquemment cet équilibre au détriment de ces Canadiens. Le projet de loi C-11 aurait à tout le moins corrigé certaines de ces injustices auxquelles ils doivent faire face au fil des ans. Nous avons entendu dans le débat d'aujourd'hui qu'il y a de nombreux exemples de ces injustices dans tout le pays.

J'ai été mêlé pour la première fois à l'un des différends initiaux en matière de transport ferroviaire lorsque je siégeais au conseil municipal en 1997. À l'époque, le gouvernement fédéral disposait d'un programme visant à éliminer les voies ferrées qui bloquaient les routes. Le gouvernement devait construire des ponts et des passages supérieurs.

Ce programme a été supprimé par l'ancien ministre des Finances, le député de LaSalle—Émard. Il s'agissait d'un bon projet d'infrastructure, qui n'a pas été rétabli. Le gouvernement fédéral aurait fait des contributions pour séparer les voies ferrées et la route. Le programme était très coûteux, mais très bénéfique pour l'économie, la productivité et l'environnement. Il aurait éliminé le régime de ralenti des véhicules et accéléré les activités de transport ferroviaire et de camionnage.

La rue Wellington, à Windsor, descendait jusqu'à ce que certains appelaient un fossé et il y avait une voie ferrée au-dessus de la route. Le passage inférieur n'était pas suffisamment élevé pour permettre le passage des camions de marchandises. Beaucoup de camionneurs des États-Unis circulaient fréquemment sur cette route et ils finissaient par faire déchirer le toit de leur camion. On a surnommé ce passage l'ouvre-boîtes Wellington.

Lorsque le projet a enfin bénéficié de fonds d'environ 22 millions de dollars, on devait entreprendre des travaux de construction autour de l'emplacement. On devait d'abord construire un pont pour installer les rails au-dessus d'une nouvelle travée et créer ensuite l'infrastructure en-dessous, en prévision de l'avenir. Une cour de triage désaffectée se trouvait à proximité de ce secteur. Il y avait eu là une gare à une certaine époque. Elle était devenue un dépôt dont la société ferroviaire ne s'était jamais occupé, laissant les plantes nuisibles et l'herbe envahir le secteur. Elle était également devenue un dépôt de pneus et d'autres déchets. Ce secteur n'avait jamais été nettoyé et la ville se battait constamment à son sujet. Il importe de noter que la société ferroviaire était de connivence avec la ville à cette époque-là.

Du temps où j'étais conseiller municipal, lors d'un vote pour permettre de construire une installation de recyclage de béton sur ce site, j'ai perdu dans une proportion de dix contre un. Le site avait la

taille d'un terrain de football et était rempli de matériaux et de béton qui avaient été démantelés et déposés là. Les déchets formaient un tas de la hauteur d'un immeuble de quatre étages.

Le site était voisin d'un des quartiers les plus pauvres de Windsor—Ouest où des familles de la classe ouvrière vivaient dans des maisons modestes. Le quartier était doté de piscines et de parcs. Un certain nombre de maisons étaient attenantes au site. À l'origine, la ville avait autorisé la construction d'une installation temporaire de recyclage de béton de quatre étages, de l'autre côté de la rue et en aval. Notre association communautaire s'est battue pour obtenir du conseil qu'il annule sa décision et pour convaincre la compagnie de chemin de fer d'arrêter de décharger des déchets sur le site. Ça a été difficile.

● (1235)

C'était injuste pour les électeurs de ce quartier qui, pendant des années, s'étaient battus contre ce problème. En voici un autre. Il est non seulement question de la pollution causée par les moteurs diesels qui tournent pendant des heures alors que les locomotives sont immobilisées sur la voie ferrée, mais aussi des vibrations qui abîment leurs maisons.

J'aimerais donner un autre exemple plus récent, qui s'est produit depuis que je suis à la Chambre. Il démontre bien l'arrogance et la négligence incroyable qui entourent les consultations publiques.

En 2003, VACIS, une technologie à rayons gamma et à rayons X a commencé à être utilisée dans la ville de Windsor le long des lignes ferroviaires. À l'époque, le gouvernement libéral était au pouvoir. Il n'a même pas consulté la municipalité. Après avoir consulté le Canadien Pacifique et le département de la Sécurité intérieure, il a unilatéralement décidé d'installer ce système de technologie à rayons X directement à côté du terrain de football d'une école secondaire.

Pour aggraver la situation, lorsqu'ils passaient par le système d'inspection par rayons gamma et x, les trains devaient réduire leur vitesse de 25 à 7 kilomètres heure. Par ailleurs, environ 200 verges avant le système, il y avait un passage à niveau sans viaduc. Les camions, les autos, les autobus et les piétons se rendant à l'école et au centre d'achats ou en revenant devaient attendre de plus en plus longtemps. C'était incroyable. La ville de Windsor a dû tenter des poursuites contre le Canadien Pacifique pour faire cesser cela.

À l'époque, j'avais posé une question à la ministre libérale, Mme McLellan, qui avait nié que cette situation existait. J'avais demandé à mon adjoint à mon bureau de circonscription de prendre des photographies du matériel sur place pendant que l'on nivelait le terrain et que l'on coulait du ciment pour installer le système. Il nous a fallu nous battre. Il est remarquable qu'il n'y ait eu aucune consultation, même si les conséquences étaient majeures.

C'est pourquoi les amendements vont à l'encontre de ce qu'il faut faire pour amener les compagnies de chemin de fer à rendre des comptes à la population. Il nous suffit de parler à des gens dans différentes circonscriptions pour comprendre qu'il y a fréquemment des conflits. Ce sont les citoyens qui se sentent habituellement sans pouvoir et démunis, même si les circonstances varient dans chaque cas. Enfin, lorsque le projet de loi C-11 nous a été présenté, nous avions la possibilité d'accroître la justice.

Il est important de souligner que l'histoire récente des chemins de fer est assez troublante. La reddition de comptes constitue un grand pas en avant. Cela pourrait avoir un avantage net dans tout le Canada.

Initiatives ministérielles

C'est une bonne chose que nous ayons eu un débat sur une loi de retour au travail. Nous avons eu aussi un débat sur le règlement concernant la sécurité. Nous obtenions enfin une amélioration, mais elle nous est refusée par les sénateurs, qui ne sont pas élus. Je trouve cela inacceptable.

Dans ma circonscription et dans bien d'autres, les gens ne se rendent probablement même pas compte de la quantité et de la nature des produits dangereux transportés par train. Ces produits peuvent avoir des répercussions sur les personnes qui habitent près des voies ferrées.

D'autres pays ont des pratiques différentes pour accroître la reddition de comptes et, à cet égard, les États-Unis nous offrent un bon exemple. Des trains transportant du chlore à l'état gazeux passaient par le comté de Dade, en Floride, et ils passent aussi sur nos voies ferrées. Le comté s'est battu contre cette situation et a obtenu que les trains empruntent des voies ne passant pas dans des régions urbaines. Plus tard, en raison de tout le débat sur la question, le chlore n'a plus été transporté jusqu'à sa destination finale, qui était une usine de réduction de la pollution qui traitait de l'eau, et a été remplacé par un autre produit plus écologique.

Dans certains cas, des lois ont été modifiées. Un peu partout aux États-Unis, des villes ont réussi à faire en sorte que certains produits chimiques suivent un autre itinéraire, en raison de préoccupations liées à l'écosystème et à l'environnement.

En fait, le département américain de la Sécurité intérieure considère que certains de ces conteneurs de chlore gazeux sont des armes de destruction massive, puisqu'ils pourraient empoisonner toute la population dans un rayon de 15 milles, s'il y avait un accident ou s'ils faisaient l'objet d'un attentat. C'est la raison pour laquelle on a fait des efforts aux États-Unis pour éloigner ce produit des zones urbaines, ou pour trouver d'autres matières qui ne posent pas ce genre de danger.

● (1240)

Ma circonscription a dû se battre pour avoir accès aux cours de triage, pour la formation des premiers intervenants et d'autres raisons. Lorsque nous discutons d'un dossier aussi important que celui-ci, qui continue de préoccuper la population, et que nous le comparons à la mesure mineure et raisonnable que nous demandons, qui consiste à mettre sur pied un processus afin que les compagnies de chemin de fer aient plus de comptes à rendre relativement au bruit et aux vibrations, et à donner certains pouvoirs aux citoyens par l'entremise d'un processus de médiation, nous nous demandons bien pourquoi refuser une telle chose. C'est incroyable et inacceptable.

C'est quelque chose que tous les Canadiens doivent bien comprendre. Pourquoi permettons-nous à des gens non élus, qui n'ont pas à donner suite aux préoccupations des gens, de décider du sort d'un changement qui permettrait aux citoyens de se faire entendre? Je ne peux comprendre pourquoi le gouvernement accepte cela.

Cette question est, dans une large mesure, liée aux biens des gens et à leurs valeurs. Le parti d'en face est celui qui prétend connaître et comprendre la notion de fortune personnelle et la nécessité de protéger la population. Pourtant, il prive les gens d'un très modeste outil qui leur permettrait de réagir, afin de se protéger et de protéger la valeur de leurs propriétés et aussi leurs collectivités.

Au sujet des chemins de fer, il est vraiment important de placer cet amendement dans le contexte approprié. Il nous est envoyé par un organe non élu qui veut nous priver de droits pour lesquels nous avons combattu pendant des années. Et, ce qui est encore plus important, il empêchera les compagnies ferroviaires de faire preuve

d'une plus grande responsabilité, qui réduirait les conflits avec les collectivités voisines des voies ferrées et aurait permis d'essayer de régler les problèmes avant qu'ils ne s'aggravent. Cela aurait été, à mon avis, une approche plus progressiste.

L'exploitation des voies ferrées dans les collectivités n'a pas changé depuis très longtemps. Les problèmes ne se règlent pas. Les manœuvres, les aiguillages, le bruit et les opérations se poursuivent. Les résidents continuent à vivre, et les entreprises, à mener leurs activités.

Je voudrais aborder brièvement la question de l'amendement touchant les billets d'avion. Lorsque nous considérons le Bureau de la concurrence et ce qu'ont fait le gouvernement précédent et celui-ci en vue d'actualiser la Loi sur la concurrence, nous pouvons constater que tout cela se base sur des principes qui étaient bons 1969.

Le cahier d'information du ministre, que j'ai réussi à obtenir en présentant une demande d'accès à l'information, établissait clairement que les choses étaient très différentes il y a 40 ans et qu'une mise à jour était nécessaire. Tout cela remonte donc au festival de Woodstock. Le Bureau de la concurrence et la Loi sur la concurrence doivent être modernisés.

Les consommateurs devraient avoir davantage la possibilité d'accéder à des renseignements concrets sur le prix d'un billet. Les services qu'ils obtiennent à l'achat d'un billet ne devraient pas être masqués par des droits supplémentaires, des taxes et des attentes auxquelles les compagnies aériennes ne répondent jamais.

Je ne comprends pas pourquoi nous ne pouvons pas avoir un ensemble de règles permettant aux consommateurs de savoir ce qu'il en est, surtout dans l'environnement actuel dominé par Internet et d'autres technologies utilisées dans le domaine touristique. Les gens recourent de plus en plus à Internet pour acheter des billets d'avion et organiser leurs vacances. Ils le font en supposant que les services offerts sont comparables. Je n'arrive vraiment pas à comprendre pourquoi le Sénat a cédé aux pressions de l'industrie en lui permettant de cacher les frais, les droits, etc.

Nous voulons établir une certaine transparence pour que les gens puissent faire des comparaisons et trouver ainsi les offres les plus avantageuses, en sachant ce qu'ils obtiendront et en choisissant le prix sur cette base. S'ils veulent plus ou moins de services, s'ils souhaitent connaître les frais et les droits supplémentaires, ils devraient avoir accès à ces renseignements pour prendre des décisions éclairées.

Pourquoi voudrions-nous priver les consommateurs de ce droit, surtout dans le cas d'un secteur qui a fait l'objet de nombreuses plaintes par suite du manque de concurrence? Nous voulons que les consommateurs aient la possibilité de prendre des décisions fondées et d'exercer ainsi un certain pouvoir.

Les deux amendements sont très intéressants parce que je crois qu'ils sont le résultat d'efforts de lobbying. Ils nous sont proposés au détriment des libertés civiles, qui permettent aux individus d'être mieux protégés et de disposer de plus d'information à titre de consommateurs. Cela se produit au moment même où de nombreuses sociétés et organisations recueillent des renseignements personnels pour s'en servir contre les gens à des fins de commercialisation et autres. Mais voilà, nous ne pouvons pas permettre aux consommateurs de profiter des avantages grâce auxquels les sociétés ciblent les individus dans leurs efforts de commercialisation. Nous nous opposerons à cette disposition.

Initiatives ministérielles

●(1245)

La deuxième partie, qui concerne les chemins de fer, est pour nous vraiment odieuse. Le projet de loi C-11 est très important parce que nous avons besoin de certaines améliorations. En même temps, sans les deux éléments dont je viens de parler, c'est une mesure législative beaucoup plus faible. C'est pour cette raison que nous devons, je crois, rejeter les amendements du Sénat, car il est important de protéger les consommateurs et les collectivités, ce que les amendements du Sénat ne font pas.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, je ne sais pas si mon collègue de Windsor-Ouest pense comme moi, mais actuellement, on s'aperçoit qu'il y a une connivence entre les conservateurs et les libéraux pour essayer de plaire à l'industrie du rail et aux grandes entreprises ferroviaires. Cela se sent et cela se voit.

Le Sénat libéral propose des amendements qui font l'affaire. Il suffit de lire les comparutions des grandes compagnies de chemins de fer devant le comité sénatorial pour comprendre qu'il en avait contre la définition judicieusement négociée par tous les partis. Il en avait aussi surtout contre le fait que tout ce qui était communautés avoisinantes était pris en considération pour ne pas leur créer de dommages. Il y a donc une certaine connivence.

Je me demande si on n'est pas en train de corriger une erreur. C'est du moins ce que doivent se dire les libéraux et les conservateurs. En effet, une erreur importante a été commise sous les anciennes législatures en ce qui concerne VIA Fast. Si VIA Fast avait vu le jour, cela aurait créé le train rapide Québec-Montréal — Montréal-Windsor, et cela aurait permis d'avoir une voie consacrée au transport de passagers pour alléger la circulation du corridor de transport de marchandises.

Ce sont les libéraux eux-mêmes, qui ne s'entendaient pas, qui ont fait mourir VIA Fast. Les conservateurs ne voulaient pas non plus que VIA Fast voie le jour. On dirait qu'aujourd'hui, on se dit qu'on a fait perdre cette possibilité à l'industrie. Ne plus avoir de transport de passagers sur ses rails aurait été un avantage important pour l'industrie de transport de marchandises. On dirait qu'aujourd'hui, on veut compenser en essayant de mettre moins de pression sur l'industrie par rapport aux dommages qu'elle va causer aux citoyens.

Finalement, tout le monde est perdant. Toute la population perd par rapport aux députés conservateurs et libéraux et par rapport au Sénat libéral et conservateur. Les citoyens et les usagers du transport par rail qui n'ont pas de ligne consacrée à un corridor Québec-Montréal — Montréal-Windsor sont aussi perdants.

Ensuite, les citoyens qui résident le long de ces voies ferrées auront à se battre contre les compagnies ferroviaires et ne verront pas arriver les moyens que leur donnait le projet de loi C-11. Encore une fois, tout le monde est perdant, et encore une fois, une connivence libéraux-conservateurs tente de compenser une erreur. À mes yeux, que le projet VIA Fast n'ait pas vu le jour est une erreur. Aujourd'hui, on essaie de compenser cette erreur en mettant moins de pression sur les compagnies ferroviaires pour la pollution par le bruit.

Je demande à mon collègue ce qu'il pense de ce que je viens de dire.

[Traduction]

M. Brian Masse: Monsieur le Président, le corridor Québec-Windsor est important, et c'est pourquoi il bénéficie de mon appui et de l'appui de nombreux habitants du Québec et du Sud de l'Ontario depuis des années. Il est important pour notre économie nationale et

pour notre environnement. Il a un rôle utile à jouer sur le plan de la création d'emplois et de la construction d'infrastructures en se servant de nos propres ressources naturelles. C'est un moyen de favoriser la croissance et le développement de façon beaucoup plus durable.

Lorsque nous jetons un coup d'oeil sur l'historique de ce dossier, il est intéressant de voir que la première chose que le député de LaSalle —Émard, l'ancien premier ministre, a faite a été d'annuler ce projet. C'est paradoxal parce que les libéraux de Windsor, ville natale du député de LaSalle—Émard, se vantaient du fait que le premier ministre venait de chez nous, même si, à l'époque, le premier ministre disait venir de plusieurs villes différentes, et pourtant il s'est empressé d'annuler un des projets les plus importants pour notre région. Je n'arrivais pas à le croire.

J'étais assis à côté de David Collett dans un avion le jour après l'annonce, et il parlait du fait qu'il y aurait une liaison ferroviaire à grande vitesse, des carrefours à niveaux et des infrastructures solides, non seulement pour les trains, mais aussi pour les véhicules, qu'il s'agisse de voitures ou de camions, ainsi qu'une assiette des rails améliorée pour supporter les trains de voyageurs qui rouleraient beaucoup plus vite.

Si les gens prenaient le train maintenant pour se rendre dans la région de Windsor et de Chatham, ils verraient que le train doit en fait ralentir pour ne dérailler. On jurerait qu'on est dans un manège au parc d'attractions. La construction du corridor Québec-Windsor aurait favorisé une plus grande durabilité.

Il se peut que nous en soyons là à cause de cette débâcle que les gens considèrent comme une occasion ratée. Lorsqu'on regarde ces amendements, on voit qu'ils priveraient les gens de certaines de leurs libertés civiles en ce qui a trait au droit des consommateurs d'être informés pour pouvoir prendre les meilleures décisions sur la façon de dépenser leur propre argent. Ils enlèveraient aussi aux gens la possibilité de protéger leurs biens personnels. Je ne comprends pas pourquoi les libéraux et les conservateurs s'opposent à ces idéaux.

●(1250)

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Initiatives ministérielles

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Convoquez les députés.

Après l'appel de la sonnerie:

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Par conséquent, le vote sur le projet de loi C-11 est reporté à la fin de la période des questions plus tard aujourd'hui.

* * *

LOI SUR LES MARQUES OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-47, Loi concernant la protection des marques liées aux Jeux olympiques et aux Jeux paralympiques et la protection contre certaines associations commerciales trompeuses et apportant une modification connexe à la Loi sur les marques de commerce, dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Comme il n'y a pas de motion à l'étape du rapport, la Chambre passe maintenant, sans débat, au vote sur la motion d'adoption du projet de loi à l'étape du rapport.

L'hon. Greg Thompson (au nom du ministre de l'Industrie) propose que le projet de loi soit adopté.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? Avec la permission de la Chambre, maintenant?

Des voix: D'accord.

L'hon. Greg Thompson (au nom du ministre de l'Industrie) propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Colin Carrie (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux d'amorcer le débat à l'étape de la troisième lecture du projet de loi C-47. Ce projet de loi est un peu différent des autres en ce sens que son adoption est nécessaire pour garantir la réussite d'un événement d'une grande importance: les Jeux Olympiques et paralympiques qui seront tenus à Vancouver et Whistler en 2010.

L'événement est d'une taille et d'une ampleur qui défient l'imagination. Les athlètes et les officiels seront au nombre de plus de 5 000 pour les Olympiques et 1 700 pour les Jeux paralympiques; des centaines de pays participeront, de même que 10 000 représentants des médias, et on prévoit trois milliards de téléspectateurs à l'échelle de la planète. Pour faire en sorte que le Canada profite pleinement de cette occasion exceptionnelle de se faire connaître du reste du monde, il est indispensable que les jeux soient bien appuyés par le gouvernement, y compris sur le plan financier.

Durant l'examen du projet de loi C-47 par le comité, John Furlong, le président directeur général du Comité organisateur des Jeux Olympiques et paralympiques de Vancouver, ou COVAN, a déclaré que, selon son estimation, 1,87 milliard de dollars serait nécessaire pour garantir la réussite des jeux.

Le nouveau gouvernement du Canada fera sa part en fournissant 552 millions de dollars, dont 290 millions de dollars seront affectés

directement aux activités sportives et aux événements. Cependant, l'apport financier du gouvernement n'est que l'un des éléments du montage financier nécessaire. Comme c'est le cas pour la plupart des événements de cette ampleur, la participation du secteur privé est absolument indispensable pour garantir la viabilité financière des jeux.

À cette fin, le COVAN estime que pratiquement 40 p. 100 du financement des jeux, soit 725 millions de dollars, doit provenir de partenariats et de contrats de licence avec des entités du secteur privé.

Pour que le COVAN atteigne ses objectifs, le Canada doit respecter l'engagement qu'il a pris à l'égard du Comité International Olympique durant la phase des soumissions pour les jeux de 2010, à savoir d'établir des lois d'encadrement du marché pour protéger la marque olympique. Le projet de loi C-47 permet de respecter cet engagement.

J'aimerais parler un peu de l'aspect des partenariats. Pour la seule année 2006, le COVAN déclare avoir signé des accords de partenariat d'une valeur de 115 millions de dollars. Avec le projet de loi C-47, le COVAN disposera du cadre juridique pour protéger ses droits, ceux de ses partenaires et ceux des détenteurs de licence, de façon rapide et efficace, si une personne ou une entreprise cherche à profiter indûment des Jeux d'hiver de 2010.

La Loi sur les marques de commerce assure déjà un certain degré de protection à cet égard. Cependant, on s'inquiète du fait qu'elle ne permet pas nécessairement de surmonter certaines nouvelles menaces. C'est particulièrement vrai dans le cas d'entreprises qui font du marketing insidieux, à savoir qu'elles trouvent des façons d'associer de façon trompeuse leur entreprise aux jeux dans l'esprit du public.

Le projet de loi C-47 énonce très clairement la volonté du Parlement concernant les protections dont nous souhaitons voir disposer le COVAN et les recours juridiques sur lesquels il peut s'appuyer au besoin.

J'aimerais maintenant prendre quelques minutes pour rappeler à mes collègues certaines mesures clés contenues dans le projet de loi C-47. Que stipule le projet de loi sur les marques olympiques et paralympiques? Il indique tous les termes, symboles et autres marques olympiques et paralympiques qui doivent être protégés.

Le projet de loi protège les droits du COVAN, du Comité olympique canadien et du Comité paralympique canadien relativement à ces marques. Ces comités peuvent utiliser les recours prévus par le projet de loi et les étendre à leurs différents partenaires, s'il y a lieu.

Le projet de loi C-47 établit également deux principaux types de comportement qui seraient interdits.

Premièrement, nul ne peut adopter ou employer à l'égard d'une entreprise, comme marque de commerce ou non, une marque olympique ou paralympique sans le consentement du COVAN jusqu'à la fin de 2010 et sans le consentement du Comité olympique canadien ou du Comité paralympique canadien après 2010.

Deuxièmement, le projet de loi interdit le marketing insidieux dont j'ai fait mention plus tôt. Il interdit aux particuliers et aux entreprises de tromper le public en lui laissant croire que leurs produits ou services sont liés aux Jeux, au COVAN, au Comité olympique canadien ou au Comité paralympique canadien.

Le projet de loi prévoit également un certain nombre d'exceptions et des recours en cas de manquement aux dispositions.

Initiatives ministérielles

Je vais maintenant aborder certains de ces aspects, en commençant par les exceptions. Comme nous le savons, le projet de loi C-47 donnerait aux organisations olympiques le pouvoir de protéger les marques olympiques contre les utilisations non autorisées ou illégitime. Par contre, le gouvernement a veillé à ce que son projet de loi ne soit pas exagérément général ou abusif.

Le projet de loi C-47 exempte les entreprises qui utilisaient, avant le 2 mars 2007, des marques de commerce qui pourraient entrer en conflit avec certaines marques ou certains termes olympiques. Les dispositions ne s'appliquent qu'aux entreprises qui décident d'utiliser une marque existante pour tirer profit des Olympiques.

• (1255)

Le projet de loi protège également les entreprises qui utilisent légitimement un terme protégé, comme une adresse commerciale du genre 2010, avenue des Olympiques.

Par ailleurs, le projet de loi permet aux athlètes d'utiliser des expressions protégées comme « athlète olympique » et « athlète paralympique » pour faire leur propre promotion.

Il convient de ne pas oublier que le projet de loi C-47 ne s'applique que dans un cadre commercial. Ainsi, la précision « il est entendu » qui apparaît dans ce texte est destinée à confirmer que celui-ci n'a pas pour objet de restreindre la liberté de presse ni de bâillonner ceux qui désirent critiquer ou parodier les jeux, pas plus qu'il n'est destiné à empêcher la création artistique non commerciale.

Enfin, le projet de loi C-47 est d'application limitée dans le temps, puisque les mesures spéciales arriveront à expiration le 31 décembre 2010.

Ce projet de loi se distingue nettement de la Loi sur les marques de commerce parce que le COVAN doit respecter certains critères pour obtenir une injonction provisoire contre un délinquant présumé. Normalement, les tribunaux appliquent un triple critère pour décider s'il convient ou non d'accorder réparation. Dans ce cas, la partie qui demandera réparation devra établir le sérieux de l'affaire à trancher et prouver que la conduite fautive va lui occasionner un tort irréparable dans l'attente du procès, outre que la prépondérance des inconvénients lui est favorable.

Le projet de loi C-47 exonère le COVAN de la nécessité de prouver la deuxième partie du critère juridique qui est souvent la plus difficile à établir, soit la preuve du tort irréparable. Cela permettra au COVAN de faire plus facilement respecter ses droits et rassurera dans une certaine mesure les entreprises qui envisagent de conclure des accords de partenariat en prévision des jeux.

Cependant, le projet de loi ne confère pas un pouvoir atemporel à cet égard, puisque la portée du projet de loi est limitée à la durée des jeux. Une fois que la flamme olympique s'éteindra en 2010, cet aspect de la loi s'éteindra peu de temps après. En réalité, rares sont les situations de ce genre qui aboutiront devant les tribunaux, précisément grâce à l'effet de ce projet de loi.

Le projet de loi C-47 confèrera au COVAN le pouvoir dont il a besoin pour s'en prendre aux particuliers et aux entreprises qui utilisent illégalement les marques et symboles des jeux. Le COVAN aura le pouvoir de se retourner contre les sociétés ou organisations qui veulent faire croire qu'elles sont associées aux Jeux olympiques sans en avoir reçu le privilège, contrairement à d'autres.

Je conclurai en rappelant que le gouvernement du Canada s'est engagé à faire en sorte que les Jeux d'hiver de 2010 soient un grand succès. Certaines de nos contributions sur ce plan sont évidentes. Comme je le disais, nous avons promis de verser 552 millions de

dollars aux Jeux d'hiver dont 290 millions pour les installations sportives et événements culturels. Si certaines contributions sont moins tangibles, elles n'en sont pas moins valables. Le projet de loi C-47 en est une.

Le projet de loi C-47 est une mesure législative raisonnable, équilibrée, qui rejoint ce qu'ont fait d'autres pays hôtes d'événements sportifs internationaux du même genre. Cette mesure législative est nécessaire pour que les Jeux d'hiver soient une réussite et qu'ils laissent un legs durable à Vancouver, à la Colombie-Britannique et au Canada tout entier.

Le monde attend de redécouvrir le Canada. Nos collectivités attendent de bénéficier du boom économique et des nouvelles installations associées aux jeux. Nos enfants méritent de vivre leur part du rêve olympique et nous ne devons pas les décevoir.

• (1300)

M. Blair Wilson (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Monsieur le Président, en tant que député de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, une circonscription où se trouvent 6 des 11 sites des Jeux olympiques et paralympiques de 2010 à Vancouver, je suis heureux de prendre la parole pour appuyer le projet de loi C-47, Loi concernant la protection des marques liées aux Jeux olympiques et aux Jeux paralympiques et la protection contre certaines associations commerciales trompeuses et apportant une modification connexe à la Loi sur les marques de commerce.

Je suis très fier de pouvoir parler de ce projet de loi aujourd'hui. Les Jeux olympiques sont davantage qu'une manifestation sportive et culturelle. Ils constituent l'occasion de montrer au monde et de nous prouver à nous-mêmes ce dont nous, les Canadiens, sommes capables. Dans moins de trois ans, Vancouver, Whistler et l'ensemble de la région Sea to Sky accueilleront la plus grande manifestation au monde.

Les jeux se tiendront grâce au travail de plus de 20 000 employés et bénévoles. Nous allons recevoir plus de 6 000 athlètes et officiels en provenance de plus de 80 pays. Les compétitions seront couvertes par plus de 10 000 membres des médias et seront regardées par plus de trois milliards de personnes sur terre.

Les jeux de 2010 constitueront une vitrine pour notre province, notre culture et notre peuple aux yeux de la planète entière. Ils nous laisseront un héritage durable sous forme d'installations pour les athlètes. Ils constitueront un immense élan de bonne volonté qui animera l'humanité tout entière. Pendant les jeux, l'étoile de Vancouver et du Canada pourra briller de tous ses feux.

Le COVAN s'est doté d'un plan qui lui permettra de terminer les préparatifs à temps pour les jeux, dans les limites budgétaires, malgré la hausse vertigineuse des coûts de construction et les obstacles imposants qui se dressent sur la route aux plans logistique, stratégique et diplomatique. Les réalisations du COVAN constitueront une preuve éclatante du savoir-faire et du sens des affaires des Canadiens, ce qui ne manquera pas d'attirer les regards à l'étranger.

Ce genre de projet nécessite de grands efforts de gestion financière. Ainsi, le COVAN devra faire preuve de la plus grande prudence qui soit en ce qui a trait à l'utilisation des marques de commerce des Jeux olympiques et paralympiques. Ce sont des marques d'un grand prestige et, si ce n'était d'une solide protection, nombreux seraient ceux qui essaieraient de tirer parti de la bonne volonté qui se dégage des jeux.

Initiatives ministérielles

Nous devons protéger les mots et les symboles qui constituent les marques de commerce des Olympiques avec une loi spéciale grâce à laquelle le COVAN disposera des outils nécessaires pour éviter tout abus. Grâce à la confiance que suscitera la solide protection accordée par la loi aux marques de commerce olympiques, le COVAN sera mieux placé pour négocier des accords avec les entreprises qui souhaitent s'associer aux jeux en tant que commanditaires et ainsi fournir d'importantes sommes d'argent.

La protection prévue dans la loi suscitera aussi la confiance nécessaire parmi les commanditaires pour qu'ils acceptent de s'associer au mouvement olympique et paralympique canadien pendant de nombreuses années à venir.

Le Parti libéral appuie depuis longtemps les Olympiques. Le gouvernement libéral du très honorable Jean Chrétien était là au tout début et nous avons appuyé la candidature de Vancouver dès les premières étapes du processus. Nous avons appuyé les jeux avec nos mots, contrairement aux atermoiements des conservateurs. Les gouvernements libéraux ont toujours fourni les ressources requises de la part du gouvernement fédéral pour appuyer les athlètes et les jeux.

Bien avant que je devienne un candidat du Parti libéral, j'ai assumé un rôle de leadership dans l'organisation du rallye 2010 sur la rue Robson pour que le Canada obtienne les Olympiques. En collaboration avec M. John Furlong et le comité de mise en candidature de 2010, nous avons organisé un rallye populaire dans les rues de Vancouver. Plus de 50 000 Vancouverois ont appuyé notre candidature et, comme tout le monde le sait, nous avons eu la chance d'être retenus.

Dans l'organisation des Jeux olympiques, il est maintenant normal d'assurer une protection accrue. Les États-Unis, l'Australie, la Grèce et l'Italie ont tous renforcé les mécanismes de protection juridique des droits de propriété intellectuelle entourant les Olympiques. Les prochains jeux à Beijing et à Londres font déjà l'objet d'une telle protection dans les pays hôtes.

Certes, les dispositions législatives du Canada en matière de droit de la propriété intellectuelle auraient pu être utilisées pour protéger les symboles et les marques olympiques, mais le nombre d'infractions possibles dans le court laps de temps que durent les jeux crée le besoin d'une protection supplémentaire.

Le marketing insidieux, dont il a été question ici à la Chambre, est une préoccupation importante de tous les pays qui accueillent un événement sportif international. Il est simplement trop facile de profiter de la bonne volonté créée par les jeux et d'amener les consommateurs à croire qu'une compagnie est liée aux jeux alors qu'il n'en est rien.

Le projet de loi C-47 interdirait aux gens d'utiliser les marques olympiques et paralympiques pour tout ce qui pourrait être pris pour ces marques par rapport à une entreprise, sans la permission du COVAN ou, après les jeux, des comités olympiques et paralympiques du Canada. Il interdirait aussi aux gens d'annoncer leur commerce d'une façon qui pourrait amener le public à croire qu'ils sont officiellement associés aux jeux.

● (1305)

Pour les marques de commerce ordinaires, les tribunaux appliquent un triple critère pour autoriser une injonction provisoire ou interlocutoire contre un contrevenant. Le plaignant doit d'abord établir qu'il y a matière à procès, deuxièmement, qu'il subira des torts irréparables si l'infraction se poursuit en attendant le procès et enfin, que la prépondérance des inconvénients est en sa faveur.

Le projet de loi C-47 dispense le COVAN de prouver l'élément le plus difficile de ce critère, soit le tort irréparable. Cela permettra au COVAN d'agir rapidement et efficacement en cas d'utilisation abusive de sa marque. John Furlong et son équipe ont insisté sur le fait que cette rapidité est essentielle étant donné que l'impact de la commercialisation trompeuse est immédiat et que la réaction doit également être immédiate.

Je crois que la plupart des députés appuient les objectifs de ce projet de loi. Bien entendu, les détails ont toujours leur importance. Mes collègues et moi-même avons examiné le projet de loi pour voir s'il répond au critère du bon sens et de l'équité. J'ai plusieurs choses à dire en ce qui concerne l'équité.

Le projet de loi prévoit des exemptions claires et précises pour ne pas limiter la liberté de parole, la liberté d'expression et la liberté de faire des commentaires. Selon certains articles publiés dans les médias, ces dispositions pourraient servir à faire taire les critiques. C'est faux. Le projet de loi C-47 exempte expressément les nouvelles, les critiques et les parodies des restrictions prévues.

Le but de ce projet de loi est limité, bien entendu, aux utilisations commerciales. Le projet de loi C-47 ne touchera absolument pas le secteur sans but lucratif.

Il est également très important que le projet de loi n'ait pas d'effets négatifs sur nos athlètes. Je me réjouis d'un amendement que le comité a apporté pour que les sociétés qui parrainent nos athlètes olympiques puissent l'annoncer. Un athlète olympique est fier de l'être et l'amendement permet à ces athlètes de pouvoir dire qui ils sont, même dans un contexte commercial. L'ancien athlète olympique Jeff Bean a déclaré devant le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie que l'esprit du projet de loi n'empiète pas sur les droits des athlètes.

Le projet de loi a également une disposition d'antériorité pour éviter que les entreprises existantes qui utilisent une marque olympique ou paralympique soient perturbées injustement. Qui-conque a adopté cette marque et a commencé à l'utiliser avant le 2 mars 2007 pourra continuer à l'utiliser aux mêmes fins sans avoir à changer le nom de l'entreprise, mais une personne qui voudrait ouvrir une entreprise aujourd'hui et utiliser cette marque devrait trouver un nouveau nom.

Les expressions qui sont protégées sont bien choisies en ce sens qu'elles sont limitées à celles qui se rapportent directement aux jeux. Il y a eu une certaine confusion quant à savoir si des mots comme « hiver » ou « Vancouver » étaient interdits, mais ce n'est pas le cas.

Le projet de loi C-47 contient également un certain nombre de garanties qui protégeront l'utilisation légitime de la marque Olympique ou Paralympique dans un contexte commercial. Par exemple, les entreprises pourront utiliser des noms géographiques pour décrire leur marché ou expliquer leurs services.

L'Institut de la propriété intellectuelle du Canada a émis la crainte que le projet de loi ne confère aux commanditaires le droit d'intenter des poursuites de leur côté, en faisant valoir que le COVAN ou le Comité olympique canadien et le Comité paralympique canadien sont les organismes qui accordent les commandites et qu'ils devraient donc contrôler l'accès aux tribunaux. L'institut craint que cela ne conduise à une application variable du projet de loi. C'est une question qu'il faudra surveiller de près.

Initiatives ministérielles

Grâce à ses dispositions intelligentes, le projet de loi C-47 a obtenu de nombreux appuis. Le COVAN, le Comité olympique canadien et le Comité paralympique canadien l'appuient. Nous pouvons en dire autant de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante, de À nous le Podium, de Athlètes CAN et d'autres.

Il est temps que la Chambre défende les intérêts de nos athlètes et soutienne les efforts considérables déployés par le Comité olympique de Vancouver pour faire adopter ce projet de loi. Il protégera les marques olympique et paralympique pour les Jeux de Vancouver et des revenus dont bénéficieront toutes les familles canadiennes.

Faisons de ces jeux d'hiver les meilleurs que le monde ait jamais connus.

• (1310)

[Français]

M. Luc Malo (Verchères—Les Patriotes, BQ): Monsieur le Président, après une étude sérieuse du projet de loi C-47 en comité et après avoir entendu divers groupes intéressés, des entreprises aux athlètes en passant par les juristes, nous voilà rassemblés pour débattre une dernière fois du projet de loi C-47, Loi sur les marques olympiques et paralympiques.

Cette nouvelle loi répond aux exigences du Comité olympique international et relèvera de la responsabilité du COVAN qui, je l'avoue, dès nos premières rencontres à ce sujet, en février, s'est engagé à faire preuve de jugement et de parcimonie dans l'utilisation des recours juridiques. Car nul ne voudrait que ce nouvel outil législatif soit un frein à quiconque désire s'impliquer dans ce projet commun.

S'il me reste une petite réserve après tous nos travaux, elle concerne le recours aux cours pénales pour punir de petits commerçants qui, sans dessein malicieux, contreviendraient à la loi. Lors de son témoignage devant les membres du comité, j'aurais vraiment aimé que Mme Susan Bincoletto, directrice générale de la direction générale des politiques-cadres du marché à Industrie Canada, puisse me dire combien de poursuites, ailleurs dans le monde, avaient été intentées contre de petits commerçants en utilisant une loi similaire au projet de loi C-47. Mme Bincoletto n'a pas été en mesure de me répondre, ce que je trouve tout de même un peu inquiétant.

Cependant, comme le directeur général du COVAN, John Furlong, l'expliquait lors de sa comparution devant les membres du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie, 85 p. 100 des entreprises qui souhaitent s'impliquer dans les événements entourant les Jeux olympiques de Vancouver et Whistler n'ont pas d'intentions malicieuses.

Au fond, ce qu'il faut comprendre, c'est que la très grande majorité des entreprises qui croient aux valeurs olympiques sont mues par le désir de poser des actions constructives pour les athlètes, les communautés et les jeunes en général. Aussi ces recours, on le présume, seront nuls, car qui aurait avantage à sacrifier sa réputation pour profiter de l'éphémère satisfaction d'être associé frauduleusement aux Jeux olympiques? Parlons-en aux athlètes qui perdent leur médaille après un contrôle antidopage positif: ne souhaiteraient-ils pas, en définitive, avoir agi autrement lorsque cela était encore possible?

Il faut comprendre aussi que la réputation du COVAN est en jeu lorsqu'une poursuite judiciaire est intentée. En conséquence, l'image du Mouvement olympique ne doit pas être ternie par des poursuites indues. Tout cela est en fait une question d'équilibre.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle c'est au COVAN, au Comité olympique canadien ou au Comité paralympique canadien d'entreprendre des poursuites, et non aux entreprises qui pourraient se sentir lésées par une utilisation non autorisée des marques olympiques. Ces entreprises devront alors adresser une demande écrite au COVAN, qui aura 10 jours pour prendre une décision, déterminer si oui ou non il y a eu préjudice et s'il y a matière à poursuite, et en informer l'entreprise. Si, et seulement si, le COVAN n'a pas répondu dans les 10 jours, l'entreprise pourra alors elle-même entreprendre des démarches judiciaires.

Des précisions ou ajouts importants ont été apportés au projet de loi à l'occasion de l'étude en comité, et je tiens maintenant à les identifier clairement.

D'abord, le projet de loi n'entrave pas le travail artistique. Le travail de création doit pouvoir s'effectuer en toute tranquillité, comme le stipule cet ajout à l'article 3 du projet de loi:

Il est entendu que ne constitue pas en soi un emploi à l'égard d'une entreprise l'inclusion d'une marque olympique ou paralympique ou sa traduction — en quelque langue que ce soit — dans une oeuvre artistique, au sens de la Loi sur le droit d'auteur, par son auteur, si cette oeuvre n'est pas reproduite à l'échelle commerciale.

Deuxième point important, les athlètes qui ont des commanditaires autres que les commanditaires officiels peuvent maintenir leurs relations avec ces entreprises qui ont contribué dans une mesure non négligeable à leur succès. Le projet de loi initial inquiétait les athlètes à ce sujet, mais les responsables du COVAN les ont rassurés en affirmant que leur intention n'était pas de compromettre ces commanditaires personnelles, et le législateur en apporte dans cette nouvelle version du projet de loi C-47 une garantie explicite, qui s'inspire de la loi australienne adoptée à l'occasion des Jeux olympiques de Sydney.

Les relations à long terme entre un commanditaire et un athlète permettent à celui-ci, il est utile de le rappeler, de développer son talent au quotidien. Commanditer un athlète, c'est lui donner les moyens d'atteindre ses objectifs et c'est du même coup contribuer à proposer aux gens des modèles positifs inspirants. Il importe de ne pas décourager les commanditaires qui, sans être partenaires officiels des Jeux, ont participé au développement des athlètes olympiques.

Il est utile de rappeler que les athlètes fédérés sont souvent aux prises avec une certaine vulnérabilité économique et qu'ils ne bénéficient malheureusement pas tous d'un support financier suffisant. Le soutien des commanditaires permet aux jeunes de se concentrer sur ce qu'ils ont à faire plutôt que d'avoir à grappiller du financement entre deux séances d'entraînement, entre deux compétitions.

• (1315)

Le soutien fourni par le commanditaire permet à l'athlète de défrayer les coûts d'entraînement et de déplacements. Qui plus est, ce sont bien souvent les deux partenaires de l'entente, et non seulement l'entreprise commanditaire, qui bénéficient d'un surcroît de visibilité.

On se souviendra ainsi qu'à l'occasion des Jeux olympiques d'Athènes, McDonald, commanditaire d'Alexandre Despaties, avait lancé une campagne publicitaire qui a sans doute beaucoup contribué à faire connaître l'athlète, qui depuis est devenu la coqueluche de plus d'une et l'a propulsé sur les écrans de nos salles de cinéma.

Initiatives ministérielles

Une relation entre un commanditaire et un athlète peut s'étendre sur plusieurs années, et même se poursuivre après le retrait de la compétition sportive. Il s'agit là d'un fait important, quand on sait que pour plusieurs athlètes, le passage à la retraite est difficile à négocier. Sylvie Fréchette, championne olympique de nage synchronisée, a ainsi été soutenue pendant de nombreuses années par la Banque Nationale, qui lui a même proposé un emploi à la fin de sa carrière dans le sport. Il y a tout juste un an, elle participait encore à une activité organisée par la Banque Nationale dans le cadre de sa Semaine de la diversité, ce qui démontre la qualité du lien qu'entretiennent encore l'institution et la championne olympique.

Depuis 1998 cependant, la Banque Nationale ne commandite directement aucun athlète, mais a plutôt choisi de créer un programme de bourses afin de venir en aide aux jeunes athlètes prometteurs et d'aider les athlètes qui préparent leur retraite sportive à retourner aux études, ce qui est une autre manière, tout aussi méritoire il me semble, de contribuer au développement du sport fédéré.

Plus près de nous, Rona, qui est l'un des partenaires officiels des Jeux de Vancouver, a aussi mis sur pied le programme « Ensemble avec nos athlètes », par le biais duquel la compagnie soutiendra financièrement, pendant cinq ans, 100 athlètes olympiques et paralympiques, parmi lesquels figurent les plongeuses Meaghan Benfeito, Roseline Fillion et Émilie Heymans, qui toutes trois sont des espoirs olympiques québécois pour les prochains Jeux d'été, qui se tiendront à Beijing.

L'entreprise Alcan et la championne de course en fauteuil roulant Chantal Petitclerc nous proposent un autre exemple de collaboration durable. Alcan est commanditaire de Chantal Petitclerc depuis 1998, et a contribué de manière non négligeable à son succès. En contrepartie, Chantal Petitclerc a multiplié ses visites aux employés d'Alcan et représenté la compagnie lors de maints événements publics. En 2001, alors que l'entreprise venait de renouveler son association avec la championne jusqu'en 2005, soit un an après les Jeux d'Athènes, Chantal Petitclerc déclarait:

Il est rare qu'une entreprise s'associe pour une aussi longue durée avec un athlète. Mais ce qui est encore plus rare, c'est que le contrat de commandite soit conclu aussi longtemps avant les Olympiques. Ce n'est pas six mois avant les Jeux, mais bien des années plus tôt, que les athlètes ont besoin d'appui financier pour pouvoir se préparer adéquatement.

Comme l'expliquait on ne peut plus clairement Chantal Petitclerc, une association de longue date entre un athlète et un commanditaire est précieuse. En ce sens, il est important de répéter que le projet de loi C-47 ne remet pas en question ce type d'association, même s'il implique un commanditaire autre que les partenaires officiels des Jeux de Vancouver et Whistler, comme le précise cet ajout du comité, et je cite:

Les paragraphes 1 et 2 n'ont pas pour effet d'empêcher ce qui suit, [soit, entre autres,] l'emploi par une personne ayant participé à titre d'athlète à des Jeux Olympiques ou à des Jeux Paralympiques ou ayant été sélectionnée par le COC ou le CPC pour le faire, ou par une personne ayant obtenu son consentement, des marques « Olympian », « Olympic », « Olympien » et « Olympique », ou « Paralympian », « Paralympic », « Paralympien » et « Paralympique », selon le cas, lorsque cet emploi sert seulement à faire état de cette participation ou sélection.

Dans un processus de construction de société, on a besoin de citoyens engagés. Bien sûr, les bénévoles et les individus contribuent au progrès de nos sociétés, mais les entreprises ont aussi un rôle essentiel à jouer. Nous devons les encourager à participer à des événements sportifs, puisque ceux-ci ont un impact positif sur la pratique sportive et l'adoption de bonnes habitudes de vie.

Il nous faut créer des conditions facilitantes. Comme je l'ai déjà affirmé en cette Chambre, pour régler durablement les problèmes de

méforme et d'obésité, il ne suffit plus de responsabiliser les individus. Il est maintenant plus que temps d'agir sur leur environnement, et agir sur l'environnement des individus, cela signifie aussi que nous devons encourager les entreprises à s'engager. Évidemment, la commandite n'est pas le seul moyen pour les entreprises d'apporter leur contribution.

• (1320)

D'un point de vue plus large, afin de remédier aux effets néfastes de la méforme physique, il faut s'assurer que les entreprises qui souhaitent adopter de bonnes pratiques et mettre en place des conditions facilitantes pour permettre à leurs employés d'intégrer l'activité physique dans leur vie quotidienne ne soient pas découragées.

Je pense ici aux bonnes pratiques adoptées par plusieurs employeurs afin d'aider leurs employés à adopter de saines habitudes de vie. Désormais, les employeurs sont d'ailleurs conscients des responsabilités qui leur incombent, et plusieurs proposent des solutions concrètes.

Je pense entre autres à l'Hôpital Sainte-Justine qui met, depuis 2002, des gymnases à la disposition de ses employés pour la modique somme de 10 \$ par an, leur propose des cours à des coûts très abordables et organise des activités à leur intention. Selon le chef de service en santé et sécurité de l'hôpital, ces mesures ont contribué à améliorer notablement le climat de travail et ont entraîné une diminution du stress ressenti par les employés.

De même, toutes les divisions du Mouvement Desjardins proposent désormais des programmes axés sur le sport et l'activité physique à leurs employés, et ceux qui s'inscrivent à des clubs sportifs ou à des activités physiques peuvent compter sur un soutien financier de leur employeur. Ces mesures ont des conséquences positives notables sur le taux de roulement du personnel, l'absentéisme et le tabagisme.

La compagnie Ubisoft propose quant à elle un bon d'achat allant jusqu'à 500 \$ par année à ses employés afin de les aider à acquérir du matériel sportif, et ce, en plus de proposer à ceux-ci l'accès gratuit à un gymnase. Des employés plus en forme travaillent mieux et les mesures prises par Ubisoft sont aussi à l'avantage de la compagnie.

Louis Garneau Sport, entreprise québécoise bien connue dirigée par l'ancien champion cycliste, se démarque aussi par son sens de l'initiative. Quelques jours avant la Semaine de l'environnement, Louis Garneau Sport a ainsi tenu une activité afin d'encourager ses employés à venir travailler à vélo, contribuant ainsi à l'amélioration de leur forme physique et à la préservation de l'environnement.

Et je m'arrêterai ici dans ma nomenclature d'exemples inspirants car, bien que les travaux pourraient se poursuivre jusqu'à 22 heures ce soir, votre rôle, monsieur le Président, consiste aussi à me rappeler que je n'ai que quelques minutes pour exposer mon point de vue, et j'aimerais aussi avoir le temps d'aborder le troisième volet important du projet de loi, lequel se rapporte à la liberté d'expression.

Ainsi, comme le précise désormais l'article 3 du projet de loi, après l'adoption d'une motion proposée en comité, et je cite:

Il est entendu que ne constitue pas un emploi à l'égard d'une entreprise l'emploi d'une marque olympique ou paralympique ou sa traduction — en quelque langue que ce soit —, dans le cadre de la publication ou de la diffusion de nouvelles relatives aux Jeux olympiques ou aux Jeux paralympiques, y compris au moyen de la presse électronique, ou à des fins de critiques ou de parodies relatives à ceux-ci.

Initiatives ministérielles

Cependant, je me dois de préciser que lorsque j'ai demandé en comité permanent si les éditions spéciales que publient certains magazines à l'occasion des Jeux olympiques pouvaient tomber sous le coup de la nouvelle loi, on n'a pas été en mesure de me répondre de manière claire. En cette matière, il semble que l'on devra procéder au cas par cas, et les éditeurs devront donc demeurer, comme toujours, vigilants.

En terminant, j'aimerais revenir sur certaines préoccupations que j'ai déjà exprimées en cette chambre à l'occasion des débats entourant la deuxième lecture de ce projet de loi. Il s'agit du respect du bilinguisme. En mai dernier, je me rapportais donc à certaines conclusions du rapport du Comité sénatorial permanent des langues officielles, intitulé *Refléter la dualité linguistique lors des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010: une occasion en or*.

Selon les membres de ce comité, il reste encore beaucoup de progrès à faire pour assurer la prise en compte entière et équitable des deux langues officielles dans l'organisation des Jeux de 2010. Lors de la séance du 4 juin du Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie, ma collègue la députée de Trois-Rivières reprenait les mêmes conclusions et demandait au président du COVAN, John Furlong, si des progrès avaient été faits. M. Furlong lui a alors répondu que, pour l'instant, 25 p. 100 des employés travaillant à la tenue des Jeux parlent français et que des efforts considérables étaient faits pour assurer le bilinguisme. Dans quels secteurs du COVAN travaillent ces employés? Retrouvons-nous du personnel francophone ou bilingue dans chacune des divisions qui participent à l'aventure olympique, dans les bureaux, aussi bien que dans les stades?

Le temps file parfois sans que nous ayons obtenu réponses à toutes nos questions. Restons donc vigilants, tout en offrant notre soutien au COVAN et en lui souhaitant de trouver beaucoup de satisfaction dans la réalisation de ce projet colossal qu'est la réussite d'une olympiade.

• (1325)

[Traduction]

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, je suis fier de prendre la parole au nom du caucus néo-démocrate pour appuyer le projet de loi C-47 amendé par le NPD.

Nous avons soulevé des préoccupations lorsque le projet de loi a été présenté initialement. J'y reviendrai dans un moment. Par la suite, notre porte-parole pour l'industrie, le député de Windsor-Ouest, a examiné le projet de loi en profondeur. Certains problèmes qu'il a trouvés dans le projet de loi ont ainsi pu être réglés. Le projet de loi a donc certainement été amélioré grâce au NPD, qui a présenté la plupart des amendements en comité.

Le projet de loi C-47 est une mesure qui touche non seulement les habitants de la Colombie-Britannique, mais aussi l'ensemble des habitants du pays. Nous sommes tous impressionnés par les principes du mouvement olympique. Les athlètes s'entraînent pendant de nombreuses années dans des circonstances difficiles et doivent souvent se contenter de moyens financiers limités lorsqu'ils poursuivent leur idéal olympique. Le mouvement olympique a donné naissance au principe voulant que les athlètes repoussent constamment leurs limites pour atteindre la performance parfaite. C'est quelque chose que tous les députés admirent et respectent.

Plus particulièrement, une des améliorations du mouvement olympique ces dernières années a été la participation des athlètes

paralympiques. De plus en plus, nous voyons des personnes handicapées qui font preuve d'un vrai esprit de compétition et montrent jusqu'où ils sont prêts à aller pour exceller. Le mouvement olympique s'est clairement amélioré en incluant les personnes handicapées dans le mouvement paralympique. C'est une chose qui, ces dernières années, a renforcé le respect que les gens partout dans le monde et au Canada vouent aux principes du mouvement olympique.

Nous croyons dans les principes du mouvement olympique. Nous croyons dans les principes du mouvement olympique tels qu'ils sont exprimés par les paralympiens. Nous croyons dans les principes du mouvement olympique qui sont exprimés par les athlètes lorsqu'ils repoussent leurs limites pour performer le mieux possible. Nous sommes très fiers des athlètes canadiens d'un océan à l'autre qui ont excellé aux Jeux olympiques d'hiver et d'été. Nous pouvons être très fiers de nos athlètes canadiens qui, à tous les Jeux olympiques, donnent le meilleur d'eux-mêmes pour leur pays.

Nous appuyons ces principes, mais le rôle traditionnel des députés néodémocrates à la Chambre consiste aussi à examiner de près les projets de loi et de s'assurer que leur intention initiale se concrétise. En effet, depuis sa fondation, le NPD a toujours joué ce rôle. Il a toujours été le parti du second examen objectif.

C'est pourquoi, lorsque le projet de loi C-47 a été présenté, nous l'avons appuyé, en principe bien entendu, pour des raisons sur lesquelles je reviendrai ultérieurement. Tout en gardant des réserves quant aux dépassements de coûts olympiques, nous tenions à ce que des améliorations pertinentes soient apportées au projet de loi lui-même.

Par exemple, nous pensons que le projet de loi aurait dû exempter les médias électroniques. Nous pensons également que la disposition de caducité devrait être très claire sur la portée des divers termes utilisés. Les marques des Jeux olympiques de Vancouver de 2010 sont nombreuses, soit 75 termes qui sont prévus dans le cadre d'une utilisation très large de la durée des droits d'auteur. Nous voulions également nous assurer qu'une disposition de caducité très explicite soit prévue et qu'elle prenne effet à la fin de l'année 2010.

Nous tenions également à ce que les Autochtones et les groupes sans but lucratif puissent obtenir des licences d'emploi gratuites par l'intermédiaire du mouvement olympique. Ils pourraient ainsi contribuer aux Jeux olympiques de Vancouver en 2010, tout en profitant de certaines retombées. Nous voulions également nous assurer qu'un processus d'appel serait mis en place.

Nous avons proposé tous ces amendements. En fait, nous avons proposé plus d'amendements que tous les autres partis réunis. Nous avons examiné de près le projet de loi. Avec l'éloquence qu'on lui connaît, le député de Windsor-Ouest a présenté les amendements au comité.

Nous avons réussi à obtenir deux des quatre améliorations que nous souhaitions voir apporter au projet de loi grâce aux interventions du NPD au Comité de l'industrie. Au moment où la Chambre est saisie d'une version améliorée du projet de loi, nous constatons que les médias électroniques font maintenant l'objet d'une exemption.

• (1330)

Nous avons aussi fait inclure une date de caducité, soit le 31 décembre 2010, afin de s'assurer que la protection accordée en vertu du projet de loi C-47 soit temporaire.

Initiatives ministérielles

Nous espérons aussi, et nous avons d'ailleurs demandé au COVAN d'agir dans ce sens, que la réglementation tienne compte du fait qu'un grand nombre d'entreprises locales existent depuis de nombreuses années dans la vallée du Bas-Fraser et, en fait, dans toute la Colombie-Britannique. Nous nous attendons à ce que le COVAN, c'est-à-dire le comité organisateur des Jeux de Vancouver, respecte ces marques de commerce et cette présence historiques, au moyen de la réglementation qui sera élaborée une fois que le projet de loi aura été adopté. Nous nous attendons à ce que cela se produise.

Par ailleurs, nous sommes déçus que l'amendement proposé conjointement par le NPD et visant les Autochtones et les groupes à but non lucratif n'ait pas été accepté par d'autres partis à la Chambre. Nous sommes convaincus que cet amendement aurait amélioré le projet de loi C-47. Nous l'avons proposé mais, malheureusement, il n'est pas dans la mesure dont nous sommes saisis aujourd'hui.

Nous voulions aussi un processus d'appel, afin de s'assurer que les particuliers et les petites entreprises ne soient pas pris dans le genre de bureaucratie que, à titre de députés, nous voyons souvent. Le projet de loi C-47 renferme de vraies améliorations proposées par le NPD.

Je reviens au principe, qui est un point important. Nous croyons qu'il faut protéger le droit d'auteur, parce que nous sommes préoccupés par l'ampleur du dépassement des coûts des Jeux olympiques. Le vérificateur général de la Colombie-Britannique a traité de cette question il y a quelques mois à peine, en septembre 2006. Je vais lire l'article publié par l'agence de presse CanWest, au sujet du rapport du vérificateur général sur les dépenses liées aux Jeux olympiques.

Il est très pertinent d'essayer de faire en sorte que le COVAN puisse obtenir les commandites qui permettront de réduire le fardeau des contribuables relativement aux Jeux olympiques. À l'assemblée législative de la Colombie-Britannique, Harry Bains, porte-parole du NPD provincial en ce qui a trait aux Jeux, a fait des pieds et des mains afin que cette responsabilité soit établie, et afin d'essayer de réduire ce qui pourrait être un fardeau important pour les contribuables si l'on ne fait pas preuve de diligence raisonnable.

Comme nous le savons tous, le NPD a le meilleur bilan de gestion financière parmi tous les partis politiques au Canada. Ce n'est pas moi qui le dis, mais bien le ministre des Finances du gouvernement fédéral. Le ministère a fait une étude, sur une période de 20 ans, et a comparé, en se fondant sur le rendement réel à la fin des exercices, le bilan des conservateurs, des libéraux, du Parti québécois au Québec, du Crédit social et des gouvernements provinciaux néo-démocrates en matière de gestion des fonds publics.

Il est arrivé à la conclusion que le pire gestionnaire budgétaire des 20 dernières années est en fait le Parti libéral. Le plus souvent, les gouvernements libéraux ont fini l'exercice avec un déficit, peu importe quelles étaient leurs projections.

Les gouvernements conservateurs, que ce soit au fédéral ou au provincial, arrivent au deuxième rang, les deux tiers des budgets conservateurs s'étant soldés par un déficit.

Les meilleurs gestionnaires, et de loin, sont les gouvernements néo-démocrates. En effet, les budgets équilibrés ou les excédents projetés se sont matérialisés dans la plupart des cas.

Les néo-démocrates sont fiers, et pour cause, de leur réputation de longue date de meilleurs gestionnaires financiers du pays. Notre parti se compose de travailleurs et de familles de travailleurs ordinaires qui doivent faire avec moins. Ces canadiens savent donc mieux que personne gérer des ressources. Une mère seule qui élève une famille sait se débrouiller avec peu de moyens. Parce que notre parti est un

parti de Canadiens ordinaires, il jouit sans contredit — c'est le ministère des Finances, qui n'est certes pas affilié au NPD, qui le dit — du meilleur bilan en matière de responsabilité financière.

Nous exerçons à l'égard de la question des Jeux Olympiques la même surveillance que nous exerçons ici, au Parlement, et dans les assemblées législatives provinciales.

J'en reviens à l'article diffusé par le Groupe CNW le 15 septembre 2006. On y disait ceci:

Les Jeux Olympiques de 2010 vont coûter aux contribuables britanno-colombiens près d'un milliards de dollars de plus que ne l'avait précédemment annoncé le gouvernement, selon le vérificateur général suppléant de la province.

Dans un rapport cinglant publié jeudi, Arn van Iersel estime le coût réel des Jeux Olympiques à au moins 2,5 milliards de dollars, dont 1,5 milliard de dollars provenant de la province.

● (1335)

Le gouvernement de la Colombie-Britannique insiste pour dire que sa contribution totale aux jeux s'élève à 600 millions de dollars. Toutefois, M. van Iersel affirme que ce chiffre ne tient pas compte de frais clés liés aux Jeux Olympiques [...]

Le gouvernement, dit-il, doit dire la vérité à la population.

« Compte tenu que la responsabilité ultime de l'aspect financier des jeux revient à la province, nous croyons qu'il faut fournir régulièrement aux contribuables un compte rendu complet des coûts totaux des jeux », indique le rapport. « Jusqu'à présent, la province a seulement rendu des comptes concernant l'enveloppe de 600 millions de dollars qui a été établie; cependant, il existe bien d'autres coûts liés aux jeux que la province n'a pas signalés comme tels. »

Le rapport de 65 pages souligne également d'importants problèmes entourant la gestion et le marketing des Jeux Olympiques et prévient que les coûts pourraient monter. Par exemple, M. van Iersel a découvert que la province avait perdu 150 millions de dollars de recettes prévues associées à la diffusion et aux commandites internationales en omettant d'adopter une « stratégie de couverture », ce qui est d'usage, pour se protéger contre les fluctuations du dollar.

Il a aussi découvert que le gouvernement doit lancer sa campagne de marketing six ans plus tard que prévu parce qu'il ne s'était pas rendu compte que le Comité international olympique exige que de telles campagnes ne soient lancées qu'après la tenue des Jeux olympiques précédents. La Colombie-Britannique prévoyait lancer sa campagne en 2003, mais elle doit attendre après les Jeux olympiques d'été de 2008 à Beijing. Selon M. van Iersel, ce délai pourrait nuire au plan de la province d'obtenir 4 milliards de dollars de retombées économiques.

Le rapport du vérificateur précise aussi que le Comité d'organisation de Vancouver (COVAN) a transféré les risques liés à la construction de bon nombre des sites à d'autres partenaires. Toutefois, si la hausse des coûts empêche les partenaires de terminer leur travail, « la province risque de devoir fournir plus de financement au COVAN pour que les projets puissent être terminés », déclare le rapport.

La province a mis de côté 76 millions de dollars pour couvrir ce genre de coûts imprévus, mais le vérificateur général se demande si ce fonds d'urgence sera suffisant.

Selon le porte-parole néo-démocrate Harry Bains, le rapport montre que la Colombie-Britannique risque une catastrophe financière comparable à celle liée aux Jeux Olympiques de 1976 à Montréal.

« Nous n'avons qu'à regarder ce qui s'est passé à Montréal et à Athènes », a-t-il dit. « Nous ne voulons pas que cette situation se produise ici, mais en regardant le gouvernement aller et en voyant la tangente qu'emprunte la gestion des jeux, je pense qu'il y a un risque concret de répéter l'expérience vécue ailleurs si nous n'arrêtons pas maintenant. »

Un rapport fédéral, également publié jeudi, confirme les avertissements du vérificateur général au sujet de la hausse des coûts de construction [...]

« La hausse du coût des matériaux et de la main-d'oeuvre et le manque de soumissions concurrentielles et de gens de métier compétents, en particulier dans la vallée du Bas-Fraser, entraînent une montée en flèche des coûts pour la Colombie-Britannique », indique le rapport.

C'est tiré d'un article du *Times Colonist* de Victoria qui présente bien nos préoccupations.

Initiatives ministérielles

Nous appuyons de tout coeur les principes et les idéaux du mouvement olympique et du mouvement paralympique. Nous appuyons également de tout coeur nos athlètes. Depuis les tout débuts, le NPD a toujours demandé que l'on accorde un plus grand appui aux athlètes canadiens. Cela ne fait aucun doute. Toutefois, nous nous préoccupons également au plus haut point des dépassements de coûts appréhendés pour ces Jeux olympiques. Nous soulevons régulièrement ces questions, tant à Victoria qu'ici au Parlement fédéral.

Nous avons pensé que le projet de loi C-47 pourrait aider à régler en partie ces dépassements de coûts appréhendés. Nous voulons nous assurer que le Comité des Jeux olympiques de Vancouver peut faire ce qu'il faut pour garantir que les contribuables se verront imposer le moins d'obligations possible.

Nous voulons tout simplement nous assurer que le gouvernement de la Colombie-Britannique fait bien son travail et voit à ce qu'il ne soit pas nécessaire de verser des fonds supplémentaires. Toutefois, tout comme le vérificateur de la Colombie-Britannique, nous nous préoccupons de façon générale de l'orientation adoptée par le gouvernement provincial.

Nous appuyons en principe le projet de loi C-47 et nous avons proposé des amendements constructifs qui visent à l'améliorer de façon qu'il reflète certaines des préoccupations que les gens ont soulevées, jugeant qu'il allait peut-être trop loin.

Il ne fait aucun doute que la disposition de caducité ainsi que l'exemption relative aux médias électroniques feront une différence. Nous avons envoyé un message très clair au comité d'organisation des Jeux de Vancouver, l'informant que nous tenons à nous assurer que les règlements tiennent compte de l'esprit des commentaires que le NPD a formulés au Comité de l'industrie et ici, à la Chambre.

Nous voulons nous assurer que ces jeux se passeront bien et qu'une fois qu'ils seront terminés, les Canadiens et les Britanno-Colombiens seront heureux de la façon dont ils se seront déroulés et fiers du fait que nous avons tenu en 2010 des Jeux Olympiques dans la région de Vancouver et de Whistler qui auront réellement représenté les idéaux du mouvement olympique, ainsi que ceux de tous les Canadiens.

● (1340)

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, je suis quelque peu déçu d'entendre le député de Burnaby—New Westminster agiter des prédictions pessimistes, dire que tout se passera terriblement et qu'on dépassera le budget.

Néanmoins, je trouve encourageants les propos du député de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, car il fait preuve d'un grand optimisme, exactement comme notre gouvernement. Les Jeux olympiques d'hiver de 2010, qui se tiendront à Vancouver et à Whistler, constituent une occasion exceptionnelle pour les Canadiens. Il n'y a aucune raison d'être pessimiste. La seule période sombre furent les dix années pendant lesquelles des gouvernements néo-démocrates se sont succédé en Colombie-Britannique, laissant les coffres de la province complètement à sec.

Je suis heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi C-47, qui vise à protéger les marques et le droit d'accorder des licences pour les Jeux olympiques d'hiver de Vancouver-Whistler.

Comme nous le savons, les Jeux olympiques d'hiver de 2010 auront une énorme incidence non seulement sur la Colombie-Britannique, mais aussi sur le Canada et sur l'ensemble des autres pays. Réfléchissons un instant à ces chiffres. Les jeux rassembleront

5 000 athlètes olympiques et 1 700 athlètes paralympiques, ainsi que les officiels de chaque pays. Plus de 80 pays participeront aux Jeux olympiques et 40, aux Jeux paralympiques. L'événement attirera 10 000 représentants des médias et sera suivi par plus de 3 milliards de téléspectateurs partout dans le monde.

Pour garantir le succès des jeux d'hiver, le comité d'organisation de Vancouver, que nous appelons le COVAN, a besoin de solides assises juridiques et financières. Le projet de loi C-47 répondra à l'engagement qu'a pris le gouvernement envers le Comité international olympique, à savoir protéger les marques liées aux Jeux olympiques et aux Jeux paralympiques. Il permettra au COVAN de recueillir auprès du secteur privé l'argent des commandites dont il a besoin pour terminer les jeux et pour veiller à ce qu'ils respectent le budget, qu'ils soient une réussite et qu'ils laissent un legs important pour le Canada.

Qu'on songe aux Jeux olympiques d'hiver de Calgary, en 1988. Même aujourd'hui, près de 20 ans plus tard, des athlètes du monde entier affluent toujours vers Calgary pour utiliser ses installations olympiques, qui constituent un legs impérissable de ces jeux.

Ce projet de loi est-il important? Bien sûr que oui. John Furlong, PDG du COVAN, a dit que les organisateurs ont besoin d'environ 1,87 milliard de dollars pour préparer les jeux. Une des plus importantes sources de financement de ces jeux, ce sont les commandites d'entreprise. En fait, environ 40 p. 100 des recettes proviendront des partenariats et des licences.

L'importance de ces partenariats et de ces licences découle de deux principaux facteurs. D'abord, les commanditaires et les titulaires de licence doivent bénéficier d'une vaste exposition publique et d'importants avantages de commercialisation en s'associant à un événement aussi positif et médiatisé que les Jeux olympiques d'hiver de 2010, à Vancouver et à Whistler. Ensuite, la nature des jeux d'hiver de 2010 est unique. Il n'y aura aucun autre événement comme celui-là dans le monde. Cette année-là, aucun autre événement n'attirera vraisemblablement autant de téléspectateurs ou ne captera autant l'attention des gens du monde entier, et cela est appréciable. C'est la raison pour laquelle nous trouvons des commanditaires pour les Jeux olympiques.

Aux termes du projet de loi C-47, si une personne ou une société non autorisée tente de tirer profit des Jeux olympiques d'hiver de 2010, le COVAN disposera des moyens juridiques nécessaires pour protéger efficacement et rapidement ses droits et ceux de ses partenaires et des titulaires de licence. L'actuelle Loi sur les marques de commerce offre une certaine protection, mais elle ne suffit pas. On craint que la loi ne réponde pas pleinement aux besoins légitimes des organisateurs des Jeux olympiques de contrer les menaces qui pèsent sur leurs droits en matière de commercialisation.

On dénonce aussi l'inefficacité de la loi actuelle face aux menaces émergentes dont, notamment, le marketing insidieux, technique qu'emploient les compagnies afin de s'associer frauduleusement aux jeux olympiques d'hiver dans l'esprit du public. Tout en assurant une approche équilibrée de la question, le projet de loi C-47 répond à ces préoccupations en permettant au COVAN d'intenter des poursuites, au besoin.

Je n'ai pas le temps de parler de chaque élément du projet de loi, mais j'aimerais prendre quelques instants pour rappeler à mes collègues à la Chambre certaines de ses mesures clés.

Initiatives ministérielles

Tout d'abord, la Loi sur les marques olympiques et paralympiques définit explicitement la terminologie, les symboles et les marques à protéger contre les fraudeurs. Le projet de loi protège le droit du COVAN, le Comité olympique canadien et le Comité paralympique du Canada de défendre ces marques. Ceux-ci peuvent tenter des poursuites en vertu du projet de loi et accepter d'attribuer ces droits à leurs divers partenaires, au besoin.

• (1345)

Quelles sont ces marques? Il y en a plus de 60 sur la liste que j'ai ici. Les Canadiens reconnaissent les cinq anneaux olympiques, le flambeau olympique, ou encore le symbole officiel des Jeux olympiques de 2010, l'inukshuk. Il y a beaucoup d'autres termes et symboles qu'on associe aux Jeux olympiques, et ils sont officiellement protégés aux termes du projet de loi dont nous sommes saisis.

Le projet de loi interdirait deux grands types de pratiques.

Tout d'abord, personne ne peut se servir d'une marque olympique ou paralympique dans le cadre d'une activité commerciale sans le consentement du COVAN, et ce, jusqu'à la fin de 2010.

Deuxièmement, le projet de loi interdit la pratique couramment appelée marketing insidieux, dont j'ai parlé précédemment. Il empêche les particuliers et les entreprises de mener une activité commerciale qui pourrait porter le public à croire, à tort, qu'une entreprise ou une personne et les produits et services qu'elles offrent sont liés aux Jeux olympiques d'hiver, et cela sans avoir acheté le droit de la faire.

En plus de cela, le projet de loi prévoit un certain nombre d'exceptions et précise les recours possibles dans les cas où les droits ne sont pas respectés.

Si nous avons présenté ce projet de loi, c'est notamment pour régler le problème du marketing insidieux. Certains de nos téléspectateurs se demandent peut-être ce que c'est exactement. C'est lorsqu'une personne ou une entreprise non autorisée agit de façon à faire croire au public qu'elle est associée aux Jeux de 2010. Comme je l'ai déjà mentionné, cela sera désormais interdit.

Malheureusement, il faut parfois beaucoup de temps aux tribunaux pour trancher ce genre de différend. En fait, il est très difficile de convaincre un tribunal de rendre une injonction et de faire cesser l'utilisation illégale alléguée d'une marque de commerce avant la fin du procès. De tels retards constitueraient un problème énorme pour les Jeux de 2010 à Vancouver-Whistler puisque les jeux seraient terminés bien avant la fin du procès. Les dommages auraient déjà été causés et les chances d'obtenir réparation seraient très minces, sinon inexistantes.

C'est pourquoi le projet de loi C-47 permet au COVAN de faire cesser le marketing insidieux sans avoir à prouver que les jeux subiront un préjudice irréparable. C'est principalement à cause de cette norme concernant le préjudice irréparable qu'il est difficile de convaincre un tribunal d'accorder une injonction dans les litiges relatifs aux marques de commerce. Notre projet de loi élimine cet obstacle jusqu'à la fin des Jeux de 2010. Lorsqu'on éteindra la flamme olympique en 2010, cet aspect du projet de loi cessera d'être en vigueur.

En réalité, très peu de situations de ce genre se rendront jusque devant les tribunaux. Ce projet de loi donne en fait au COVAN le pouvoir dont il a besoin pour forcer ces fraudeurs à mettre fin à leurs activités.

Le projet de loi C-47 donne aussi aux organisations olympiques désignées le pouvoir de protéger la marque olympique contre toute utilisation non autorisée ou illégitime, mais nous avons fait attention

pour ne pas présenter une mesure législative trop oppressive ou de portée trop vaste.

Comme les députés le savent, ce projet de loi a fait l'objet de nombreux amendements qui visaient à répondre aux préoccupations d'intervenants clés et de membres du comité. Par exemple, le projet de loi C-47 prévoit une exemption pour les entreprises canadiennes qui, avant le 2 mars, utilisaient des marques de commerce qui pourraient être en conflit avec les marques olympiques. Ces entreprises ne peuvent pas soudainement commencer à se servir d'une marque existante à une nouvelle fin pour profiter de la manne olympique, mais elles peuvent continuer de l'utiliser comme elles le faisaient auparavant. Par exemple, si un restaurant s'appelle « Olympic Pizza », nous ne le forcerons pas à fermer ses portes à moins qu'il ne décide soudainement de se servir du mot « Olympic » pour promouvoir d'autres produits et services.

Nous ne ciblons pas les petits commerces. Nous ne ciblons pas les Canadiens qui ont utilisé ces marques dans le passé. Nous sommes simplement raisonnables.

On précise également clairement dans le projet de loi que ce dernier n'a pas pour objectif d'entraver la liberté de la presse ou de faire taire les gens qui critiquent les jeux. Mon collègue de West Vancouver—Sunshine Coast a également soulevé ce point. Nous avons des protections au Canada. En tant que Canadiens, nous sommes fiers des libertés dont nous jouissons et que nous protégeons dans notre pays, et ces libertés continueront d'être protégées en vertu de notre projet de loi.

Comme je l'ai mentionné auparavant, notre nouveau gouvernement conservateur est déterminé à faire des Jeux d'hiver de 2010 un grand succès. Les principaux gagnants seront certainement les gens de la Colombie-Britannique et du reste du Canada, et quelques-unes de nos contributions sont assez évidentes. En tant que gouvernement, nous avons prévu 552 millions de dollars pour faire des Jeux d'hiver une réalité, y compris 290 millions de dollars pour les sites où se tiendront les manifestations sportives et culturelles.

Certaines des contributions que nous faisons sont moins tangibles, mais pas moins importantes, et le projet de loi C-47 qui vise à protéger les marques liées aux Jeux olympiques relève certainement de cette catégorie.

• (1350)

C'est un projet de loi équilibré qui est similaire à des mesures législatives mises en place par d'autres pays hôtes dans le passé. C'est une mesure législative nécessaire pour s'assurer que les Jeux d'hiver sont une énorme réussite financière et que le Canada, ainsi que les organisateurs, peuvent laisser un héritage durable aux prochaines générations.

Le monde attend de redécouvrir le Canada. Les collectivités de l'ensemble de la Colombie-Britannique et du Canada se réjouissent des possibilités économiques et des nouvelles installations sportives que les Jeux d'hiver de 2010 leur offriront. Ne les décevons pas. J'encourage tous les députés à assurer l'adoption rapide de ce projet de loi très important.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Questions ou observations? Reprise du débat. La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

Une voix: Avec dissidence.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

* * *

LA LOI SUR LA MISE EN QUARANTAINE

La Chambre passe à l'étude du projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la mise en quarantaine, dont le comité a fait rapport sans propositions d'amendement.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Puisqu'il n'y a pas de motions à l'étape du rapport, la Chambre passe au vote sans débat sur la motion d'adoption du projet de loi à l'étape du rapport.

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé, PCC) propose que le projet de loi soit adopté.

(La motion est adoptée.)

• (1355)

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

M. Steven Fletcher (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans le débat sur le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la mise en quarantaine.

En décembre 2006, nous avons mis en oeuvre la Loi de 2005 sur la quarantaine. Elle remplaçait l'ancienne Loi sur la quarantaine qui faisait état d'autorités désuètes. La nouvelle Loi sur la quarantaine vise à empêcher que des maladies contagieuses soient introduites aux points d'entrée au Canada, comme les aéroports et les ports, et se répandent. Il s'agit d'un outil essentiel pour faire face à des urgences en santé publique pouvant être d'envergure internationale.

En décembre 2006, nous avons aussi présenté le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la mise en quarantaine à la Chambre des communes. Ce projet de loi vise à modifier le texte de l'article 34 de la Loi de 2005 sur la mise en quarantaine afin de remédier à certains problèmes de mise en oeuvre qui ont trait à la notification préalable par les conducteurs de véhicules comme des aéronefs ou des bateaux.

Dans sa forme de mai 2005, l'article 34 exige que les conducteurs de véhicules donnent une notification préalable à une autorité désignée par le ministre de la Santé au point d'entrée au Canada le plus proche.

Le libellé de cet article pose des problèmes de mise en oeuvre. L'un d'eux a trait à l'obligation du conducteur de donner avis, avant son arrivée au Canada, au point d'entrée le plus proche. En cas d'urgence sanitaire à bord, il se pourrait qu'il ne puisse déterminer lequel des multiples points d'entrée au Canada est en fait le plus proche au moment où il donne avis.

Un autre problème concerne la nécessité de désigner une autorité qui se trouve à ce point d'entrée le plus proche. Or, l'autorité qui serait la plus appropriée, telle qu'un agent de douane ou de quarantaine, ne se trouve pas nécessairement à chaque point d'entrée, notamment tous les aéroports et tous les petits ports d'accueil du trafic international. Désigner une autorité appropriée à ces points d'entrée n'est donc pas une solution viable.

Le projet de loi C-42 règle tous ces problèmes en exigeant que les conducteurs de véhicules avisent un agent de quarantaine avant leur arrivée au Canada s'ils ont des motifs raisonnables de soupçonner:

Déclarations de députés

a) qu'une personne, les marchandises ou toute autre chose à bord de leur véhicule risquent de propager une maladie transmissible, ou
b) qu'une personne à bord de leur véhicule est décédée.

Pour les conducteurs d'un véhicule terrestre, ce serait normalement le premier agent de douane qu'ils rencontrent à leur arrivée à la frontière.

Lors de la rédaction du projet de loi C-42, la décision a été prise de ne pas obliger les conducteurs de véhicules terrestres, tels que les autocars, autobus et trains, à donner avis à l'avance, mais de mettre l'accent sur les véhicules qui arrivent au Canada par voie aérienne ou maritime. Le nouveau Règlement sanitaire international n'oblige pas les conducteurs de véhicules terrestres à aviser à l'avance. De plus, on pourrait toujours prendre un règlement plus tard qui les obligerait effectivement à aviser à l'avance si l'on juge que c'est nécessaire.

Le projet de loi C-42 a été débattu en deuxième lecture et renvoyé au Comité permanent de la santé le 29 mars. Les membres du comité se sont exprimés sur la question de savoir si les conducteurs devaient aviser à l'avance et si cette obligation devait également valoir pour les véhicules terrestres tels que les autobus, autocars et trains.

Nous avons entendu le point de vue du comité. Nous sommes déterminés à prendre toutes les mesures qui s'imposent afin d'être avisés à l'avance par les conducteurs de véhicules, y compris les véhicules terrestres, des risques de propagation d'une maladie transmissible. Les Canadiens n'attendent rien de moins.

Sous la direction de M. Clément, le gouvernement...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre, s'il vous plaît. Je rappelle au secrétaire parlementaire que nous ne devons pas désigner les députés ou les ministres par leur nom, mais par leur titre ou leur circonscription. Ce rappel à l'ordre me fournit une bonne occasion d'interrompre son allocution et il peut méditer sur cette règle pendant que nous passons aux déclarations de députés.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Français]

LES MONUMENTS DE LA FRANCOPHONIE

M. Royal Galipeau (Ottawa—Orléans, PCC): Monsieur le Président, demain, au Centre culturel d'Orléans, le troisième d'une série de six monuments sera dévoilé dans le cadre des Monuments de la francophonie. J'en salue les créateurs, y compris le Richelieu International.

C'est du désir de se doter de services en français que le Mouvement d'implication francophone d'Orléans a ouvert ce centre culturel en 1985. J'étais là. Au fil des ans, plusieurs programmes et organismes y ont vu le jour grâce au dévouement de ses adhérents, de ses bénévoles, de ses employés et des communautés francophone et francophile.

Le MIFO poursuit sa mission qui est de promouvoir la culture française et de répondre à nos besoins artistiques, culturels et éducatifs. Cet outil crée de nouveaux porteurs de flambeau.

Le monument, sous forme de mégadraperie franco-ontarien, sera hissé sur un mât de 25 mètres dans un site célébrant la vitalité de notre communauté.

Déclarations de députés

●(1400)

[Traduction]

LE SECTEUR MANUFACTURIER

M. John Maloney (Welland, Lib.): Monsieur le Président, le secteur manufacturier du Canada traverse une crise. Au cours des 20 dernières années, le Canada a perdu plus de 200 000 emplois dans le secteur manufacturier parce que des sociétés ont réduit leurs effectifs, ont déplacé leurs activités à l'étranger ou, simplement, ont fermé parce que leurs profits diminuaient. Dans ma région seulement, la région du Niagara, nous avons perdu 4 400 emplois au cours des cinq dernières années et nous anticipons d'autres pertes. Le secteur manufacturier du Canada a grand besoin qu'on s'en occupe.

Ces pertes font peser une grande menace sur notre économie et sur l'avenir des programmes sociaux. Les emplois dans le secteur manufacturier génèrent plus de 20 millions de dollars en impôts réels, qui contribuent au maintien des régimes publics de soins de santé et d'éducation et de l'infrastructure de notre pays. Plus important encore, cet argent sert à rembourser des prêts hypothécaires et à nourrir et à vêtir des gens.

Notre pays doit se fixer des priorités à court terme et élaborer un plan à long terme pour renforcer nos secteurs manufacturiers. En misant sur des échanges commerciaux équitables, l'investissement dans la recherche-développement, l'adoption de nouvelles technologies et l'amélioration continue des compétences de notre main-d'oeuvre, nous créerons un climat favorable qui permettra au Canada d'être à l'avant-garde de la vague de nouvelles stratégies mondiales dans le secteur manufacturier, mais nous devons agir maintenant.

* * *

[Français]

LE 350^E ANNIVERSAIRE DE FONDATION DE LA VILLE DE LONGUEUIL

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Monsieur le Président, Longueuil célèbre cette année le 350^e anniversaire de sa fondation par le Sieur Charles Le Moyne qui nomma sa nouvelle seigneurie en souvenir d'un village de sa Normandie natale.

Afin de célébrer dignement ces 350 ans d'histoire, tout au long de l'année 2007, les citoyens, les organismes et les autorités municipales s'unissent pour offrir à la population de nombreuses festivités ainsi que des activités aussi originales les unes que les autres.

Longueuil est aujourd'hui la cinquième ville en importance au Québec. À quelques jours de l'ajournement de nos travaux parlementaires et des festivités entourant les célébrations de la Fête nationale du Québec, je veux souligner ce haut fait d'histoire pour le pays, offrir à la population de Longueuil mes meilleurs voeux pour un bel été et l'inviter à participer en grand nombre aux activités entourant le 350^e anniversaire de Longueuil.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

Mme Catherine Bell (Île de Vancouver-Nord, NPD): Monsieur le Président, nous comprenons la frustration des collectivités des Premières nations qui ont fait l'objet de tentatives d'assimilation pendant 140 ans et qui ont été dépossédées de leurs terres, de leurs droits, de leurs espoirs et de leur dignité. Cela fait trop longtemps que le gouvernement du Canada ne tient pas sa promesse de remédier à cette injustice.

Les collectivités des Premières nations sont confrontées à un taux de chômage élevé, à des logements inadéquats et aux séquelles du système des pensionnats indiens. Elles ont hâte au jour où le premier ministre présentera des excuses au sujet de la tragédie des pensionnats indiens. De plus, elles souhaitent signer des traités et obtenir la reconnaissance de leurs langues et de leur histoire. Elles espèrent éradiquer la pauvreté et l'injustice sociale.

Jeudi prochain, le 21 juin, marquera la Journée nationale des Autochtones. Dans la circonscription d'Île de Vancouver, les membres des Premières nations célébreront leur patrimoine et leur culture, et il faut dire qu'ils ont bien des raisons d'en être fiers. Leurs racines sont solides et leur volonté de réussite est inébranlable.

Je serai présente pour célébrer avec eux, pour leur assurer que le NPD est déterminé à faire en sorte que toutes les Premières nations du Canada soient traitées avec justice et équité.

* * *

LES SÉNATEURS D'OTTAWA

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, les espoirs des Sénateurs d'Ottawa de remporter la Coupe Stanley ont pris fin après une série âprement disputée contre les Ducks d'Anaheim. Le leader des Sénateurs, sur la glace comme sur le banc, a été l'ailier droit de 28 ans, Chris Neil.

Chris est né et a grandi à Flesherton, dans ma circonscription, Bruce—Grey—Owen Sound. Il joue pour les Sénateurs depuis 1998. C'est un attaquant de puissance qui joue avec passion.

Chris a joué un rôle crucial pour les Sénateurs au cours des séries éliminatoires de 2007. Il a fait sentir sa présence sur le banc et le long des bandes.

Chris Neil est un favori des partisans, à Ottawa comme à Flesherton. Pendant la finale de la Coupe Stanley, des centaines de partisans, y compris son père Barry et ses frères Jeff, Dan et Jason, ont rempli l'arène de Flesherton pour regarder jouer leur héros. La ville entière était couverte de rubans et autres décorations rouges pour montrer son appui.

Je félicite Chris Neil pour sa superbe saison. C'est un excellent ambassadeur pour notre circonscription et pour le hockey. Nous sommes tous fiers de lui.

* * *

LA MÉDAILLE DE LA BRAVOURE

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Monsieur le Président, demain sera un jour de grande fierté pour les habitants de ma circonscription, Newton—Delta-Nord. L'un de nos meilleurs policiers, l'agent Gerald Proctor, qui est aussi l'un de nos concitoyens, recevra la Médaille de la bravoure de la Gouverneure générale du Canada.

L'agent Proctor sera décoré pour avoir secouru une femme dont la voiture avait plongé dans le fleuve Fraser à la suite d'une collision. Comme beaucoup de policiers remarquables de ma collectivité, l'agent Proctor n'a pas hésité à risquer sa vie. Il a plongé dans les eaux glaciales pour secourir la victime.

Je sais que je parle au nom de tous les habitants de ma circonscription et de tous les députés lorsque je félicite l'agent Proctor de cet honneur bien mérité. Je vous invite à vous joindre à moi pour le féliciter de ce grand honneur et de sa contribution à titre de Canadien exceptionnel.

Déclarations de députés

●(1405)

LA MÉDAILLE DE LA BRAVOURE

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Monsieur le Président, demain, Daniel Peacock, de Rimbey, en Alberta, recevra la Médaille de la bravoure de la Gouverneure générale.

En juin dernier, alors qu'il campait avec un groupe de son église, Daniel, qui est âgé de 15 ans, a risqué sa vie pour sauver un ami de la noyade dans le fort courant de la rivière Ram. Daniel a immédiatement réagi quand son compagnon de camping a perdu l'équilibre et est tombé dans des eaux profondes et tumultueuses. En luttant contre le fort courant avec son ami effrayé dans les bras, Daniel est remonté à la surface et a aidé le jeune homme en difficulté à gagner la rive où se trouvaient des secouristes.

Grâce à sa maturité, son ingéniosité et son courage, Daniel a probablement évité une noyade tragique. Il a montré son altruisme lorsqu'il a déclaré: « Ma vie n'est pas plus importante que celle de Jeromy et je n'aurais pas pu vivre avec moi-même si je l'avais regardé se noyer. »

Daniel Peacock est un héros. Au nom des électeurs de Wetaskiwin, je tiens à le remercier de son acte noble et à féliciter ses parents d'avoir élevé un jeune homme aussi remarquable.

* * *

[Français]

LA JOURNÉE MONDIALE DU DON DE SANG

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, en cette Journée mondiale du don de sang, j'aimerais remercier les donateurs de sang du Québec et du monde entier, mais surtout souligner l'importance de la sécurité transfusionnelle dans l'accès universel aux dons de sang. À cet égard, le scandale canadien du sang contaminé aura été l'une des pires tragédies médicales du dernier siècle.

En effet, le 7 juin dernier, la Cour supérieure du Québec a approuvé la Convention de règlement intervenue entre le gouvernement du Canada et les membres du recours collectif des personnes infectées du virus de l'hépatite C avant 1986 et après 1990.

S'il faut applaudir ce premier règlement juridique, il est malheureusement trop tard pour les 500 personnes décédées qui ont été exclues du premier programme libéral d'indemnisation et qui ont attendu en vain celui des conservateurs.

Espérons que pour leurs héritiers et les 5 500 personnes infectées, qui ont dans plusieurs cas tout perdu, cet accord permettra au moins un soupir de soulagement.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Rod Bruinooge (Winnipeg-Sud, PCC): Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole aujourd'hui afin de souligner l'annonce historique faite mardi après-midi par le très honorable premier ministre au sujet d'une nouvelle approche progressiste visant la résolution de revendications particulières.

Nous connaissons tous les incidences négatives de revendications particulières non résolues, soit la frustration, les tensions, l'effritement de la bonne volonté chez les Premières nations et les autres Canadiens. Lorsque le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien a été nommé, il s'est engagé à améliorer ce système

inefficace. L'annonce de cette nouvelle approche constitue pour le gouvernement un très grand pas dans la bonne direction.

Je tiens à féliciter le premier ministre, le ministre et le chef national, Phil Fontaine, pour cette réalisation importante. Il s'agit là d'un exemple impressionnant de ce qu'il est possible de faire quand les gouvernements et les Premières nations s'engagent à collaborer pour améliorer la vie des peuples et des collectivités des Premières nations du Canada.

* * *

KURT WALDHEIM

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Monsieur le Président, lorsque disparaissent des gens qui ont apporté une grande contribution à notre société et au monde, il importe que nous leur rendions hommage pour le bien qu'ils ont fait.

Kurt Waldheim est décédé aujourd'hui à l'âge de 88 ans. Il a été le 4^e secrétaire général des Nations Unies, de 1972 à 1981. En 1956, il a été nommé ambassadeur au Canada et est retourné au gouvernement en 1960. Il est devenu ensuite le représentant permanent de l'Autriche aux Nations Unies en 1964.

En 1968, il a été nommé ministre fédéral des Affaires étrangères de l'Autriche. Puis, il a de nouveau été désigné représentant permanent aux Nations Unies en 1970. M. Waldheim a servi deux mandats comme secrétaire général des Nations Unies, durant lesquels il a dirigé les opérations de secours en cas de désastre au Bangladesh, au Nicaragua et au Guatemala, ainsi que les missions de maintien de la paix à Chypre, au Moyen-Orient, en Angola et en Guinée. Après son retour en Autriche, il a été élu président en 1986, poste qu'il a occupé jusqu'en 1992.

Il a apporté une grande contribution à son pays et au monde comme secrétaire général des Nations Unies, et nous l'en remercions.

* * *

LES ANCIENS COMBATTANTS

Mme Betty Hinton (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Monsieur le Président, le nouveau gouvernement du Canada soutient énergiquement les anciens combattants et les veuves d'anciens combattants.

Au lieu de chercher à se faire du capital politique à bon marché, le député de Pickering—Scarborough—Est devrait encourager ses collègues libéraux qui siègent au Comité des anciens combattants à se concentrer sur le mandat du Programme pour l'autonomie des anciens combattants.

Le gouvernement conservateur a augmenté de 523 millions de dollars par année les dépenses consacrées aux anciens combattants, alors que l'ancien gouvernement libéral les a réduites, en 1995 et en 1998, d'un montant global de 69,7 millions de dollars.

Le gouvernement conservateur a ajouté 12 200 nouveaux clients à la liste des bénéficiaires du Programme pour l'autonomie des anciens combattants, alors que le gouvernement libéral en avait exclus les anciens combattants alliés.

Nous avons présenté une déclaration des droits des anciens combattants, alors que les libéraux ont aboli le programme d'inhumation lorsqu'ils étaient au pouvoir.

Nous avons créé le poste d'ombudsman des anciens combattants, alors que les libéraux avaient réduit le tarif de remboursement des frais de déplacement ainsi que les traitements fournis aux anciens combattants.

Déclarations de députés

Le nouveau gouvernement du Canada a invité l'opposition officielle à participer, en comité, aux travaux visant à améliorer le Programme pour l'autonomie des anciens combattants. Notre nouveau gouvernement soutient et apprécie à leur juste valeur les hommes et les femmes qui se sont sacrifiés et qui se sont battus pour protéger nos libertés. À nos yeux, ils sont prioritaires. Les libéraux...

• (1410)

Le Président: La députée de Victoria a la parole.

* * *

LE PROJET ACCESS HEALTH CENTRE

Mme Denise Savoie (Victoria, NPD): Monsieur le Président, je prends aujourd'hui la parole au sujet d'un projet novateur et important dans ma collectivité, Access Health Centre.

AIDS Vancouver Island et la Victoria Cool Aid Society comptent créer, de concert, un centre de soins de santé complet destiné aux sans-abri et aux gens atteints du VIH-sida et de l'hépatite C, qui n'ont pas toujours accès aux soins médicaux ordinaires.

Le centre s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de soins préventifs et de lutte contre la toxicomanie. Il offrira des services efficaces tout en réduisant les coûts pour le gouvernement et la société.

Tous les partis appuient ce projet. Tous les députés du sud de l'île de Vancouver en reconnaissent la valeur et le potentiel pour aider les sans-abri à reconstruire leur vie.

Ce projet s'impose et exige la participation de tous les ordres de gouvernement. J'encourage instamment le gouvernement conservateur à participer au projet en lui offrant un appui financier afin qu'il puisse devenir réalité.

* * *

L'ANNIVERSAIRE DE LA CONGRÉGATION BETH SHALOM

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour souligner le 50^e anniversaire de la congrégation Beth Shalom, qui est située à Ottawa-Vanier.

Le dimanche 27 mai, j'ai été heureux de participer à la cérémonie d'ouverture de ces célébrations. Un concert très animé intitulé « A Musical Odyssey » a été présenté pour l'occasion. C'était très amusant.

La congrégation est très active, dynamique et ouverte à tous les âges. Elle amène de la joie et du bonheur à beaucoup d'électeurs. Je profite de son 50^e anniversaire pour féliciter la congrégation.

Beth Shalom a adopté une vision partagée par de nombreux Canadiens, selon laquelle le Canada est une société ouverte, pluraliste et démocratique. Elle fait partie intégrante de notre tissu social et a contribué considérablement au développement de la ville d'Ottawa et de l'identité collective des Canadiens.

J'offre mes meilleurs voeux aux membres de la communauté juive, et plus particulièrement à la congrégation Beth Shalom, à l'occasion de cet heureux anniversaire.

* * *

[Français]

L'AUTORITÉ PALESTINIENNE

Mme Johanne Deschamps (Laurentides—Labelle, BQ): Monsieur le Président, en affaiblissant l'Autorité palestinienne, la communauté internationale n'a-t-elle pas renforcé ceux qui prétendent que seule la lutte armée permettra de sortir le peuple palestinien

de son marasme? Loin d'en profiter pour démontrer aux Palestiniens que la voie démocratique est la voie à suivre, la communauté internationale a marginalisé ceux qui privilégiaient la voie démocratique.

On en voit le résultat. Il semble que l'Autorité palestinienne soit en voie de perdre tout contrôle sur la bande de Gaza. De plus, des allégations font état de crimes de guerre par les parties palestiniennes impliquées. Nul ne peut se réjouir de cette situation inquiétante qui, en plus de compliquer la reprise des pourparlers de paix, rend la sécurité d'Israël encore plus problématique. Pendant qu'il en est encore temps, il faut renforcer de toute urgence l'Autorité palestinienne.

Le Canada, premier pays au monde à avoir coupé les vivres à l'Autorité palestinienne à la suite des dernières élections, ne peut se laver les mains de la situation actuelle. Le gouvernement a aujourd'hui l'occasion de démontrer qu'il est capable de promouvoir la paix. L'accord de La Mecque était une main tendue, et nous avons l'obligation d'y répondre.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Monsieur le Président, d'ici quelques heures, M. Din Ahmed pourrait être expulsé des États-Unis et renvoyé au Bangladesh, où il risque d'être exécuté. Cette mesure fait suite à un procès par contumace gravement vicié que le député de Mont-Royal a qualifié de procès politique sans application régulière de la loi.

Un bon nombre d'ONG, tels Amnistie Internationale, les évêques catholiques, le CFS, l'Église Unie et le Quaker Committee exhortent le Canada à accepter M. Ahmed au pays où il serait bien accueilli par des membres de sa famille qui vivent ici, dont une nièce qui habite dans ma circonscription.

D'autres députés, dont la députée de Halifax, appuient cette demande et ont travaillé à sa libération.

Le Canada est un pays humanitaire qui est opposé à la peine de mort et qui appuie l'application régulière de la loi. Il serait inadmissible que M. Ahmed soit renvoyé au Bangladesh et exécuté.

S'il devait être renvoyé, nous demandons au gouvernement du Canada d'exercer une surveillance à l'égard de M. Ahmed, de s'assurer qu'il ne soit pas torturé et de faire tout en son pouvoir pour s'assurer que la peine de mort ne sera pas exécutée.

Les membres de sa famille qui vivent au Canada ainsi que de nombreux Canadiens de partout au pays demandent que Din Ahmed soit épargné.

* * *

• (1415)

[Français]

LA LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2007

M. Daniel Petit (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Monsieur le Président, non seulement les libéraux ne reconnaissent pas le déséquilibre fiscal, voilà maintenant qu'ils votent contre le projet de loi C-52.

Questions orales

Le projet de loi est maintenant devant le Sénat, composé majoritairement de sénateurs libéraux non élus. S'il est bloqué par les libéraux au Sénat, cela se traduira par la perte de plus de 4 milliards de dollars en financement accordé à des allègements fiscaux et à des programmes à la clôture de l'exercice 2006, dont: un financement excédant 1 milliard de dollars pour aider les provinces à réduire le temps d'attente des patients; un financement en matière d'environnement de l'ordre de 1,5 milliard de dollars pour aider les provinces à soutenir des projets afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le chef du Parti libéral devrait faire preuve d'un peu plus de leadership en exhortant ses sénateurs libéraux irresponsables à accorder la priorité aux intérêts de la population canadienne, à respecter la volonté de la Chambre des communes et à voter pour le projet de loi C-52.

QUESTIONS ORALES

[Français]

L'AFGHANISTAN

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, le premier ministre aurait eu beaucoup à expliquer sur ses manipulations à propos de l'Afghanistan.

Commençons encore par la question de la Croix-Rouge. Lundi dernier, le ministre des Affaires étrangères prétendait des choses qui ont été contredites par le chef du Comité international de la Croix-Rouge à Kaboul qui a confirmé, lui, que la Croix-Rouge ne suit pas les enquêtes sur les allégations de tortures en Afghanistan.

Le premier ministre va-t-il admettre que les seuls qui enquêtent vraiment aujourd'hui sur les allégations de tortures en Afghanistan par les autorités afghanes sont les autorités afghanes?

[Traduction]

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, le Comité international de la Croix-Rouge a le droit de visiter les détenus à n'importe quel moment. C'est bien sûr un droit issu du droit international.

Tous les députés sont maintenant au courant, je crois, de la nouvelle entente que nous avons conclue avec le gouvernement de l'Afghanistan, entente qui réaffirme ce rôle que joue la Croix-Rouge.

Évidemment, comme tout le monde le sait, cette entente, qui a été déposée à la Chambre, établit clairement que c'est au gouvernement de l'Afghanistan qu'il incombe d'aviser le Canada, la Commission afghane indépendante des droits de la personne et la Croix-Rouge de toute mesure corrective concernant les plaintes relatives au traitement des prisonniers.

[Français]

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, voilà pour la Croix-Rouge et les tentatives de manipulations de ce gouvernement. Parlons maintenant de la censure aux affaires étrangères.

Le 25 avril, le premier ministre a déclaré que les ministres ne sont pas consultés sur les documents préparés en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Faux! Nous savons maintenant que le fameux rapport sur les allégations de tortures que le ministre prétend n'avoir jamais vu a bel et bien été transmis à son bureau « pour examen » et que le gouvernement interdit au fonctionnaire qui pourrait témoigner sur cette question de comparaître devant le comité parlementaire.

Le premier ministre va-t-il lever cette interdiction? Qu'a-t-il à cacher?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, je regrette de le dire, mais les accusations du chef du Parti libéral sont totalement fausses.

[Traduction]

Tout le monde sait que le ministère des Affaires étrangères présente des rapports annuels sur les droits de la personne. Il s'agit de rapports internes devant servir de guide pour l'élaboration des politiques.

Sur la question de la préparation des documents, tous les députés savent, pour l'avoir entendu à maintes reprises, que ces documents sont préparés par les fonctionnaires qui sont chargés de le faire. Cela se fait sans la moindre ingérence politique, et il en est de même pour les rapports.

Il n'y a absolument rien de vrai dans les allégations lancées par le chef du Parti libéral, et il devrait s'excuser.

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, il y a une façon simple de le savoir. Nous n'avons qu'à laisser les fonctionnaires témoigner devant le comité. Cette interdiction montre que le gouvernement a quelque chose à cacher.

Et il y a d'autre camouflage. Un ministère du gouvernement du premier ministre a produit, en novembre dernier, un rapport selon lequel la montée des talibans est si fulgurante que le pays pourrait se diviser en deux. Ce rapport n'a jamais été publié. Au lieu de cela, le gouvernement a publié, en février, un rapport très optimiste. Pourquoi? Cacher la vérité n'est pas une façon d'appuyer nos troupes et d'aider l'Afghanistan.

Comment le premier ministre a-t-il pu laisser ses ministres déposer un rapport qu'il savait faux?

• (1420)

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, il faut vivre sous un rocher pour ne pas se rendre compte que nos militaires doivent faire face à des défis bien réels en Afghanistan. Nous sommes très fiers du travail qu'ils accomplissent. Je suis certain que le chef libéral est bien conscient de cela aussi.

Il ne parle cependant jamais des progrès que nous faisons en Afghanistan, par exemple du fait que plus de 4,6 millions de réfugiés ont pu rentrer au pays, que le revenu par habitant a doublé et que l'économie afghane a triplé. Notre intervention contribue grandement à améliorer le sort du peuple afghan. C'est quelque chose que le chef du Parti libéral ne dit jamais aux Canadiens.

[Français]

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, le rapport du bureau du Conseil privé indique clairement que la résurgence talibane a été saisissante en 2006. Les attentats suicides et les explosifs improvisés ont eu un succès inattendu, selon le rapport. Pourtant, le ministre des Affaires étrangères a déposé un rapport au Parlement disant que tout était beau.

Questions orales

Pourquoi ce gouvernement conservateur continue-t-il à mentir aux Canadiens sur l'Afghanistan?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, tout le monde connaît les défis auxquels nos troupes font face en Afghanistan et il y a malheureusement quelques incidents regrettables comme des pertes de vie et plusieurs blessures.

Mais il y a beaucoup de choses positives que le Parti libéral ignore. Je veux en parler: 7,2 millions d'enfants sont maintenant vaccinés contre la polio; 4,3 millions d'enfants ont été vaccinés contre d'autres maladies infantiles; 77 p. 100 des Afghans ont dorénavant accès à des cliniques médicales, comparativement à moins de...

Le Président: L'honorable députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine a la parole.

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, le propre ministère du premier ministre a produit un rapport documentant une escalade dramatique de l'insurrection des talibans, qui pourrait déchirer le pays en deux.

En février, le ministre des Affaires étrangères, le ministre de la Défense nationale et la ministre de la Coopération internationale ont déposé en cette Chambre un rapport indiquant que tout allait pour le mieux.

Pourquoi ce gouvernement a-t-il choisi le secret et la tromperie au sujet de l'Afghanistan pour cacher la vérité aux Canadiens?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, nous sommes totalement ouverts. Je crois que même la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine sait qu'il y a des défis à relever en Afghanistan.

Le plus grand obstacle à la reconstruction de l'Afghanistan est la violence continue et les menaces incessantes de la part des talibans et d'Al-Qaïda, qui ont pour but premier d'empêcher les hommes, les femmes et les enfants afghans de vaquer normalement à leurs occupations quotidiennes. Nous voulons aider les Afghans, ce qui, je crois maintenant, n'est pas le cas des libéraux.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, encore une fois, la Croix-Rouge vient de contredire le gouvernement dans le dossier des prisonniers afghans. Un haut responsable de la Croix-Rouge a affirmé ne rien savoir de l'enquête entreprise par les autorités afghanes sur les allégations de torture. Pourtant, selon le gouvernement, la dernière entente entre les autorités afghanes et canadiennes prévoit que la Croix-Rouge soit tenue informée de l'enquête. Encore une fois, c'est le cafouillage le plus complet. On est au royaume du mensonge.

Le premier ministre peut-il donner l'heure juste et dire si, oui ou non, la Croix-Rouge est régulièrement informée de l'enquête sur les allégations de torture?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, je crois que tout le monde sait que nous avons conclu un accord avec le gouvernement afghan pour confirmer le rôle de la Commission internationale de la Croix-Rouge. L'arrangement supplémentaire ne crée d'aucune façon des obligations pour le Comité international de la Croix-Rouge. Toutefois, cet arrangement supplémentaire oblige le gouvernement afghan à informer le Canada, la Commission afghane indépendante

des droits de la personne et le Comité international de la Croix-Rouge des mesures correctives qu'il met en place.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, c'est complètement ridicule. Tout le monde est au courant que la Croix-Rouge fait partie de l'entente, sauf la Croix-Rouge. C'est un peu spécial: la Croix-Rouge ferait partie d'une entente sans le savoir. Les hauts dirigeants de la Croix-Rouge ne nous mentent pas, eux.

Le ministre pourrait-il en faire autant?

• (1425)

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, il s'agit d'un enjeu intéressant. En effet l'accord que nous avons fonctionné bien, à mon avis. Les représentants canadiens continuent d'entretenir un dialogue ouvert et constructif avec le Comité international de la Croix-Rouge quant aux questions touchant les détenus en Afghanistan. C'est clair qu'il fonctionne bien.

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, la volonté de cacher l'état réel de la situation en Afghanistan est tellement forte, que le ministre des Affaires étrangères n'a pas hésité à retirer du rapport la phrase suivante: « les exécutions sommaires, les disparitions, la torture et les emprisonnements sans procès sont choses communes ».

Comment le ministre des Affaires étrangères peut-il continuer à multiplier les déclarations rassurantes sur le traitement des prisonniers, alors qu'il censure délibérément des faits aussi troublants?

[Traduction]

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, j'ai déjà répondu à cette question. Nous l'avons entendue à maintes reprises et ça devient un peu lassant. Le fait est que ni le ministre ni son personnel politique n'ont pris part à la révision de quelque rapport que ce soit. Tout le travail d'édition est fait par le personnel du ministère, qui doit s'acquitter de ses obligations aux termes de la législation sur l'accès à l'information, appliquer cette législation et exercer son jugement en éditant les textes. C'est ce qui s'est passé en l'occurrence.

Les allégations formulées par la députée sont tout à fait fausses. Je lui demande d'être aimable et de les retirer parce qu'elles ne reposent sur rien.

[Français]

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement a commencé par nous servir un festival de versions contradictoires. Ensuite, on a eu droit à un rapport censuré par le ministre des Affaires étrangères. Puis, à deux reprises, on s'est servi de la Croix-Rouge pour cautionner des faussetés.

Pour un pays qui a la prétention d'inspirer la démocratie et la transparence en Afghanistan, quel exemple pense-t-il donner aux Afghans en maquillant ainsi la réalité et en ne disant pas toute la vérité en cette Chambre?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, on ne cache pas la vérité, mais je veux parler de la vérité de l'Afghanistan d'aujourd'hui.

Questions orales

Maintenant, 4 000 nouvelles cliniques médicales y ont été ouvertes. En 2006-2007, près de 5 millions d'enfants sont inscrits à l'école, dont le tiers sont des filles, alors qu'en 2001, il n'y avait que 700 000 enfants inscrits à l'école et aucune fille n'était de ce nombre. C'est une amélioration remarquable.

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NDP): Monsieur le Président, on ne peut pas faire encore confiance à ce premier ministre ou à son gouvernement.

Sur les détenus en Afghanistan, il n'y a aucune transparence; sur le projet de loi C-30 et les changements climatiques, il n'y a aucune action; sur les frais aux guichets, rien n'a été fait, les banques continuent d'empocher; sur la Loi sur la responsabilité, cela est vide de sens avec ces ministres qui camouflent leurs frais de voyage; et la ministre de la Francophonie et des Langues officielles a maintenant son propre scandale des commandites.

Comment les Canadiens peuvent-ils avoir maintenant confiance en ce gouvernement?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens et les Canadiennes ont beaucoup de foi envers notre gouvernement parce que nous avons livré les engagements que nous avons pris envers eux.

Nous avons une économie forte avec le taux de chômage le plus bas depuis 33 ans. C'est un grand succès et je crois que même le leader du Nouveau Parti démocratique va être d'accord.

[Traduction]

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NDP): Monsieur le Président, je pourrais produire une petite liste des raisons qui font que je ne suis pas prêt à dire que je suis d'accord avec le député parce que, au cours de la présente session, le premier ministre et les conservateurs ont clairement démontré pourquoi les Canadiens ne devraient pas faire confiance au gouvernement.

Selon la Croix-Rouge, il y aurait de la dissimulation au sujet des prisonniers. Nous avons vu de la dissimulation au sujet des frais de déplacement de certains ministres. On nous a promis de présenter un plan sur les changements climatiques et la qualité de l'air, mais nous n'avons rien obtenu qui puisse fonctionner. Le premier ministre a promis de faire quelque chose au sujet des délais d'attente, mais nous n'avons rien vu venir. Il a renié la promesse qu'il a faite aux Canadiens des provinces atlantiques et a trahi la Saskatchewan...

Le Président: Le leader parlementaire du gouvernement a la parole.

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): C'est une longue liste, monsieur le Président, mais laissez-moi dire quelques mots à ce sujet.

Le nouvel accord au sujet des prisonniers en Afghanistan a été amélioré par rapport au précédent. L'économie est plus florissante et produit plus d'emplois. Les ministres dépensent beaucoup moins que leurs prédécesseurs du Parti libéral. Ce que nous faisons donne des résultats pour les travailleurs canadiens: nous réduisons les impôts et nous faisons augmenter le nombre d'emplois.

Ce sont de bons résultats pour les Canadiens et nous en sommes tous fiers. Les députés d'en face devraient partager notre fierté, pour faire changement.

●(1430)

LA FORMULE DE PÉRÉQUATION

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Monsieur le Président, la colère qu'éprouvent les citoyens de la Saskatchewan parce que les conservateurs ont trahi leur promesse au sujet de la péréquation a forcé la province à intenter une action en justice. Tous les dirigeants politiques de la Saskatchewan sont d'accord, y compris le chef de l'opposition conservatrice. Même le ministre du Revenu national reconnaît maintenant que cette promesse a été rompue, mais personne en face ne défend les intérêts de la Saskatchewan.

Le premier ministre a évité de rencontrer le premier ministre de la Saskatchewan depuis plus de six mois. Va-t-il maintenant le rencontrer pour lui offrir, à lui aussi, une police d'assurance, comme celle qu'il renégocie avec la Nouvelle-Écosse, afin de protéger la Saskatchewan contre la malhonnêteté conservatrice?

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, le député de Wascana n'a rien fait pour la Saskatchewan pendant toutes les années où il représentait sa province ici, à la Chambre des communes.

Par contre, notre gouvernement transfèrera, rien que cette année, aux termes du budget de 2007, plus de 800 millions de dollars à la province de la Saskatchewan, et c'est le budget contre lequel le député de Wascana et ses collègues ont voté à trois reprises. Les citoyens de la Saskatchewan vont recevoir les paiements par habitant les plus importants du Canada, mais le député de Wascana s'y oppose.

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre a un jour qualifié l'Accord de l'Atlantique de « la plus grande réalisation du premier ministre Hamm ».

Jane Purves, ancienne ministre du cabinet progressiste-conservateur de la Nouvelle-Écosse et chef de cabinet de John Hamm pendant les négociations de l'Accord atlantique a retiré son nom des mises en candidature du Parti conservateur, à Halifax, parce que le premier ministre « détruit l'héritage de M. Hamm ».

Si le premier ministre ne peut pas convaincre ses propres candidats vedettes qu'il dit la vérité au sujet de l'Accord atlantique, comment peut-il convaincre les Néo-Écossais?

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, comme le savent tous les députés, les premiers ministres ont tenu de nombreuses réunions dans le cadre du Conseil de la Fédération et n'ont pas réussi à s'entendre au sujet de la péréquation.

Les premiers ministres des provinces, y compris tous ceux des provinces bénéficiaires, ont réclamé, pendant plus de 20 ans, une péréquation financièrement équitable et une formule fondée sur dix provinces et sur des principes. C'est ce que nous avons réussi à faire.

La situation de la Nouvelle-Écosse est particulière en ce sens que son accord restera en vigueur jusqu'en 2019 et nous avons eu des discussions constructives avec le premier ministre de la province à ce sujet.

L'hon. Joe McGuire (Egmont, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement poursuit sa politique d'institutionnalisation de la pauvreté dans la région de l'Atlantique. Le rapport du Conseil économique des provinces de l'Atlantique montre que les quatre provinces de la région perdent énormément d'argent à cause des changements apportés au programme de péréquation.

Questions orales

L'Île-du-Prince-Édouard va perdre 196 millions de dollars à cause de ces changements et cela ne tient même pas compte des millions que nous perdrons du fait que le Transfert canadien en matière de programmes sociaux sera financé par habitant.

Pourquoi le gouvernement va-t-il totalement à l'encontre de l'objectif du programme de péréquation et pourquoi le premier ministre cherche-t-il à dépeupler la région de l'Atlantique?

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. La période des questions a commencé très calmement. Je pense que nous devrions continuer. Le ministre des Finances a la parole pour répondre à une question.

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, le ministre des Finances du Nouveau-Brunswick a dit ceci au sujet du rapport:

Jusqu'ici, le premier ministre Graham a eu des relations de travail très positives avec le premier ministre [...] et nous comptons poursuivre dans cette voie.

En fait, les premiers ministres ont demandé une formule de péréquation à long terme, prévisible et fondée sur des principes. Nous avons chargé un comité d'experts de se pencher sur la question. Oui, il est nécessaire que le gouvernement national agisse étant donné que les premiers ministres des provinces n'ont pas pu se mettre d'accord. Nous l'avons fait et nous continuons...

Le Président: Le député de Madawaska—Restigouche a la parole.

[Français]

M. Jean-Claude D'Amours (Madawaska—Restigouche, Lib.): Monsieur le Président, nous avons entendu beaucoup de choses lors des derniers mois au sujet des promesses brisées envers la Saskatchewan, Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse. Tout cela était justifié.

Nous avons maintenant des preuves indépendantes que les quatre provinces de l'Atlantique se sont « fait avoir » par ce budget. Ma province, le Nouveau-Brunswick, perd 1,1 milliard de dollars, selon un rapport du Conseil économique des provinces de l'Atlantique. Nous le savons, et les Néo-Brunswickois le savent.

Pourquoi ce ministre incompetent n'admet-il pas que son budget néglige le Canada atlantique, et que ce sera un désastre pour le Nouveau-Brunswick?

•(1435)

[Traduction]

L'hon. Jim Flaherty (ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, comme je viens de le mentionner, le ministre des Finances du Nouveau-Brunswick rejette la suggestion qui vient d'être faite.

La nouvelle formule sera plus avantageuse pour toutes les provinces. En effet, elle se traduira par des retombées de 39 milliards de dollars réparties sur sept ans, sous forme de transferts de 39 milliards de dollars pour la santé, l'éducation, l'infrastructure et les progrès en matière d'environnement dont bénéficieront les provinces et les territoires du Canada. C'est un grand pas en avant qui nous éloigne du bourbier que nous ont laissé les libéraux après 13 années au pouvoir.

* * *

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Monsieur le Président, comme au Comité permanent des langues officielles, le président du Comité permanent de l'environnement et

du développement durable a changé unilatéralement l'ordre des travaux. Après la démission du président, tous les députés conservateurs du comité ont refusé d'assumer la présidence, de telle sorte que le comité a été empêché de traiter du bilan environnemental du gouvernement au G8.

Le premier ministre peut-il nous assurer qu'aucune directive n'est venue de son Bureau ou de celui du ministre de l'Environnement pour faire dérailler les travaux du comité?

L'hon. John Baird (ministre de l'Environnement, PCC): Oui, monsieur le Président.

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Monsieur le Président, nous sommes en droit de poser aujourd'hui un certain nombre de questions.

La manoeuvre des conservateurs, au bout du compte, ne vise pas tout simplement à bâillonner l'opposition afin de camoufler le rôle de fossoyeur du Protocole de Kyoto que le Canada a joué au G8?

L'hon. John Baird (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, je n'ai pas entendu cette question.

Toutefois, je dirai qu'aucune directive n'a été donnée par le gouvernement du Canada, ni par le ministre ni par le Bureau du premier ministre. Je connais le député de Red Deer depuis longtemps. C'est un gars très honnête, qui possède beaucoup d'expérience en cette Chambre des communes, et je suis heureux de dire qu'il est un bon ami.

* * *

LE PATRIMOINE CANADIEN

Mme Vivian Barbot (Papineau, BQ): Monsieur le Président, hier, au Comité permanent des comptes publics, le Bloc québécois a déposé une motion pour que l'ex-lieutenant-gouverneur Lise Thibault compare, mais contre toute attente, le NPD a préféré se porter à la défense de la monarchie.

Pour éviter de se faire dire, comme l'a dit Lise Thibault, que certaines sommes reçues constituent un salaire d'appoint, le gouvernement ne juge-t-il pas qu'il serait indiqué que les lieutenants-gouverneurs et la gouverneure générale comparaissent au Comité permanent du patrimoine canadien pour venir justifier leurs dépenses?

[Traduction]

L'hon. Bev Oda (ministre du Patrimoine canadien et de la Condition féminine, PCC): Monsieur le Président, conscient du fait que l'argent des contribuables doit être utilisé de façon responsable, le gouvernement a agi rapidement. Il a demandé à la vérificatrice générale de présenter son rapport et nous l'avons reçu hier.

Nous avons annoncé que nous saisissons la GRC de ce dossier. Nous allons en outre collaborer avec le gouvernement du Québec pour identifier les dépenses non admissibles et, au nom des contribuables canadiens, nous allons récupérer l'argent dépensé illégalement.

[Français]

Mme Vivian Barbot (Papineau, BQ): Monsieur le Président, en marge de l'enquête que mènera la GRC, le gouvernement entend-il demander qu'on enquête aussi sur ceux qui, au ministère du Patrimoine canadien, ont fermé sciemment les yeux, alors que l'alarme avait été donnée et qu'ils avaient été prévenus que quelque chose n'allait pas dans les dépenses de l'ex-lieutenant-gouverneur?

Questions orales

[Traduction]

L'hon. Bev Oda (ministre du Patrimoine canadien et de la Condition féminine, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, je vais rencontrer le ministre Pelletier. Nous allons collaborer avec le gouvernement du Québec. Nos deux paliers de gouvernement ont l'intention d'examiner les procédures appropriées et de prendre les moyens pour que les deniers publics soient bien gérés, de façon responsable et transparente.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

L'hon. Anita Neville (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Monsieur le Président, la politique du gouvernement conservateur, contrairement à celle du gouvernement libéral précédent, consiste à s'employer à faire des démarches auprès d'autres pays pour contrer l'adoption de la déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Il agit de la sorte en dépit du fait que les fonctionnaires des ministères des Affaires étrangères, de la Défense et des Affaires indiennes ont exhorté le gouvernement à appuyer la déclaration.

Comment le gouvernement peut-il justifier sa solidarité avec la politique étrangère des États-Unis et de l'Australie plutôt qu'avec les Autochtones des Premières nations du Canada?

● (1440)

M. Rod Bruinooge (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC): Monsieur le Président, il convient de signaler que la députée ainsi le gouvernement libéral précédent n'ont jamais, à aucun moment, appuyé le projet de déclaration des Nations Unies. En réalité, le projet de déclaration comporte divers problèmes. Notre gouvernement souhaite trouver des façons de l'améliorer, de manière à ce qu'elle convienne au Canada.

Cependant, parlons un peu des droits de la personne. Le Parti libéral, le Bloc québécois et le NPD ont tous voté pour qu'on attende après l'été avant d'accorder la protection des droits de la personne aux Premières nations. Ils sont obligés de se rendre à leur chalet d'été, mais ils ne se sentent pas obligés d'accorder la protection des droits de la personne aux Premières nations.

L'hon. Anita Neville (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Monsieur le Président, encore une fois, la réalité est réinventée. Les organisations autochtones nationales et locales ont demandé aux Canadiens d'être solidaires avec elles.

Selon une lettre adressée au président de l'Assemblée générale des Nations Unies, le gouvernement est dans le même camp que des pays comme la Russie, la Colombie et le Suriname, qui s'opposent à la déclaration et qui sont connus pour leurs violations flagrantes des droits de la personne à l'encontre des peuples autochtones.

Comment les Autochtones du Canada peuvent-ils avoir confiance que le gouvernement souhaite voir les peuples autochtones jouir des droits de la personne ici, au Canada, alors que ce même gouvernement mine leurs efforts à l'échelle internationale?

M. Rod Bruinooge (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC): Monsieur le Président, voilà un raisonnement qui semble bizarre de la part de la députée d'en face. La Chambre des communes est saisie à l'heure actuelle du projet de loi C-44, qui vise à permettre aux Premières nations du Canada de bénéficier de la protection des droits de la personne. Il s'agit de réparer une injustice historique.

Nous avons l'occasion aujourd'hui d'aller de l'avant et d'assurer la protection des droits de la personne aux Premières nations. Je demanderais aux partis de l'opposition de se joindre au gouvernement dans cette initiative.

Mme Tina Keeper (Churchill, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur minoritaire a encore une fois, dans sa malhonnêteté, ignoré les Premières nations et les autres Autochtones. Lorsque le gouvernement a prévu 300 millions de dollars pour vacciner les Canadiennes contre le cancer du col de l'utérus, il a exclu les Autochtones du groupe sans trop s'en préoccuper.

Le ministre de la Santé admettra-t-il qu'il a géré ce dossier avec incompétence et qu'il met ainsi en péril la santé des femmes et des filles autochtones?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, rien n'est plus loin de la vérité. Vendredi dernier, j'ai signé, avec les dirigeants des Premières nations de la Colombie-Britannique, un accord historique devant révolutionner, dans cette province, les services de santé offerts aux Premières nations. Cette révolution fera tache d'huile, espérons-le, et s'étendra au reste du pays.

Nos choix budgétaires sont conformes à nos promesses. Nous consacrons davantage de ressources à la santé des Premières nations. Nous sommes en train de transformer le système pour améliorer les soins de santé. Après 13 années d'indifférence de la part des libéraux, voilà enfin une amélioration.

Mme Tina Keeper (Churchill, Lib.): Monsieur le Président, les Premières nations font partie des champs de compétences fédéraux, et non provinciaux ou territoriaux. Le gouvernement n'a pas prévu un seul sou pour protéger les femmes et les filles autochtones contre le cancer du col de l'utérus. Les femmes et les filles autochtones sont laissées pour compte. Le gouvernement le sait et le ministre de la Santé n'a rien fait pour y remédier.

Le ministre prendra-t-il immédiatement des mesures pour veiller à ce que les Autochtones bénéficient des mêmes efforts de dépistage et de protection que les autres Canadiennes?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, je ne comprends pas la députée. Ce genre de programme fait actuellement l'objet d'une négociation avec les provinces et les territoires. Nous avons prévu 300 millions de dollars pour le vaccin contre le cancer du col de l'utérus, mais cette somme sera débloquée uniquement si le Sénat dominé par les libéraux adopte le projet de loi d'exécution du budget. Quand les députés d'en face veilleront-ils à ce que le budget soit bel et bien adopté?

* * *

LE PATRIMOINE CANADIEN

M. Guy Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC): Monsieur le Président, j'ai pris connaissance avec beaucoup d'intérêt d'un autre communiqué de presse du député de Timmins—Baie James au sujet du financement de la fête du Canada. Le député de la désinformation tente constamment de faire croire que deux et deux font cinq.

Je représente la circonscription de Stormont—Dundas—South Glengarry, la plus patriotique au Canada. Le 1^{er} juillet, ma localité célébrera son 140^e anniversaire et cet événement ne devrait pas être gâché par les fausses allégations du député néo-démocrate.

Questions orales

La ministre du Patrimoine canadien aurait-elle l'obligeance de clarifier cette question pour la Chambre et pour le député du bruit et de la fureur?

•(1445)

L'hon. Bev Oda (ministre du Patrimoine canadien et de la Condition féminine, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement est fier de verser 7,3 millions de dollars pour les célébrations de la fête du Canada cette année. C'est la troisième année que le gouvernement accorde ce même montant pour l'occasion.

Le gouvernement est également très fier d'appuyer des célébrations comme le 400^e anniversaire de la ville de Québec; cet événement rappelle entre autres la fondation du Canada. Je signale également que nous appuyons notamment la fête de la Saint-Jean-Baptiste, la Journée nationale des Autochtones et la Journée canadienne du multiculturalisme.

En fait, comme on peut le constater d'après leur distorsion des faits, les députés néo-démocrates ne participent malheureusement pas aux célébrations.

* * *

LA FISCALITÉ

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NPD): Monsieur le Président, le gouvernement a commencé par détruire le système de garderies abordables, puis, il a récupéré une partie de sa prestation de 1 200 \$ sous forme d'impôt. Maintenant, il demande aux femmes dont la situation matrimoniale a changé de prouver qu'elles sont célibataires afin qu'elles puissent recevoir leur prestation fiscale pour enfants.

Rien que la semaine dernière, cinq femmes sont venues dans mon bureau de circonscription demander pourquoi elles doivent avoir recours aux banques d'alimentation et aux centres de crise pour survivre. Le gouvernement doit faire ce qui s'impose pour mettre en poste un responsable de la condition féminine dans chaque ministère.

Quand le gouvernement ordonnera-t-il à l'Agence du revenu du Canada d'arrêter d'humilier les femmes et de leur verser leur prestation fiscale pour enfants...

Le Président: La ministre du Revenu national a la parole.

L'hon. Carol Skelton (ministre du Revenu national, PCC): Monsieur le Président, nous ne faisons rien de tel. Les gens qui se présentent dans nos bureaux doivent prouver leurs conditions de vie. Personne, sous aucun prétexte, n'est privé de ses droits fondamentaux.

* * *

LES RESSOURCES HUMAINES ET LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NPD): Monsieur le Président, c'est assez pitoyable après un an.

Le gouvernement manque encore et encore à son devoir envers les travailleurs canadiens ordinaires. Le rapport du Conference Board d'aujourd'hui nous apprend que le Canada manque à son devoir envers ses citoyens dans plusieurs domaines, y compris l'éradication de la pauvreté. Il manque à son devoir parce que des femmes et des enfants doivent s'en remettre à des banques alimentaires et à des centres de crise en raison de formalités bureaucratiques inutiles. Le gouvernement manque à son devoir, car il n'a pas de stratégie pour protéger les emplois et en créer d'autres dans le secteur manufacturier.

Combien de rapports et d'études faudra-t-il pour que la premier ministre ou ceux qui le représentent finissent par dire aux travailleurs quand ils auront une stratégie proprement canadienne...

Le Président: Le ministre des Ressources humaines et du Développement social a la parole.

L'hon. Monte Solberg (ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, pendant que le NPD veut discuter d'études, nous agissons.

Dès que le gouvernement est arrivé au pouvoir, il a agi en mettant en place la Prestation universelle pour la garde d'enfants, qui vient en aide à 2 millions d'enfants et à 1,5 million de familles.

Nous agissons en versant 500 millions de dollars par année aux provinces pour joindre les personnes qui n'ont jamais été sur le marché du travail et les aider à acquérir la formation dont elles ont besoin pour réussir. Nous avons aidé en établissant une fiducie pour le logement de 1,4 milliard de dollars. Nous agissons pendant que le NPD se croise les bras et critique, se plaint tout le temps et voit le verre plein à 90 p. 100 seulement.

* * *

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

M. Omar Alghabra (Mississauga—Erindale, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur malhonnête vient d'être surpris à rompre une autre promesse.

Durant la campagne électorale, les conservateurs avaient promis de créer une agence canadienne d'évaluation et de reconnaissance des titres de compétence. Puis, dans le budget de 2006, ils ont prétendu qu'ils s'employaient à donner suite à cette promesse. Or, la ministre a admis que son parti n'a pas l'intention de mettre en place cette agence, après tout.

Le premier ministre va-t-il nous expliquer s'il était malhonnête lorsqu'il a fait cette promesse ou seulement...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Le député sait qu'il n'existe pas de député malhonnête. Son insinuation est irrecevable.

Le secrétaire parlementaire se lève pour répondre à la question.

M. Ed Komarnicki (secrétaire parlementaire de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, rien n'est moins vrai. Le gouvernement précédent avait dit qu'il s'occuperait du dossier. Il n'a rien fait pendant dix ans. Il avait dit qu'il agirait et il ne l'a jamais fait.

Nous avons agi. Nous avons créé un bureau qui vient remplir notre engagement à aider les personnes formées à l'étranger ainsi que leurs familles. Nous avons lancé la première phase du Bureau d'orientation relatif aux titres de compétences étrangers. Le bureau existe et il fonctionne.

M. Omar Alghabra (Mississauga—Erindale, Lib.): Monsieur le Président, belle façon de détourner les faits. Non seulement...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Mississauga—Erindale a la parole. Nous voulons entendre ce qu'il a à dire.

M. Omar Alghabra: Monsieur le Président, j'espère que, cette fois-ci, nous obtiendrons une vraie réponse.

Questions orales

Non seulement ce bureau accomplit la même chose que le portail sur l'immigration « Se rendre au Canada » du gouvernement libéral précédent, mais il n'offre rien de plus aux gens qui ont besoin d'aide. C'est très loin de ce que les conservateurs avaient promis lors de la dernière campagne électorale.

Pourquoi le secrétaire parlementaire n'admet-il pas que le gouvernement a rompu une autre promesse et qu'il est incapable de tenir parole?

• (1450)

M. Ed Komarnicki (secrétaire parlementaire de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, encore une fois, rien n'est moins vrai. Le bureau est fonctionnel. Il est en activité. Il s'agit d'un service téléphonique spécial visant à orienter les gens et à les aider à cibler des professions. Il y a des centres de service en personne à divers endroits: Vancouver, Calgary, Winnipeg, Toronto, Montréal et Halifax.

Des séances d'orientation pilotes ont lieu en Chine, aux Philippines et en Inde. Nous formons plus d'agents et plus de membres du personnel, 320 dans des centres de service qui seront en opération d'ici 2007. Nous obtenons des résultats.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Monsieur le Président, ma question s'adresse au premier ministre. Le 29 mai 2007, la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration a annoncé en grande pompe sa solution au problème des Canadiens ayant perdu leur citoyenneté.

Selon la ministre, la date magique est le 1^{er} janvier 1947. La Seconde Guerre mondiale s'est terminée en 1945. Les enfants de la guerre, les enfants des soldats canadiens qui se sont battus pour notre liberté, sont nés avant 1947.

Quand le premier ministre va-t-il ordonner à cette ministre incompétente de retirer l'appel interjeté au sujet du cas de Joe Taylor et reconnaître que Joe Taylor et d'autres personnes comme lui sont citoyens canadiens?

M. Ed Komarnicki (secrétaire parlementaire de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, le problème des Canadiens ayant perdu leur citoyenneté ne date pas d'hier. Il existait depuis au moins 13 ans, et le député et d'autres députés n'ont rien fait pour y remédier.

La ministre a bien expliqué ce qui se passera et elle a dit qu'un projet de loi visant à régler ce problème sera présenté à l'automne.

M. Chapman, défenseur des Canadiens ayant perdu leur citoyenneté, a dit: « De toute évidence, beaucoup de choses dans l'annonce me plaisent. Dans l'ensemble, il s'agit là d'un excellent début, d'un pas énorme. Il ne fait aucun doute que nous nous dirigeons dans une bien meilleure voie qu'auparavant. » Ces problèmes seront résolus.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Monsieur le Président, nous venons d'entendre Dupond. Nous entendrons peut-être maintenant Dupont. Dans son annonce, la ministre a dit:

[...] quiconque né à l'étranger [...] aura la citoyenneté s'il fait partie de la première génération née à l'étranger. Elle n'en a pas dit plus.

Ce gouvernement malhonnête prive des enfants canadiens du droit qu'ils ont reçu à la naissance si eux et leurs parents sont nés à l'étranger.

Quand le premier ministre va-t-il reconnaître qu'un Canadien est un Canadien et cesser de jouer avec le droit que nos enfants ont reçu à leur naissance? Quand le premier ministre va-t-il ordonner à cette...

Le Président: Le secrétaire parlementaire de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration a la parole.

M. Ed Komarnicki (secrétaire parlementaire de la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, le ministre, en vertu de la législation proposée, a dit que [...] quiconque est né au Canada le 1^{er} janvier 1947 ou après cette date, et quiconque né à l'étranger le 1^{er} janvier 1947 ou après cette date, d'un parent canadien, père ou mère, en vertu du non d'un mariage le ou après le 1^{er} janvier 1947 se verra octroyé la citoyenneté; cela sera confirmé nonobstant les dispositions manquantes de la loi.

Elle a également dit qu'elle userait de son pouvoir discrétionnaire, aux termes de l'article 5[4], pour régler les cas qui doivent l'être. Voici ce que M. Charles Bosdet a dit: « À défaut d'une réforme complète de la Loi sur la citoyenneté, il s'agit là, à ma connaissance, de la proposition de loin la plus étendue des dernières années au sujet de la citoyenneté. »

Soyons patients...

Le Président: Le député de Chicoutimi—Le Fjord a la parole.

* * *

[Français]

LA BASE MILITAIRE DE BAGOTVILLE

M. Robert Bouchard (Chicoutimi—Le Fjord, BQ): Monsieur le Président, en fin de semaine, le commandant de la base militaire de Bagotville, le colonel Pierre Ruel, a déclaré que la réfection de la piste principale constituait sa priorité absolue puisque la structure a pratiquement atteint la fin de sa vie utile. Il a même affirmé que l'avenir de la 3^e escadre de Bagotville en dépendait.

Pourquoi le ministre responsable du développement régional a-t-il annoncé que les travaux débuteraient en 2009, alors que pour le commandant de la base, la sécurité exige que les travaux débutent maintenant?

[Traduction]

M. Russ Hiebert (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, le député soulève la question du recrutement et de l'instruction. Je tiens à dire à la Chambre et au député d'en face que nous connaissons beaucoup de succès dans ces deux secteurs. Lors de la dernière campagne électorale, nous nous sommes engagés à accroître l'effectif de la force régulière de 13 000 membres et celui de la Réserve de 10 000. Nous faisons des progrès importants relativement à cet objectif.

* * *

[Français]

LE TRANSPORT MARITIME

M. Jean-Yves Roy (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Monsieur le Président, l'arrêt des liaisons maritimes, en hiver, entre les Îles-de-la-Madeleine et l'Île-du-Prince-Édouard vient compliquer singulièrement la vie des Madeleinois. Cette situation, dénoncée année après année par la population des îles, laisse le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités indifférent. La semaine dernière, une délégation des Îles-de-la-Madeleine a rencontré des représentants du ministère des Transports afin de mettre en service un lien maritime permanent.

Qu'entend faire concrètement le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités pour répondre à leur demande?

Questions orales

●(1455)

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de sa question.

Il a tout à fait raison de souligner que la semaine dernière, j'ai eu le plaisir de rencontrer la délégation des Îles-de-la-Madeleine incluant, bien sûr, le maire Arseneau. Nous avons alors convenu d'examiner attentivement les modifications qui ont été apportées depuis les dernières années, c'est-à-dire depuis la dernière étude. Nous avons convenu de nous revoir de façon à statuer sur le plan d'action à prendre.

* * *

[Traduction]

LES RESSOURCES NATURELLES

L'hon. Raymond Simard (Saint-Boniface, Lib.): Monsieur le Président, lundi, pour la première fois depuis plus de deux ans, le Dakota du Nord a ouvert les vannes afin de déverser les eaux du lac Devils dans le réseau hydrographique canadien.

Deux ans après que le Canada et les États-Unis eurent conclu une entente afin d'installer un filtre d'avant-garde et empêcher des espèces envahissantes et des polluants d'entrer dans nos eaux, nous attendons toujours que ce filtre soit mis en place. Lorsque j'ai posé une question à ce sujet le mois dernier, le ministre de l'Environnement a ri et a fait fi de mes préoccupations.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas demandé aux États-Unis de fermer les vannes tant et aussi longtemps qu'ils n'auront pas respecté l'entente conclue?

L'hon. John Baird (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, je n'ai pas agi de la sorte. Nous prenons le dossier du lac Devils très au sérieux.

Plus tôt cette semaine, le président du Conseil du Trésor et moi-même avons rencontré Christine Melnick, qui est la ministre provinciale responsable des eaux. Elle a demandé deux choses au gouvernement fédéral, et j'ai été heureux d'accepter de donner suite à ces deux points dans un délai de moins de 24 heures.

* * *

LA SANTÉ

Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, hier, le député libéral de Bramalea—Gore—Malton a fait une intervention à la Chambre afin de féliciter Rick Hansen de son dévouement à recueillir des fonds au profit de la recherche sur les lésions de la moelle épinière. Pourtant, cette semaine, le député a voté contre un budget qui donne à la Fondation Rick Hansen 30 millions de dollars pour continuer son travail important.

Le ministre de la Santé pourrait-il informer la Chambre de ce qui arrivera à ce financement si le Sénat dominé par les libéraux retarde l'adoption du projet de loi C-52?

L'hon. Tony Clement (ministre de la Santé et ministre de l'initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, je veux joindre ma voix à celle de mes collègues, y compris le député de Bramalea—Gore—Malton, qui ont rendu hommage à l'homme en mouvement, un véritable héros canadien, Rick Hansen.

Notre projet de loi d'exécution du budget prévoit 30 millions de dollars pour la recherche sur les traumatismes médullaires, une recherche de transition, qui est nécessaire pour faire du Canada un chef de file dans ce domaine. Si ce projet de loi n'est pas adopté par

le Sénat dominé par les libéraux, cela ne fera pas partie de l'héritage du Canada. Si les sénateurs ne veulent pas le faire pour nous et les Canadiens, ils devraient le faire pour Rick.

* * *

LES RELATIONS CANADO-AMÉRICAINES

Mme Denise Savoie (Victoria, NPD): Monsieur le Président, la garde côtière américaine utilise des munitions chargées dans les eaux canadiennes au large de la Colombie-Britannique. Ces exercices ont récemment eu lieu à proximité d'un groupe d'épaulards bien connu, le groupe J, et de bateaux d'observation de baleines à bord desquels se trouvaient des touristes et des biologistes. Les canonniers et les bateaux d'observation de baleines ne devraient pas naviguer dans les mêmes eaux.

Quand le gouvernement va-t-il défendre le Canada et interdire les exercices américains utilisant des munitions chargées qui mettent en péril nos épaulards, nos touristes et notre industrie du tourisme? Le ministre de la Sécurité publique pourrait-il...

Le Président: Le secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale a la parole.

M. Russ Hiebert (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, l'armée procède régulièrement à ces exercices pour former nos forces armées. Chaque fois, surtout quand il s'agit d'exercices de formation en mer, nous faisons de notre mieux pour trouver des solutions aux préoccupations environnementales.

Je peux assurer à la députée d'en face que, en l'occurrence, c'est bien ce qui s'est produit. Elle peut être rassurée à cet égard.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Monsieur le Président, même si Omar Khadr était un adolescent de 15 ans au moment où il a été accusé de terrorisme, même si l'Australie, l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni ont réussi à faire opposition au système injuste de tribunaux militaires et même si M. Khadr est le seul Canadien détenu à Guantanamo Bay, pas une seule fois le gouvernement du Canada n'a protesté contre le recours aux commissions militaires ni fait quoi que ce soit pour le rapatrier.

Si les Britanniques, les Australiens, les Français et les Allemands ont pu trouver protection auprès de leur gouvernement, pourquoi les conservateurs refusent-ils de venir en aide à un Canadien?

●(1500)

L'hon. David Emerson (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC): Monsieur le Président, je pense que la Chambre sait que les allégations pesant contre M. Khadr sont très graves. Il est prématuré de soulever l'hypothèse d'un rapatriement dans son cas; cela tient de la spéculation pour le moment.

Mon collègue, le ministre des Affaires étrangères, s'est enquis directement auprès de la secrétaire d'État du bien-être de M. Khadr et il a demandé à ce que celui-ci ait un meilleur accès à sa famille, à son avocat et à du matériel pédagogique. Des fonctionnaires des Affaires étrangères ont visité M. Khadr à plusieurs reprises et ils continueront de le visiter.

LES PÊCHES ET LES OCÉANS

L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.): Monsieur le Président, une fois de plus les pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard ont reçu un coup dévastateur de la part du ministre des Pêches et des Océans. Hier, le ministre a annoncé le total autorisé des captures de flétan de l'Atlantique dans les eaux du golfe du Saint-Laurent, y compris des changements qui enlèveront pratiquement aux pêcheurs de la province la possibilité de prendre part à cette pêche.

Quand le ministre des Pêches et des Océans traitera-t-il l'Île-du-Prince-Édouard comme une province et quand le ministre traitera-t-il ses pêcheurs comme les autres pêcheurs du pays?

L'hon. Loyola Hearn (ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, l'Île-du-Prince-Édouard est un des endroits de notre grand pays auquel je tiens beaucoup. J'y ai passé beaucoup de temps à discuter avec les pêcheurs.

J'ai des lettres, y compris trois cartes de remerciements, signées par des centaines de pêcheurs. Ils me remercient de les avoir aidés. J'ai même aidé à faire construire des quais dans la circonscription du député.

Les quotas ont été établis selon les données des années passées. C'est la façon appropriée d'agir.

* * *

LE BUDGET

M. Mike Lake (Edmonton—Mill Woods—Beaumont, PCC): Monsieur le Président, des sénateurs libéraux non élus continuent de défier le chef libéral, disant qu'ils projettent de retarder l'adoption du projet de loi sur le budget, voire de l'amender, causant un plus long délai encore, ce qui se traduira par la perte de fonds essentiels. Le chef de l'opposition a dit lui-même qu'il fallait en définitive approuver le budget adopté par la Chambre.

La ministre de la Coopération internationale peut-elle donner à la Chambre un exemple des fonds qui seront perdus si le Sénat libéral, qui n'a pas de comptes à rendre, décide de miner la démocratie et l'autorité de son propre chef qui se croit influent en retardant l'adoption du budget?

L'hon. Josée Verner (ministre de la Coopération internationale et ministre de la Francophonie et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, c'est une importante question.

[Français]

Effectivement, dans la Loi d'exécution du budget 2007, nous nous sommes engagés à verser 135 millions de dollars pour le développement et la reconstruction de l'Afghanistan. Malheureusement, les sénateurs libéraux non élus sont en train de retarder l'adoption du projet de loi C-52.

Nous espérons que les députés de l'opposition soutiendront enfin nos efforts de développement auprès de la population afghane. Ne sont-ils pas les premiers à réclamer plus d'investissements dans la reconstruction et le développement en Afghanistan et à Kandahar?

* * *

LE COMMERCE INTERNATIONAL

Mme Louise Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, Ind.): Monsieur le Président, au détriment des entreprises et des citoyens québécois et canadiens, le gouvernement conservateur met en place des accommodements privilégiant les États-Unis: une entente à rabais quant au bois d'oeuvre; une mise en oeuvre de nouvelles normes de l'ACIA pénalisantes pour nos producteurs de boeuf, pendant que leurs concurrents américains

Initiatives ministérielles

profiteront allègrement de la situation; et, finalement, l'annonce du gouvernement américain établissant que ses ressortissants n'auront besoin que d'une simple pièce d'identité avec un petit reçu, pendant que les nôtres font toujours la file à Passeport Canada pour satisfaire aux exigences américaines.

Quand le gouvernement conservateur cessera-t-il d'accepter d'être l'ilote du gouvernement américain et affirmera-t-il les intérêts de sa population...

[Traduction]

Le Président: Le ministre du Commerce international a la parole.

L'hon. David Emerson (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC): Monsieur le Président, le député sait que, sans l'accord relatif au bois d'oeuvre, le secteur du bois d'oeuvre serait mal en point, encore plus qu'aujourd'hui. Nous travaillons étroitement avec les États-Unis pour faire en sorte que les exigences liées à l'identification soient sûres et qu'elles facilitent le trafic transfrontalier afin d'améliorer les déplacements transfrontaliers. Nous allons continuer de le faire.

Nous allons continuer de travailler de façon constructive avec les États-Unis.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

La Chambre reprend l'étude de la motion relative aux amendements apportés par le Sénat au projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Le Président: Comme il est 15 h 5, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur le projet de loi C-11 et les amendements du Sénat.

● (1510)

[Français]

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

(Vote n° 206)

POUR

Députés

Abbott	Ablonczy
Albrecht	Alghabra
Allen	Ambrose
Anders	Anderson
Baird	Barnes
Batters	Beaumier
Bell (North Vancouver)	Bernier
Bevilacqua	Bezan
Blackburn	Bonin
Boucher	Breitkreuz
Brisson	Brown (Oakville)
Brown (Leeds—Grenville)	Bruinooge
Byrne	Calkins
Cannon (Pontiac)	Carrie
Casey	Casson
Chan	Chong
Comuzzi	Cullen (Etobicoke North)
Cummins	Cuzner
D'Amours	Davidson
Day	Del Mastro
Devolin	Dhaliwal
Dhalla	Dion
Dosanjh	Dryden

Travaux de la Chambre

Dykstra	Easter
Emerson	Epp
Eyking	Fast
Fitzpatrick	Flaherty
Fletcher	Folco
Galipeau	Gallant
Godfrey	Goodale
Goodyear	Grewal
Hanger	Harvey
Hawn	Hearn
Hiebert	Hill
Hinton	Holland
Hubbard	Jaffier
Jean	Jennings
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Karygiannis
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Keeper
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lake	Lauzon
LeBlanc	Lee
Lukiwski	Lunn
MacAulay	MacKenzie
Malhi	Maloney
Marleau	Mayes
McCallum	McGuinty
McGuire	Merrifield
Miller	Mills
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Neville	Nicholson
Norlock	Oda
Owen	Pacetti
Pallister	Paradis
Patry	Pearson
Petit	Poilievre
Preston	Proulx
Rajotte	Redman
Regan	Reid
Richardson	Ritz
Robillard	Rodriguez
Rota	Russell
Savage	Scarpaleggia
Scheer	Schellenberger
Scott	Sgro
Shipley	Simard
Simms	Skelton
Smith	Solberg
Sorenson	St. Denis
Stanton	Storseth
Strahl	Sweet
Szabo	Thibault (West Nova)
Thompson (New Brunswick Southwest)	Thompson (Wild Rose)
Toews	Trost
Tweed	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Verner	Volpe
Warawa	Warkentin
Watson	Wilfert
Williams	Wilson
Wrzesniewski	Yelich
Zed— 163	

CONTRE

Députés

Asselin	Atamanenko
Bachand	Barbot
Bell (Vancouver Island North)	Bellavance
Bevington	Bigras
Black	Blaikie
Bonsant	Bouchard
Bourgeois	Brunelle
Carrier	Chow
Christopherson	Comartin
Crowder	Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
Davies	Demers
Deschamps	Dewar
Duceppe	Faille
Freeman	Gagnon
Gaudet	Guay
Guimond	Julian
Kadis	Kotto
Laforest	Laframboise
Lavallée	Layton
Lemay	Lessard
Lévesque	Lussier
Malo	Marston
McDonough	Ménard (Hochelaga)
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)	Nadeau

Ouellet	Perron
Picard	Priddy
Roy	Savoie
Siksay	St-Cyr
St-Hilaire	Stoffer
Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)	
Vincent	
Wasylycia-Leis— 61	

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée et les amendements, lus pour la deuxième fois, sont adoptés.)

[Traduction]

Le Président: Je signale à la Chambre que, en raison du vote par appel nominal différé, l'étude des initiatives ministérielles sera prolongée de huit minutes.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une question bien précise à poser. Je me demande si le leader du gouvernement à la Chambre est en mesure aujourd'hui de s'occuper du projet de loi C-62, qui porte sur le programme de protection des salariés.

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, je serai heureux de répondre par l'affirmative dans un instant, mais j'ai d'autres précisions à ajouter au sujet des travaux.

Nous poursuivrons aujourd'hui l'étude des projets de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la quarantaine, C-58, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, et C-21, Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur les armes à feu (non-enregistrement des armes à feu ni prohibées ni à autorisation restreinte).

Ce soir, nous avons le débat d'urgence conformément à l'article 52 du Règlement que le Président a déterminé que nous devons tenir.

Vendredi, nous étudierons les projets de loi C-33, Loi de 2006 modifiant l'impôt sur le revenu, et C-6, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence.

La semaine prochaine sera celle où nous pourrions dire que nous avons accompli notre tâche une fois que la Chambre aura mis la dernière main aux divers travaux de la session du printemps. Nous poursuivrons et terminerons, espérons-le, les travaux de cette semaine, en plus de nous pencher sur de nouvelles mesures législatives et sur d'autres qui nous seront renvoyées par les comités ou le Sénat.

La liste des projets de loi qui sont actuellement inscrits au *Feuilleton*, à part ceux que nous étudierons cette semaine, comme je l'ai mentionné, et que j'aimerais faire adopter par la Chambre avant la relâche d'été comprend notamment les amendements du Sénat au projet de loi C-31, Loi modifiant la Loi électorale du Canada et la Loi sur l'emploi dans la fonction publique.

Affaires courantes

[Français]

Il y a aussi les projets de loi C-32, Loi modifiant le Code criminel (conduite avec facultés affaiblies) et d'autres lois en conséquence, C-44, Loi modifiant la Loi canadienne sur les droits de la personne et C-53, Loi de mise en oeuvre de la Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre États et ressortissants d'autres États (Convention du CIRDI).

[Traduction]

Il y a aussi le projet de loi C-54, Loi modifiant la Loi électorale du Canada (responsabilité en matière de prêts).

Les Canadiens s'attendent à ce que le Sénat termine son étude du projet de loi budgétaire C-52 d'ici la fin de la semaine prochaine et à ce qu'il nous le renvoie sans propositions d'amendement afin qu'ils puissent se détendre cet été sachant que la somme de 4,3 milliards de dollars pour les mesures prévues d'ici la fin de l'exercice 2006-2007 sera disponible.

Si des amendements sont proposés, il va falloir que nous siégeons pour y répondre et pour défendre les mesures qui pourraient autrement disparaître, comme l'octroi de 1,5 milliard de dollars au titre de l'écoFiducie Canada sur la qualité de l'air et les changements climatiques; de 600 millions de dollars au titre des garanties relatives aux délais d'attente; de 400 millions de dollars au titre de l'Inforoute Santé Canada; de 100 millions de dollars pour le projet CANARIE pour maintenir le réseau à haut débit reliant les universités canadiennes aux hôpitaux de recherche; de 200 millions de dollars pour protéger les écosystèmes menacés; et bien plus encore.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

•(1515)

[Traduction]

LA LOI SUR LA FAILLITE ET L'INSOLVABILITÉ

(Projet de loi C-62. L'ordre du jour appelle: Initiatives ministérielles)

Le 13 juin 2007—Deuxième lecture du projet de loi C-62, Loi modifiant la Loi sur la faillite et l'insolvabilité, la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, la Loi sur le Programme de protection des salariés et le chapitre 47 des Lois du Canada (2005)—Le ministre du Travail

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, il y a eu des consultations à propos du projet de loi sur la protection des salariés, dont le leader parlementaire libéral a parlé, et vous constaterez qu'il y a consentement unanime de la Chambre à l'égard de la motion suivante. Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, le projet de loi C-62, Loi modifiant la Loi sur la faillite et l'insolvabilité, la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, la Loi sur le Programme de protection des salariés et le chapitre 47 des Lois du Canada (2005) soit réputé lu une deuxième fois et renvoyé à un comité plénier, réputé étudié en comité plénier, réputé avoir fait l'objet d'un rapport sans amendement, réputé adopté à l'étape du rapport et réputé lu une troisième fois et adopté.

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

[Français]

M. Michel Guimond: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Est-il bien question du projet de loi C-62? Je n'ai pas entendu la lecture de la motion.

Le Président: Je vais donc la lire:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, le projet de loi C-62, Loi modifiant la Loi sur la faillite et l'insolvabilité, la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, la Loi sur le Programme de protection des salariés et le chapitre 47 des Lois du Canada (2005) soit réputé lu une deuxième fois et renvoyé à un comité plénier, réputé étudié en comité plénier, réputé avoir fait l'objet d'un rapport sans amendement, réputé adopté à l'étape du rapport et réputé lu une troisième fois et adopté.

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu pour la deuxième fois, étudié en comité plénier, rapport en est fait, il est agréé, lu pour la troisième fois et adopté.)

[Traduction]

M. Paul Zed: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Il y a eu des consultations entre les partis au sujet du projet de loi C-440, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes, qui, comme les députés le savent, permettrait des envois en franchise aux membres des Forces canadiennes, qui a été présenté à la Chambre le 8 mai.

Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante pour appuyer nos soldats et leurs familles: Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, le projet de loi C-440 soit réputé avoir été lu pour la deuxième fois, renvoyé à un comité plénier, avoir fait l'objet d'un rapport à la Chambre sans propositions d'amendement, avoir été agréé à l'étape du rapport, lu pour la troisième fois et adopté.

Le Président: Le député a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour présenter cette motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

OPÉRATIONS GOUVERNEMENTALES ET PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES

L'hon. Diane Marleau (Sudbury, Lib.): Monsieur le Président, le Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires s'est réuni plus tôt aujourd'hui pour examiner le certificat de nomination de Christiane Ouimet au poste de commissaire à l'intégrité du secteur public, et le comité convient qu'il y a lieu d'agréer la nomination.

En conséquence, nous demandons le consentement unanime afin que le neuvième rapport du Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires, qui porte sur le certificat de nomination de Christiane Ouimet au poste de commissaire à l'intégrité du secteur public, soit réputé avoir été déposé et adopté.

•(1520)

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Initiatives ministérielles

(La motion est adoptée.)

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI SUR LA MISE EN QUARANTAINE

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la mise en quarantaine, soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Steven Fletcher (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, PCC): Monsieur le Président, je n'avais commencé mon discours que depuis environ deux minutes, lorsque j'ai été interrompu au moment de la période des déclarations des députés et des questions orales, et j'en arrivais à la partie intéressante. Comme je le disais, le gouvernement a décidé, à la suggestion du ministre de la Santé, de proposer deux amendements au projet de loi C-42. L'un exige qu'un avis préalable soit donné par les exploitants de moyens de transport terrestre, tandis que l'autre traite de la confusion qui peut régner quant à la possibilité pour tous les exploitants d'invoquer la diligence raisonnable comme moyen de défense. Ces amendements reflètent l'engagement pris par le ministre et son gouvernement de protéger la santé et la sécurité des Canadiens.

Le premier amendement nous ramènerait à la définition originale d'un exploitant de moyens de transport, dans la Loi sur la mise en quarantaine. Cela signifie que tous les conducteurs qui s'occupent du transport de fret et de passagers, y compris les conducteurs d'autobus, de camions et de trains, seraient tenus d'alerter un agent de quarantaine avant leur arrivée au Canada lorsqu'ils soupçonnent qu'une personne ou une chose à bord du véhicule pourrait propager une maladie transmissible inscrite à l'annexe, ou lorsqu'une personne à bord du véhicule est décédée.

Le conducteur d'un véhicule routier, comme celui d'un aéronef ou d'un bateau, n'aurait qu'à aviser l'agent de quarantaine d'un problème de santé à bord de son véhicule, conformément à l'article 34. Il ne procéderait à aucune évaluation de santé.

Cet avis préalable est crucial car il permet les interventions sanitaires d'urgence à bord des véhicules et donne l'occasion au ministre de dérouter ces véhicules avant qu'ils arrivent à destination, si c'est nécessaire pour protéger la santé des Canadiens. Cela s'ajoute à l'avis préalable qu'exige le Règlement sanitaire international, puisque les États membres ne sont tenus d'imposer cette obligation qu'aux aéronefs et aux bateaux.

En tant que signataire du Règlement sanitaire international, le Canada entend fermement remplir ses obligations internationales aux termes de ce document. Le Canada est même prêt à faire un pas de plus. L'obligation faite au conducteur d'un véhicule routier serait identique à celle qui est faite à tout conducteur d'un aéronef ou d'un bateau servant à l'exploitation d'une entreprise de transport de personnes ou de marchandises.

Dans le cas d'un véhicule à destination du Canada, le conducteur devra aviser l'agent de quarantaine, comme l'exige l'article 34, même avant son arrivée au Canada. L'obligation de fournir cet avis préalable sera maintenue jusqu'à ce que le véhicule arrive en territoire canadien. Dans le cas d'un aéronef ou d'un bateau, ce sera le premier aéroport où il se posera ou le premier port où il arrivera à quai.

Nous allons aussi travailler pour qu'il soit relativement facile à l'industrie de remplir ses obligations aux termes de l'article 34.

Pour mettre en oeuvre cette exigence simplement, un bulletin d'information sera élaboré, dans le cadre du Programme de mise en quarantaine, afin d'expliquer les symptômes à rechercher et de fournir un numéro 1-800 à composer pour joindre un agent de quarantaine 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. De plus, une campagne de sensibilisation sera lancée afin d'informer les conducteurs de véhicules routiers des exigences que renferme le projet de loi C-42. Grâce au numéro 1-800 et à la campagne de sensibilisation, il sera relativement facile de mettre au courant les conducteurs de véhicules.

En étant informés tôt qu'un individu pouvant être porteur d'une maladie transmissible approche de notre frontière, nous pourrions aussi faciliter la circulation transfrontalière. En effet, en étant averties préalablement, les autorités pourraient diriger tout voyageur soupçonné d'être atteint d'une maladie transmissible inscrite sur la liste là où il pourrait être examiné rapidement, sans que cela ne ralentisse la circulation à la frontière.

Cet amendement établira donc un équilibre entre la protection des Canadiens contre le risque de graves maladies transmissibles et la nécessité de faciliter la circulation des personnes et des marchandises à nos frontières internationales.

Nous proposons un deuxième amendement au projet de loi C-42 afin de clarifier que la défense basée sur la diligence raisonnable prévue par la common law s'applique à tous les conducteurs de véhicules. L'idée a toujours été de préserver cette défense prévue par la common law dans la Loi sur la mise en quarantaine.

●(1525)

Lorsque nous nous sommes penchés sur le libellé du paragraphe 34(4) du projet de loi C-42, nous nous sommes rendu compte que notre intention de maintenir la défense de diligence raisonnable n'était pas limpide. Selon la Charte, toute personne accusée a le droit d'invoquer une telle défense dans l'éventualité où elle risque l'emprisonnement.

Pour une infraction aux termes de l'article 34, le conducteur d'un véhicule pourrait se voir infliger une peine allant jusqu'à 6 mois d'incarcération. Le fait de préciser que tous les conducteurs de véhicule ont accès à une défense de diligence raisonnable selon la common law garantira la protection des droits prévus dans la Charte pour les personnes qui auront fait tous les efforts raisonnables pour se conformer à la loi.

Il est important pour nous de veiller à ce que les conducteurs des véhicules qui font tous les efforts raisonnables pour se conformer aux exigences de préavis sachent qu'ils peuvent avoir recours à la défense dont peuvent bénéficier ceux qui font de tels efforts.

Par conséquent, le deuxième amendement fera en sorte de préciser que la défense de diligence raisonnable continue d'être disponible pour tous les conducteurs de véhicules qui déploient des efforts raisonnables pour se conformer aux exigences de l'article 34.

Nous nous efforçons constamment que le Canada ait le meilleur système de santé publique possible pour assurer la protection de la santé et de la sécurité de tous les Canadiens.

Grâce à ces amendements, c'est le Canada qui sera doté des exigences de préavis les plus complètes au monde aux fins de quarantaine.

Initiatives ministérielles

Je suis tout à fait convaincu qu'un ensemble complet d'instruments législatifs est nécessaire pour protéger la santé des Canadiens, de manière à éviter le genre de tragédie humaine et de perturbations économiques et sociales qu'entraînerait inévitablement un autre événement comme la crise du SRAS.

Par conséquent, je demande aux députés d'appuyer une mesure qui offre aux Canadiens la norme de protection la plus élevée possible contre la menace de propagation de maladies dangereuses transmissibles par transport terrestre. Je demande donc aujourd'hui aux députés d'appuyer le projet de loi C-42, dont le Comité permanent de la santé a fait rapport.

Je tiens à féliciter le Comité permanent de la santé des efforts qu'il a consentis concernant le projet de loi C-42. Le travail du comité est un bon exemple des résultats que peuvent obtenir les parlementaires lorsqu'ils oeuvrent dans un esprit de collaboration et de respect des avis et opinions des uns et des autres.

J'invite mes collègues de la Chambre à appuyer les amendements et je leur demande de collaborer à l'adoption rapide du projet de loi.

Comme je l'ai déjà dit, il m'a fait grand plaisir de collaborer avec le Comité permanent de la santé au sujet de ce projet de loi important. Ce fut un grand plaisir pour moi de travailler main dans la main avec des députés de toutes les régions du pays et de tous les partis pour faire en sorte que ces amendements soient proposés et pour assurer l'adoption du projet de loi.

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, c'est assurément un projet de loi très important. Il entend limiter les exigences de divulgation aux aéronefs et aux bateaux commerciaux. Cela signifie que les marchandises transportées par camion et par rail franchissant nos frontières quotidiennement sont exemptées de ces exigences de divulgation.

Je crois que les Canadiens et les parlementaires aimeraient savoir quels indicateurs de risque historiques et données sur l'importance relative ont convaincu le gouvernement que ces exemptions seraient appropriées.

• (1530)

M. Steven Fletcher: Monsieur le Président, j'invite le député à lire les amendements. En fait, il a complètement tort.

Le nouveau libellé de l'article 34 inclut les véhicules terrestres. C'est ce que le comité a recommandé. Le gouvernement et tous les membres du comité ont réfléchi sérieusement à la question. Nous avons réussi à convenir d'un libellé qui permet de dissiper les craintes du député et garantit la santé et la sécurité de tous les Canadiens, ce qui est le plus important.

Les interventions du ministre de la Santé à cet égard ont été extraordinaires. Je remercie également la porte-parole de l'opposition en matière de santé, la députée d'Oakville, pour sa contribution, ainsi que les porte-parole du Bloc et du NPD en matière de santé.

Il s'agit d'un parfait exemple de la façon dont le processus parlementaire peut fonctionner dans le contexte d'un gouvernement minoritaire. Je suis très heureux et honoré d'avoir pu travailler avec le comité.

Mme Bonnie Brown (Oakville, Lib.): Monsieur le Président, je demande le consentement unanime de la Chambre pour partager le temps mis à ma disposition avec la députée de Thornhill

Le Président: Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord

Mme Bonnie Brown: Monsieur le Président, je suis ravie d'intervenir en faveur du projet de loi C-42.

Tous les membres du Comité de la santé ont collaboré et ont réussi à amender le projet de loi et à dégager un consensus à son sujet, et ce, rapidement. Je félicite le président du comité, le secrétaire parlementaire et tous les membres de leurs efforts à cet égard.

Tel qu'il a été mentionné, le comité a amendé le projet de loi. Nos amendements rendront exécutoire l'article 34 de la Loi sur la mise en quarantaine. L'article 34 concerne les exigences de déclaration auxquelles doivent satisfaire les gens qui entrent au Canada et qui savent ou qui soupçonnent qu'eux-mêmes, leurs passagers ou leurs marchandises risquent de propager une maladie transmissible pouvant représenter un risque sanitaire pour les Canadiens. L'article impose les mêmes exigences aux personnes qui quittent le Canada.

Lorsque la Loi sur la mise en quarantaine a été adoptée en 2005, l'article 34 n'est pas entré en vigueur. On attendait l'élaboration de règlements appropriés pour gérer efficacement les exigences de déclaration.

Le projet de loi C-42 répond à ces besoins en matière de réglementation. Il exige principalement que les personnes assujetties aux exigences prévues à l'article 34 fassent leur déclaration le plus tôt possible avant d'arriver au Canada et que leur déclaration soit transmise directement ou indirectement à un agent de quarantaine.

Il est intéressant de noter que le projet de loi C-42, tel qu'il avait été présenté par le gouvernement, comportait une drôle de dichotomie. D'un côté, certaines dispositions du projet de loi renforçaient légèrement les exigences de déclaration et, de l'autre, le projet de loi initial cherchait à exempter des exigences les personnes entrant au Canada par voie terrestre.

Étant donné que la majorité des passagers et des marchandises qui entrent au Canada le font par voie terrestre à partir des États-Unis, l'effet net du projet de loi C-42 initial aurait été de miner la sécurité des Canadiens. Le risque que nous soyons exposés à des maladies transmissibles aurait augmenté. Or, le but de la Loi sur la mise en quarantaine est de protéger les Canadiens contre de tels risques.

Pourquoi le gouvernement aurait-il proposé une modification réglementaire mettant en péril la sécurité des Canadiens? Eh bien, pour la même raison qu'il a décidé d'harmoniser les limites acceptables de résidus de pesticides dans nos aliments avec les limites des États-Unis et du Mexique.

Les grandes entreprises considèrent les différences entre le régime réglementaire du Canada et le régime moins restrictif des États-Unis comme un irritant commercial. En d'autres mots, notre santé pourrait être mise en péril parce que nos normes sanitaires actuelles portent atteinte aux activités intégrées des multinationales.

En ce qui concerne les résidus de pesticide dans nos aliments, le ministre de la Santé nous a assuré que les nouvelles normes canadiennes harmonisées seront fondées sur des données scientifiques et que, par conséquent, la sécurité des Canadiens sera assurée. Cependant, on peut quand même se demander sur quoi sont fondées les normes actuelles, si ce n'est déjà sur des données scientifiques.

Initiatives ministérielles

Le ministre nous assure également que le Canada a et aura toujours les normes de sécurité les plus strictes en matière de pesticides et autres toxines. Cependant, les normes canadiennes actuelles ne semblent appropriées que par comparaison avec celles des États-Unis, où 40 p. 100 des limites permises en matière de pesticides sont plus élevées que les nôtres.

Aux États-Unis, les normes sont établies par l'Environmental Protection Agency, une agence qui a été restructurée par le gouvernement Bush. Depuis, elle a été condamnée par la communauté scientifique américaine pour « sa relation douillette et inappropriée avec l'industrie ».

Lorsqu'on les compare avec celles de l'Europe, les normes canadiennes apparaissent sous un tout autre jour. Par exemple, au Canada, les concentrations maximales permises de perméthrine sont 400 fois plus élevées qu'en Europe ou 1 400 plus élevées dans le cas du methoxychlor. Les normes canadiennes actuelles en matière de pesticides sont considérées, au mieux, comme « dans la moyenne ». Dorénavant, cette situation n'ira pas en s'améliorant. Bien au contraire.

Comme le démontre le projet de loi C-42, sans les contrôles nécessaires, les partisans de la déréglementation des entreprises risquent de mettre la santé des Canadiens en danger dans leur zèle à assurer la fluidité commerciale.

Qu'est-ce qui explique cette volonté de modifier les règlements? C'est une initiative de l'industrie connue sous le nom de réglementation intelligente, qui vise à harmoniser les règlements du Canada et du Mexique avec ceux des États-Unis. Il est rarement mentionné que cette initiative s'inscrit dans le cadre du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité.

• (1535)

Cet accord international a vu le jour en 2005, à l'initiative des gouvernements du Canada, des États-Unis et du Mexique. C'est l'idée du Conseil canadien des chefs d'entreprises et de son homologue américain, qui souhaitent une intégration poussée de l'économie, de la défense et de la culture du Canada et des États-Unis.

Cet accord prévoit l'application d'une réglementation uniforme à une large gamme de produits et de services, y compris les aliments, les médicaments et la protection de l'environnement. Il préconise également une interopérabilité accrue des forces armées du Canada et des États-Unis, de même qu'un pacte continental sur l'énergie, en vertu duquel le Canada assurerait aux États-Unis un accès à ses ressources énergétiques. En vertu de cet accord, les Canadiens devraient faire concurrence aux Américains pour leur propre électricité, comme c'est déjà le cas pour le pétrole et le gaz.

L'accord comprend un périmètre de sécurité nord-américain qui risque de saper les libertés civiles de nos citoyens. Il prévoit également des politiques communes en matière d'immigration et d'environnement, ainsi qu'une foule d'autres politiques qui contribueraient à miner considérablement la souveraineté et l'autonomie du Canada et des Canadiens.

Les participants au partenariat pour la sécurité et la prospérité sont conscients que ce programme n'aurait pas la faveur de la population. Ils se sont donc engagés à procéder à ce qu'ils appellent « l'intégration silencieuse ». Le PSP n'est pas un traité qui a été signé et il n'a jamais été soumis aux assemblées législatives des trois pays à des fins de discussion ou de surveillance exercée par un comité. Sa mise en oeuvre est coordonnée non pas par les parlements ou un large éventail de groupes sociaux, mais par le Conseil nord-américain de

la compétitivité, un groupe de travail formé de 30 PDG d'entreprise, soit 10 du Mexique, 10 du Canada et 10 des États-Unis.

Ce groupe se réunit régulièrement à huis clos avec des hauts fonctionnaires et des ministres. Un de ses principaux objectifs consiste à déréglementer et à harmoniser les pratiques commerciales, mais aucun autre intervenant n'a pu prendre place à la table et les procès-verbaux des réunions ne sont pas publiés. Ce qui est encore plus troublant, c'est que deux des dix représentants du Canada sont en réalité des citoyens américains.

Le partenariat pour la sécurité et la prospérité est si profondément non démocratique que, à ce jour, 14 États américains ont adopté des résolutions réclamant une intervention du Congrès américain pour que les États-Unis s'en retirent. Les changements imminents qui seront apportés aux niveaux de résidus de pesticide ne représentent qu'un infime élément des efforts soutenus pour harmoniser les règlements canadiens et américains dans l'intérêt de puissantes entreprises.

Le gouvernement du Canada doit remplacer la mainmise que les entreprises ont sur ce partenariat par un processus démocratique qui comprend un contrôle parlementaire et qui permet au public de s'exprimer. Il doit s'assurer que les efforts visant à restructurer notre pays sont plus transparents et qu'ils servent les intérêts de tous les Canadiens, et pas seulement ceux d'une poignée de personnes riches et influentes.

Heureusement pour nous, dans le cas du projet de loi C-42, les changements réglementaires demandés exigeaient que la loi soit modifiée. Les parlementaires ont donc été saisis des changements et nous avons pu, au comité, rétablir les exigences de déclaration imposées à ceux qui entrent au Canada par voie terrestre.

Cependant, on peut se demander, compte tenu du vaste mandat du partenariat pour la sécurité et la prospérité et de la vitesse à laquelle ces divers groupes de travail progressent, combien d'autres changements réglementaires potentiellement néfastes ont déjà été apportés sans contrôle parlementaire et sans que les intervenants canadiens puissent donner leur avis.

Comme je l'ai dit au départ, je suis contente que les membres du Comité de la santé aient travaillé rapidement dans un esprit de collaboration pour renverser le caractère potentiellement néfaste du projet de loi tel qu'il avait été présenté à l'origine. Le projet de loi modifié fera en sorte que la santé des Canadiens passe avant les intérêts commerciaux et, par conséquent, je suis fière de l'appuyer.

• (1540)

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, plus tôt, j'ai posé une question au sujet du projet de loi C-42. L'exemplaire du projet de loi distribué par les pages est la version présentée à l'étape de la première lecture qui a été adoptée à l'étape de la deuxième lecture et renvoyée à un comité.

La députée pourrait peut-être confirmer que le projet de loi n'a pas été réimprimé à la suite des amendements apportés à l'étape de l'étude en comité, dont l'un consistait en une modification par substitution, à la ligne 9, page 1, de ce qui suit « véhicule servant à l'exploitation ». La députée se rappelle-t-elle que l'amendement apporté, par le comité, pour inclure les camions et les trains consistait simplement à parler de « véhicule » plutôt que de bateau et d'aéronef?

Mme Bonnie Brown: Monsieur le Président, je ne me souviens pas si nous avons commandé la réimpression du projet de loi. Je dois présumer que, si le député a en main la version de la première lecture, il s'agit simplement d'une erreur.

Initiatives ministérielles

Cependant, je me rappelle clairement que, lorsque j'étais au comité, le projet de loi parlait initialement d'aéronefs et de bateaux, et c'est ce qui a déclenché notre réaction, car nous savions que le projet de loi C-12 disait « tous les véhicules » ou « un véhicule », sous-entendant tout véhicule transportant des personnes ou des marchandises. Selon ma compréhension et le souvenir que j'ai des travaux du comité, nous avons rétabli l'idée de « véhicule » et cela est interprété comme désignant tout véhicule terrestre, maritime ou aérien.

Mme Susan Kadis (Thornhill, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la mise en quarantaine, qui a été récemment étudié par le Comité de la santé, dont je suis la vice-présidente. Je crois que ce projet de loi, tel qu'il a été modifié au comité, mérite notre appui et devrait être adopté à la Chambre aujourd'hui. Cet important projet de loi est extrêmement précieux pour la santé et la sécurité des Canadiens, des enjeux qui sont au sommet de nos priorités.

Il y a quatre ans à peine, notre pays a été dévasté par une épidémie de SRAS qui a entraîné 45 décès au Canada, sans parler de l'impact énorme que cela a eu sur notre système de soins de santé et sur notre économie. L'une des plus graves conséquences de la propagation d'une maladie mortelle est la crainte et la panique que cela suscite.

L'épidémie de SRAS a fait très peur aux Canadiens. Un virus mortel se répandait dans notre plus grande métropole et semblait ne pas pouvoir être arrêté ou circonscrit. Comme à quelque chose malheur est bon, la leçon extrêmement importante que nous avons tirée de cette tragédie dévastatrice et de la perte de vies innocentes est que le Canada n'est pas à l'abri des maladies contagieuses.

Par suite de cette situation catastrophique, le Canada s'est réveillé et a agi rapidement pour se doter des outils nécessaires pour gérer les maladies, la prévention des virus et leur confinement. La Loi sur la mise en quarantaine et l'adoption du projet de loi C-42 tel que modifié sont essentielles pour protéger la santé, le bien-être et la vie des Canadiens.

Avant l'adoption de la nouvelle Loi sur la mise en quarantaine, qui a reçu la sanction royale le 13 mai 2005, cette mesure n'avait pas été modernisée depuis 1872, cinq ans après la Confédération. Dans la société mondialisée du XXI^e siècle, qui a pu constater les effets rapides et très dévastateurs de la grippe, du virus du virus du Nil occidental, etc., la loi de 1872 était largement périmée et ne permettait pas de faire face à une pandémie de SRAS. Dans le monde d'aujourd'hui, qui est de plus en plus petit et où les frontières sont de plus en plus perméables, nous devons être toujours vigilants et prendre des mesures de prévention et de protection énergiques pour protéger la santé des Canadiens.

La Loi sur la mise en quarantaine est née au lendemain de la tragédie du SRAS et a été présentée par le gouvernement libéral précédent, en octobre 2004. Comme je l'ai mentionné, cette loi a reçu la sanction royale en mai 2005, mais sans l'article 34 qui est proposé ici. L'article 34 de la Loi sur la mise en quarantaine exige qu'un conducteur d'un véhicule de transport fasse une déclaration à l'avance. Le projet de loi C-42 tient compte des objections qui avaient été soulevées à l'égard de cette disposition et complète donc la Loi sur la mise en quarantaine.

J'appuie entièrement le projet de loi C-42 tel qu'il a été modifié. Quand le gouvernement a présenté le projet de loi C-42 au Comité de la santé, il a proposé d'exempter les véhicules de transport terrestre. Après un examen attentif, mes collègues et moi-même ont

tenu à ce que les véhicules de transport terrestre soient visés par l'article 34 qui oblige les conducteurs à faire une déclaration. C'est essentiel car la Loi, telle qu'elle est modifiée, renforce la protection du système de santé publique du Canada. Je suis convaincue que l'ajout des véhicules de transport terrestre aux navires et aux aéronefs est un élément essentiel de la Loi qui contribuera à améliorer la sécurité de tous les Canadiens.

Le projet de loi C-42 rationalise également la procédure de déclaration des conducteurs de véhicule, car il exige qu'ils avisent directement les agents de quarantaine « dès que possible » avant l'arrivée à destination s'ils ont des raisons de croire qu'une personne, une marchandise ou toute autre chose qui se trouve à bord du véhicule risque de propager une maladie transmissible inscrite dans l'annexe, ou si une personne à bord du véhicule est morte ou encore dans les circonstances prévues par règlement.

La déclaration de ces faits à un système centralisé d'agents de quarantaine « dès que possible » élimine toute échappatoire en soulignant que les parties doivent communiquer ensemble. Cela élimine aussi tout risque de retard, car la Loi actuelle prévoit que les conducteurs doivent signaler tout incident suspect immédiatement, ce qui n'est pas suffisant.

Enfin, le projet de loi modifié ajoute les mots « dès que possible avant » à l'article 34 proposé, pour préciser qu'avant que le véhicule ne quitte le Canada par un point de sortie, le conducteur doit signaler toute situation préoccupante. Cela rappelle encore une fois l'urgence qu'il y a de signaler une telle situation avant que le véhicule ne quitte le pays d'origine pour traverser la frontière.

Je tiens à préciser que le moment d'adopter ce projet de loi ne pouvait être mieux choisi. Il y a quelques semaines à peine, un résident d'Atlanta, porteur d'une souche rare de tuberculose hautement contagieuse, a traversé l'Atlantique à bord d'un avion pour atterrir à Montréal et louer ensuite une voiture au Canada afin de rentrer chez lui, aux États-Unis. Dans la dernière partie de son voyage, cette personne a utilisé un véhicule terrestre pour franchir la frontière canado-américaine.

Ce cas illustre certaines des raisons pour lesquelles il faut appuyer le projet de loi C-42 tel qu'il a été modifié et pourquoi ce texte est tellement important pour la santé des Canadiens et d'autres également, notamment des Américains. On peut toujours espérer que les gens déclareront d'eux-mêmes les maladies transmissibles dont ils sont porteurs, mais nous ne pouvons évidemment pas compter là-dessus et nous devons appliquer des mesures fermes.

Durant l'étude de ce projet de loi en comité, tandis que nous débattions de la proposition du gouvernement de supprimer de l'article 34 la mention des véhicules terrestres, un témoin a fait valoir que l'exclusion des véhicules terrestres était justifiée parce que le risque de propagation de maladies par voie terrestre entre le Canada et les États-Unis est minime. Forts de ce que nous savons maintenant, à la suite de cet incident récent mettant en jeu la tuberculose, nous voyons bien que la réalité est différente. Le risque de transmission entre le Canada et les États-Unis est assez réel pour que l'on se dote de mesures fermes et claires. Nous ne pouvons pas jouer avec la santé des Canadiens.

● (1545)

Ce récent incident de déplacement par voie terrestre du Canada aux États-Unis illustre bien l'importance de ce projet de loi. Si le porteur d'une maladie transmissible peut passer du Canada aux États-Unis, c'est que le risque de propagation par voie terrestre existe dans les deux sens. Je le répète, il suffit d'une seule personne ou d'un seul incident pour que les résidents de nos deux pays soient exposés.

Initiatives ministérielles

Comme nous l'avons constaté dans le cas de la tuberculose, il peut arriver qu'une personne ne soit pas disposée à déclarer elle-même sa maladie. Nous devons donc disposer de mécanismes susceptibles d'éviter la propagation des maladies et nous doter d'une mesure législative qui soit la plus solide possible.

Histoire de bien montrer qu'il y a urgence de s'assurer que la Loi sur la mise en quarantaine aille davantage dans le sens de la prudence et vise tous les modes de transport, rappelons que le Canada accueille à lui seul 266 000 voyageurs par jour en provenance de 119 points de passage frontaliers et aéroports internationaux. Le trafic de voyageurs est tel qu'il est impossible de le contrôler entièrement et nous savons bien qu'en présence de tels volumes quotidiens, rien n'est garanti.

Cela étant dit, nous devons faire tout ce que nous pouvons pour éviter ce genre de catastrophe. C'est une des raisons pour lesquelles d'autres députés et moi avons fermement recommandé que les véhicules de transport terrestre soient inscrits dans cette disposition, comme c'était le cas initialement, en plus des moyens de transport maritime et aérien. Compte tenu des activités quotidiennes aux points d'entrée au Canada, nous devrions avoir le plus de mécanismes possible, plutôt plus que moins. Quand il s'agit de la santé publique des Canadiens, il serait irresponsable de notre part de nous satisfaire de lois moins efficaces.

Le cas de tuberculose a fait mentir un autre témoignage devant le Comité de la santé sur la question de l'autodéclaration. Le témoin a insisté sur la capacité d'autodéclaration des gens, affirmant que nous pouvions faire confiance aux gens à cet égard, niant du même coup la nécessité que les véhicules de transport terrestre figurent dans l'article proposé. Comme nous l'avons vu, nous ne pouvons pas simplement compter sur les particuliers pour déclarer par eux-mêmes une maladie. Nous ne pouvons pas compter entièrement sur la bonne volonté des gens, car ce serait mettre la santé des Canadiens entre leurs mains. Comme nous l'avons vu, nous ne pouvons pas nous permettre de nous engager dans cette voie. C'est bien trop risqué. Nous ne devons jamais nous en remettre à la chance lorsqu'il s'agit de la santé et de la sécurité des Canadiens. La prévention est primordiale.

Le projet de loi C-42, modifié, assure une meilleure protection aux Canadiens et nous permet de mieux gérer les menaces pour la santé publique. Les Canadiens s'attendent à ce que leur gouvernement les protège. Ils s'attendent à ce que nous soyons prêts à intervenir en cas de risque pour la santé publique et à ce que nous défendions leurs intérêts.

Quand le projet de loi C-42 a été présenté à la Chambre, j'ai été surprise qu'il propose d'enlever les transports terrestres de l'article 34. J'ai été vivement préoccupée par le fait que nous avons oublié le prix élevé que nous avons dû payer en raison de l'épidémie de SRAS il y a quelques années seulement, tant en vies humaines qu'en retombées économiques. J'ai des électeurs dont la vie a été bouleversée par la crise du SRAS. Les effets ont été dévastateurs.

Chaque fois que cela a été possible, j'ai fait valoir mon point de vue au comité au sujet de la nécessité de renforcer la loi, et non de l'affaiblir. Une information juste et opportune est un élément clé d'une gestion efficace des questions et des risques liés à la santé. Nous avons tiré des enseignements de la crise du SRAS. Nous ne voulons pas avoir à réapprendre de nouveau. Nous avons établi l'Agence de santé publique du Canada. Nous avons nommé le premier administrateur en chef de la santé publique pour coordonner les efforts de gestion des questions de santé publique.

Nous ne pouvons pas nous permettre de sous-estimer les dangers lorsqu'il y va de la sûreté des Canadiens. On ne soulignera jamais assez que le Canada n'est pas à l'abri d'épidémies et d'infections. Les germes et les maladies infectieuses ne connaissent pas de frontières.

À l'instar d'autres membres du comité, j'ai fait des interventions vigoureuses lors de ces délibérations, pour faire inscrire de nouveau les véhicules routiers dans cette mesure; c'est une protection additionnelle essentielle pour les Canadiens. Il est illogique d'inscrire deux modes de transport transfrontalier et de faire abstraction du troisième. J'estime qu'en matière de sécurité, les Canadiens devraient convenir que c'est dans leur intérêt. De nos jours, plus il y a de mécanismes en place pour faire face aux risques sanitaires, meilleures sont les chances d'assurer la protection voulue.

Cette protection additionnelle permet également de confirmer aux Canadiens que le gouvernement fédéral prend tous les moyens nécessaires pour assurer leur protection. La crise du SRAS a provoqué chez les Canadiens un sentiment de panique que j'espère ne plus jamais voir. Je veux que les Canadiens comprennent que le gouvernement fédéral fait tout en son pouvoir pour renforcer la sécurité en matière de santé publique, parce que la panique et la peur peuvent se propager plus rapidement qu'un virus. Nous devons agir comme des leaders responsables et faire tout notre possible pour protéger les Canadiens. J'appuie le projet de loi C-42 qui vise cet objectif central.

Évidemment, il est impossible d'assurer une prévention complète. Nous ne vivons pas en vase clos. Le monde est devenu plus petit et le nombre de déplacements est monté en flèche. La mondialisation et les sociétés multinationales et transnationales ont énormément facilité les voyages intercontinentaux et elles en ont fait une pratique courante dans le monde des affaires.

Peu de choses dans ce monde peuvent être entièrement sûres, compte tenu de la multitude de pays qui existent, mais nous avons la responsabilité absolue de faire en sorte que tous les éléments de notre Loi sur la quarantaine soient pertinents et coordonnés. Les Canadiens doivent savoir que, quoi qu'il arrive, le gouvernement fédéral a maximisé sa capacité de protéger les citoyens. D'abord et avant tout, le gouvernement fédéral doit rendre des comptes aux Canadiens.

Nous assurons aux Canadiens que nous faisons vraiment de notre mieux pour minimiser les risques et pour protéger leur santé et leur bien-être. J'appuie le projet de loi C-42 tel qu'amendé parce que je crois que c'est le but qu'il vise.

● (1550)

[Français]

Mme Christiane Gagnon (Québec, BQ): Monsieur le Président, je vous remercie de me donner la parole sur le projet de loi C-42. Ce projet de loi a fait consensus au sein de notre comité. Nous avons travaillé dans le meilleur intérêt de la sécurité et surtout de la santé des personnes qui seraient menacées par la transmission de maladies contagieuses. On n'a qu'à penser au cas survenu dernièrement. Une personne des États-Unis avait contracté la tuberculose et en était à un stade où cette maladie pouvait être transmissible et être très contagieuse.

Donc, le projet de loi C-42, qui modifie la Loi sur la mise en quarantaine, est un projet de loi qui a voulu moderniser une loi qui datait quand même de 1872, même si des modifications ont déjà été apportées en 2005. Donc, la loi a été modifiée en 2005. Elle a été modernisée dans le contexte du SRAS qui a sévi à Toronto, en Ontario. On sait qu'en 2003, on était quelque peu inquiets quant à la transmission du SRAS.

Initiatives ministérielles

Le SRAS a donné lieu à une étude, l'étude Naylor. Celle-ci recommandait la révision de certaines parties de cette loi pour la mettre en contexte avec une société qui avait évolué, surtout en termes de transport et de circulation de marchandises et de personnes. La loi n'était pas adaptée pour répondre à ces nouveaux besoins.

On sait qu'à Toronto, la période du SRAS a été un moment assez difficile à vivre. Souvent, quand il y a des maladies contagieuses ou une épidémie, cela peut affecter l'économie d'un pays ou d'une province. Le SRAS avait touché toute la communauté torontoise et ontarienne au niveau des possibilités de propagation. On s'est inquiété, mais l'inquiétude n'était peut-être pas fondée. A-t-on exagéré?

L'étude Naylor fait tout un constat de cette situation. Ce qu'on peut tirer comme leçon, vu de l'extérieur, c'est qu'on n'était peut-être pas prêts à faire face à un tel défi, à donner les bonnes informations et, surtout, à sécuriser les gens. Quant à la possibilité de contamination, le SRAS était peut-être un type de virus plus difficilement transmissible de façon anodine, seulement par le contact avec une autre personne. Tout de même, il faut aller au-delà, et c'est pourquoi on a cru bon de remanier cette Loi sur la mise en quarantaine en 2005.

Aujourd'hui, encore une fois, nous avons à y retravailler. Plusieurs collègues avant moi ont soulevé toute la question de l'article 34 qui vient préciser dans quel contexte on devrait prévenir certaines actions. On peut penser aux gens qui prennent souvent l'avion ou le bateau et comment on pourrait être plus au fait qu'un individu ou des marchandises peuvent transporter certains virus ou certaines maladies pouvant être contractées par des personnes.

Donc, le projet de loi C-42 semble être un petit projet de loi en vertu de son nombre de pages. Il a très peu de pages, mais, en même temps, l'impact de ce projet de loi, s'il est bien appliqué, s'il y a une bonne réglementation, pourrait faire toute la différence pour mieux encadrer des situations telles que le SRAS ou dans le cas d'une maladie aussi terrible que la tuberculose, par exemple. Tout à l'heure, je vais parler du cas de M. Andrew Speaker, un Américain infecté par un certain type de tuberculose. On ne sait pas jusqu'où cela peut aller, mais on sait qu'il a pu voyager.

Là encore, on a un projet de loi, mais au niveau des mécanismes que l'on met en place, certaines personnes et certaines autorités ont assurément des responsabilités.

● (1555)

Encore faut-il les prendre, agir rapidement et ne pas prendre cela à la légère. L'article 34 du projet de loi C-42 balise la façon de transmettre l'information. Un exploitant de véhicules aériens ou terrestres doit d'abord être informé que le porteur d'une maladie contagieuse a pris l'avion ou un transport terrestre. L'article 34 indique très clairement l'obligation d'informer l'exploitant du fait qu'il peut être responsable de propager une maladie. Il indique aussi comment cet exploitant devra informer certaines autorités qu'il y a à bord de son véhicule ou de son transporteur une personne dangereuse pour la santé des autres.

Le projet de loi est également très spécifique quant aux conducteurs de certains types de véhicules. La loi actuelle prévoit imposer cette obligation à tout moyen de transport. Cela va plus loin que les bateaux, l'aéronef et le train, puisque le projet de loi vise tous les véhicules servant à l'exploitation. Il s'agit là d'un amendement apporté par le secrétaire parlementaire, et tous les membres du comité l'ont appuyé.

À l'article 34 de la loi, l'obligation d'un conducteur d'aviser l'autorité désignée de façon raisonnable avant d'entrer au pays ou avant de quitter le Canada, est remplacée dans le projet de loi par l'obligation d'aviser « s'il lui est raisonnablement impossible de donner » l'avis. On sait donc très bien que du moment où on en est averti et qu'on a l'obligation d'aviser, encore fait-il avoir tout ce qu'il faut pour pouvoir aviser les agents de la quarantaine. Ainsi, le projet de loi indique qu'il doit aviser un agent de quarantaine plutôt que l'autorité désignée et oblige le conducteur à aviser l'agent dès qu'il prend connaissance de la situation, mais dans un contexte où c'est raisonnablement possible.

Le cas de M. Andrew Speaker nous a amenés à réfléchir aux différentes obligations qu'ont les autorités en place qui doivent diffuser l'information. On peut s'inquiéter du nombre de jours qui se sont écoulés entre le 10 mai et le 25 mai. Comment se fait-il que M. Andrew Speaker, qui savait très bien qu'il était porteur de la tuberculose, ait tout de même quitté les États-Unis le 12 mai, malgré qu'on lui ait dit, le 10 mai, qu'il était préférable de ne pas aller à l'étranger? Ainsi, deux jours plus tard, il est sorti de son pays, s'est rendu à Paris, et, par la suite, en Grèce.

Le 14 mai, M. Speaker a tout de même avisé son médecin par courriel qu'il se trouvait en Grèce. Son médecin traitant savait très bien qu'il avait quitté les États-Unis. Le 18 mai, les organismes sanitaires américains ont été mis au courant du fait qu'Andrew Speaker se trouvait en Grèce avec son épouse. Ainsi, entre le 14 mai — moment où il a informé son médecin — et le 18 mai, il y avait tout de même du danger, et personne, pas même les organismes sanitaires américains, n'a été informé. De plus, M. Speaker faisait l'objet d'une recherche internationale, et des tests démontraient alors qu'il était atteint d'une tuberculose ultra-résistante aux antibiotiques.

On a donc rejoint M. Speaker en Italie et les centres fédéraux de contrôle et de prévention des maladies lui ont recommandé de se présenter aux autorités sanitaires italiennes et lui ont interdit de prendre un vol commercial. Cependant, M. Speaker n'a jamais voulu se rendre aux autorités sanitaires italiennes, contrevenant ainsi à la loi.

● (1600)

Sachez qu'il peut y avoir des poursuites. Il ne faut pas que les gens soient laissés ainsi à eux-mêmes. On ne peut pas leur dire qu'ils ont commis une erreur et que ce n'est pas tellement grave. Il y a des conséquences à cela. On sait qu'actuellement des gens — des Québécois, notamment — font l'objet de contrôle de la part d'agences de santé pour savoir s'ils auraient contracté cette forme de tuberculose. Une quinzaine de jours entre le moment où M. Speaker a su de quoi il était question et le moment où il aurait pu agir et se rendre aux autorités sanitaires d'Italie, il a contrevenu à certaines réserves qu'on lui avait formulées avant de quitter.

Les organismes sanitaires américains ont été mis au courant le 18 mai que M. Speaker se trouvait en Grèce avec son épouse. Le 24 mai, les autorités européennes, tout comme l'Organisation mondiale de la santé, ont été mises au courant de ce fait. Du 18 mai au 24 mai, il y a aussi eu une lacune au regard de l'organisme sanitaire américain et des autorités européennes, comme l'Organisation mondiale de la santé. C'est une démarche nécessaire lorsqu'on sait que quelqu'un peut être dangereux parce qu'il est porteur d'une maladie infectieuse, contagieuse, comme la tuberculose.

Initiatives ministérielles

Les autorités américaines avaient une réponse simple à fournir. Elles ne savaient pas où se trouvait M. Andrew Speaker. Il y a un mécanisme en place, mais il n'est pas suivi de façon rigoureuse. Il y a de quoi s'inquiéter quand on voit que des outils sont en place, mais qu'en même temps, il y a un certain laxisme quant à aux différentes directives mises en place. M. Speaker a-t-il contaminé des gens? On ne le saura pas. Toutefois, certaines personnes sont obligées de subir certains contrôles pour savoir si elles ont contracté la maladie.

Selon moi, la situation entourant ce cas doit être clarifiée. Les États-Unis ont aussi une responsabilité dans cette situation. S'ils ne fournissent pas l'information à temps, comment les autres personnes concernées peuvent-elles savoir ce qui se passe? Comment les autorités sanitaires européennes ou canadiennes, qui n'ont pas été mises au courant, peuvent-elles intervenir? Le Canada a aussi sa responsabilité dans cette situation. Lorsque nous avons adopté le projet de loi, j'avais posé la question au directeur de l'Agence nationale de santé publique du Canada, pour savoir si le projet de loi pouvait contenir certains articles pour nous prémunir contre ce genre de situation. Le Canada pourrait-il poursuivre un autre État, qui a contrevenu à une certaine démarche? Encore là, on semble plutôt laisser les choses aller. Il y a une enquête.

On sait que certains sénateurs américains cherchent à savoir ce qui s'est vraiment passé à ce sujet. Lorsque je l'ai demandé à M. Butler-Jones, l'administrateur en chef de la santé publique à l'Agence de santé publique du Canada, il m'a dit qu'il attendait de savoir s'il y aurait une enquête ou une investigation, et qu'il fallait en tirer des leçons. Cependant, il faut aller un petit peu plus loin que le simple fait de tirer des leçons. Il faut peut-être mettre en place certains moyens pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise.

Faudrait-il améliorer le projet de loi? On a dit que non. On n'a pas à l'améliorer. Du moins, pas par le truchement d'une loi qui pourrait améliorer ce processus de mise en situation. On y verra par la suite. J'espère qu'au cours des prochains mois, on sera mis au courant de la mise sur pied d'un meilleur mécanisme de déclaration. Un médecin peut aviser son patient. Lorsqu'on dit à un patient qu'on ne sait pas de quelle forme de virus ou d'infection il souffre, et qu'on ne semble pas inquiet, comment voulez-vous qu'il puisse interpréter une telle réponse de la part d'un médecin?

• (1605)

Ne faudrait-il pas ne serait-ce qu'un avis donné par écrit à un patient pour que le médecin puisse dire à son tour qu'il lui avait vraiment indiqué de ne pas quitter le pays?

On voit bien que même si l'on met dans un projet de loi toutes les balises pour la sécurité et la santé des personnes qui voyagent ou qui sont en contact avec celles qui contractent une maladie, il faut aussi que cette responsabilité incombe à tout individu qui pourrait être une menace pour la sécurité et la santé des gens.

Il était donc temps que l'on bonifie le projet de loi C-42 en modifiant l'article 34, afin qu'il puisse mieux répondre à tout type de situation, qu'une personne voyage par avion, par bateau ou par voie terrestre. Il faut que ce projet de loi fournisse certains cadres aux exploitants des véhicules quant aux conditions dans lesquelles ils doivent le faire, des conditions rapides et efficaces en tenant compte aussi du sérieux d'une propagation de maladie infectieuse, ici, au Canada.

• (1610)

M. Thierry St-Cyr (Jeanne-Le Ber, BQ): Monsieur le Président, je félicite ma collègue de Québec de son excellente présentation.

En travaillant au projet de loi qui est devant nous, la députée et le Bloc québécois devaient relever un défi de taille parce que cela

concerne la santé, qui est un champ de compétence du Québec. Cela dit, nous reconnaissons que les maladies infectieuses dépassent les frontières. Les infections peuvent souvent se répandre dans plusieurs pays. Parfois, elles ne se répandent pas dans tout un pays. Le SRAS en est un bon exemple. Le Canada en entier avait été mis sur la liste des pays ayant des difficultés avec le SRAS, alors que c'est principalement à Toronto, à plus de six heures de route de Montréal, qu'il y avait eu des problèmes. Dans mon comté de Montréal, les industries touristiques avaient été affectées parce que c'était le Canada qui était sur la liste, et non pas une province ou le Québec.

Cela illustre bien que les maladies infectieuses nécessitent, entre autres, de la coopération entre les pays par l'entremise de l'Organisation mondiale de la Santé. Il doit y avoir aussi de la collaboration entre les provinces.

J'aimerais savoir si le comité a eu le temps de se pencher sur ce sujet. Comment les services fédéraux, les agents de quarantaine vont-ils collaborer et travailler avec les organismes de santé publique des provinces pour s'assurer que les maladies sont le mieux contenues possible dans l'intérêt de tous, que l'on vienne du Canada, du Québec ou d'ailleurs dans le monde?

Mme Christiane Gagnon: Monsieur le Président, mon collègue soulève une importante question. La santé relève des provinces. En l'occurrence, le Québec a sa propre agence de santé et de sécurité nationale, qui existe depuis 1998. Le Canada a aussi la sienne, soit l'Agence de santé publique du Canada.

Après le SRAS, et après la mise sur pied d'un comité consultatif national sur le SRAS et la santé publique, le Comité sénatorial permanent des affaires sociales a recommandé la création d'une agence fédérale. En avril 2004, on réclamait la création de cette agence de santé publique au Canada, et elle a vu le jour en 2006.

Il faut absolument travailler de concert avec les agences de santé publique. Encore faut-il que les agents de quarantaine aient tout ce qu'il faut pour être en mesure d'agir rapidement, dans l'intérêt de la population. Plus tôt, j'ai soulevé le cas de l'américain, M. Speaker. On ne connaît pas tout au sujet de cette histoire. Je pense qu'il y a eu un flou en ce qui a trait à la divulgation des renseignements. Pourtant, il en va de la sécurité des gens.

Espérons que cette collaboration se fera de façon beaucoup plus pratique. Le SRAS a servi d'exemple quant à la façon de gérer une crise. Plus tard, on a su qu'on avait un peu trop gonflé le ballon au sujet du SRAS et que l'impact sur l'économie avait eu des échos jusqu'au Québec. Toutefois, il faut avoir des données techniques et être bien au courant de quel type de maladie infectieuse l'individu est porteur. Une série de tests doit être faite. Dans ce cadre, le projet de loi répond avec plus de précision aux mécanismes qui doivent être mis en place. Depuis 2004, le SRAS a servi d'exemple.

En comité, j'ai souligné la situation de M. Speaker et le contexte dans lequel cette personne a pu voyager, même on l'avait averti de ne pas voyager. On pourra en tirer des leçons de ce cas, sur le plan international.

• (1615)

[Traduction]

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, le cas de M. Andrew Speaker, qui est atteint d'une forme de tuberculose contagieuse grave, soulève le fait qu'il est impératif que nous adoptions le projet de loi.

Initiatives ministérielles

Je sais que des représentants du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, de Santé Canada de même que des responsables du partenariat pour la sécurité et la prospérité ont participé à la la séance du comité.

Étant donné qu'il y avait une exemption implicite dans le cas des autobus, des trains et des voitures dans le projet de loi original, je crois qu'il est possible qu'on ait sacrifié la santé des gens pour des considérations d'ordre économique et d'efficacité à la frontière relatives à ces priorités.

Compte tenu des objectifs autres que la santé et la sécurité, la députée sait-elle, ou les témoins ayant comparu devant le comité auraient-ils indiqué si l'exemption existait au départ non pas par inadvertance, mais bien de façon délibérée?

[Français]

Mme Christiane Gagnon: Monsieur le Président, je me souviens des différentes objections soulevées au sujet du projet de loi tel qu'il avait été présenté. La crainte était que les conducteurs ou les passagers des véhicules qui voyagent entre les États Unis et le Canada n'aient pas à répondre aux obligations du projet de loi pour la déclaration d'une maladie infectieuse dont ils seraient porteurs.

Toutefois, nous avons quand même changé des choses. Un amendement a été apporté par le secrétaire parlementaire. Par exemple, au lieu de parler de bateau, d'aéronef ou de véhicule visé par le règlement, on a parlé de véhicules servant à l'exploitation. On a élargi la portée du projet de loi à tout véhicule qui sert à une exploitation commerciale ou autre. Ainsi, cela élargit la portée de ce projet de loi.

Je peux dire que nous étions très conscients qu'on ne touchait pas tous les véhicules, mais il est certain qu'on ne peut pas avoir un agent de quarantaine à chaque poste-frontière et à chaque poste de douane. Aussi, si quelqu'un se sentait vraiment concerné, on nous apportait l'objection suivante. Qu'arrive-t-il si une personne se sent malade ou le déclare aux douanes? Il y avait l'obligation de le déclarer aux douanes. Cela était beaucoup plus facile que lorsqu'une personne très malade voyage par voie maritime ou par voie aérienne, où c'est beaucoup plus difficile d'arrêter l'avion ou le bateau lorsque le voyage est déjà en cours.

Je peux donc dire que l'on a tenu compte des objections soulevées par plusieurs membres du comité. C'est pourquoi on a décidé d'adopter un amendement pour couvrir d'avantage la question de la protection des citoyens et citoyennes.

[Traduction]

Mme Penny Priddy (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, c'est là un exercice particulièrement intéressant. Nous devons toujours faire passer la santé des Canadiens en premier. Il est non seulement important de voir à ce que les Canadiens soient en sécurité, mais aussi à ce qu'ils se sentent en sécurité.

L'une des principales leçons que l'on a pu tirer de tout l'exercice auquel le comité s'est livré porte sur l'importance de faire preuve de vigilance et de tenir soigneusement compte de la formulation utilisée.

Ce projet de loi a été présenté comme étant un changement d'ordre administratif et, comme nous l'avons entendu dire par les députés qui ont pris la parole, il s'est avéré être beaucoup plus que cela.

J'appuie ce projet de loi et je remercie mes collègues du Bloc et du Parti libéral, de même que le secrétaire parlementaire et le ministre d'avoir agi très rapidement lorsque, en tant que porte-parole, nous avons fait part de nos préoccupations relativement au fait que le

transport terrestre disparaîtrait des conditions relatives à la Loi sur la mise en quarantaine.

Je comprend qu'il était nécessaire de mettre ce projet de loi à jour puisqu'il fallait bien sûr ajouter le transport aérien qui n'existait pas au moment où la première Loi sur la quarantaine a été rédigée. Toutefois, pour ce qui est de la disparition du transport terrestre, lorsque les autres porte-parole et moi-même, en tant que porte-parole du NPD en matière de santé, avons étudié le projet de loi de plus près, nous nous sommes rendu compte qu'il donnait lieu à un certain nombre d'autres conséquences sur lesquelles nous devions nous pencher.

J'aimerais vous en présenter un bref aperçu. J'utiliserai la tuberculose comme exemple parce qu'il y a eu plusieurs problèmes à cet égard. La loi ne réglerait pas nécessairement tous ces problèmes parce qu'elle a des failles à de nombreux égards.

Si une personne visiblement malade arrivait au Canada par avion, comme cela a été le cas, et qu'elle prenait ensuite l'autobus ou le train alors qu'elle présentait des symptômes très évidents, aucun employé de ces services de transport n'aurait été obligé de faire un rapport sur cette personne. Elle aurait poursuivi son trajet pendant un certain temps, alors que d'autres passagers étaient à bord du train, de l'autobus ou autre, les exposant ainsi à une maladie pouvant être contagieuse. C'était pour nous un grand dilemme.

Nous avons entendu bon nombre de responsables de la santé publique nous dire qu'il est peu probable que des symptômes apparaissent au cours d'un vol entre Londres en Angleterre et Ottawa par exemple. C'est peut-être vrai. Toutefois, si une personne monte à bord d'un train en Floride pour se rendre à Vancouver, des symptômes auraient certainement le temps de faire leur apparition pendant la durée du trajet.

Si une personne avait contracté une maladie, mais qu'elle ne présentait pas de symptômes, elle en présenterait certainement une semaine plus tard. Aussi cette personne pourrait avoir exposé à une maladie contagieuse un très grand nombre de personnes enfermées dans un très petit endroit restreint.

Je dois mentionner qu'il y a beaucoup de voyageurs qui traversent la frontière canado-américaine. Nous sommes toujours heureux de recevoir la visite de touristes des États-Unis. Je présume que les Américains sont toujours heureux d'accueillir des visiteurs canadiens. Je crois que personne n'en doute.

Au comité, nous avons trouvé étrange de nous faire répondre, chaque fois que nous avons demandé si cela avait un quelconque lien avec le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité, que ces gens-là ne pouvaient pas venir nous rencontrer. Les témoins du ministère de la Santé ont dit qu'ils n'en savaient rien. Plus le temps passait, plus nous étions perplexes.

Revenons à l'exemple de la tuberculose. Comme on n'en parle pratiquement jamais, les gens pensent que cette maladie n'existe plus. Les gens de ma génération ont certainement vu des sanatoriums où les tuberculeux étaient traités. Quand je suis devenue infirmière, en 1961-1962, ces établissements fermaient leurs portes — en Ontario, du moins — parce que nous pensions avoir éradiqué la maladie.

Aujourd'hui, le nombre de cas de tuberculose est à la hausse, surtout dans les régions urbaines, en raison sans doute de l'arrivée de l'étranger de personnes atteintes de la maladie et qui viennent de zones urbaines densément peuplées où les conditions d'hygiène sont loin d'être idéales.

Initiatives ministérielles

Dans ma propre collectivité, dans la vallée du Bas-Fraser et dans d'autres villes du Canada et des États-Unis, une maladie que nous pensions avoir vaincue est en recrudescence.

• (1620)

Toutes les mesures que nous pouvons prendre pour empêcher la tuberculose de se propager sont absolument vitales. Nous avons été élus pour faire en sorte que le Comité de la santé, les autorités sanitaires et tous les parlementaires placent la santé publique au premier rang. Nous ne faisons aucun compromis là-dessus.

Nous avons eu des discussions. Ma collègue libérale a dit que nous avons déjà augmenté, ou diminué, le taux de pesticides permis. On propose de permettre une concentration plus forte de pesticides afin d'harmoniser nos pratiques commerciales avec celles des États-Unis. Nous avons donc dû nous demander si cela avait un lien avec le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité, qui faciliterait le passage des voyageurs à la frontière.

C'est la pire façon d'envisager les choses. La meilleure façon serait de dire que les gens n'ont tout simplement pas compris ce que tout cela signifierait. Il faut au moins donner cela au secrétaire parlementaire et au ministre: quand ils ont été mis au courant, ils ont apporté des changements très rapidement. Je tenais absolument à le souligner.

Nous sommes satisfaits tant et aussi longtemps qu'il est clair que les moyens de transport terrestres font de nouveau partie du projet de loi. Je suis très heureuse que, même s'il a souvent parlé d'aéroports et de transport maritime, le secrétaire parlementaire du ministre de la Santé ait quand même mentionné les moyens de transport terrestres, les trains, les autobus, les automobiles, tout ce qui traverse la frontière. Si quelqu'un traverse la frontière en charrette ou en tricycle en tirant quelque chose, peu importe ce que c'est, cela devient un moyen de transport et il est donc assujéti à la loi. Si quelqu'un croit qu'une personne est malade et constate des symptômes, mais personne n'est médecin sauf les médecins, nous pouvons tous, je pense, voir quand une personne semble très malade.

Je crois qu'il y a récemment eu un cas où une personne semblait très malade. Si les transports terrestres n'avaient pas été inclus et que les États-Unis n'avaient pas agi, quoique cela n'a clairement pas fonctionné dans ce cas... Je suis persuadée que les Américains examinent pourquoi cette personne est passé à travers les mailles de leur filet. Quoi qu'il en soit, nous sommes rassurés.

J'appuie cet amendement, et qu'il soit très clair que ce sont tous les porte-parole qui ont attiré l'attention du secrétaire parlementaire sur le problème. Ce dernier en a ensuite parlé au ministre, et maintenant que les moyens de transport terrestres font de nouveau partie du projet de loi, nous pouvons l'appuyer, sachant que nous avons fait passer la santé des Canadiens d'abord. Nous lirons toujours très attentivement ce qui est présenté comme étant une modification d'ordre purement administratif.

• (1625)

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, j'examine le procès-verbal de la réunion du Comité de la santé. Je note que le secrétaire parlementaire a fourni une explication sur la question des véhicules autres que les bateaux et les aéronefs et qu'il a affirmé ce qui suit:

Lorsque le projet de loi C-42 a été élaboré, il a été décidé de retirer l'exigence de notification préalable dans le cas des conducteurs de véhicules terrestres comme les autocars et les trains et de ne mettre l'accent que sur les transports aériens et maritimes. La décision se fondait sur une évaluation selon laquelle les véhicules terrestres ne présentaient qu'une menace limitée pour le Canada.

Même à l'époque où la question a été soulevée pour la première fois, je crois que c'était pendant le débat à l'étape de la deuxième lecture, le décision d'exclure les trains, les autobus et les camions, entre autres, semblait contestable.

On pourrait aller jusqu'à dire qu'il y avait peut-être une certaine méthode derrière cette exemption, et on pourrait certainement se demander si on a compromis la santé et la sûreté du public pour des raisons économiques.

J'attire l'attention de la députée sur le fait que le secrétaire parlementaire a simplement éludé la question en affirmant que cela posait un risque limité pour le Canada. Cela ne semble pas une réponse très sérieuse à une question si importante. La députée a-t-elle reçu des témoins quelque indication que l'exemption était une erreur plutôt qu'une décision intentionnelle?

Mme Penny Priddy: Monsieur le Président, nous avons entendu deux témoins d'avis différents. Je leur ai demandé si ce changement allait améliorer la santé des gens. L'un d'eux a répondu que oui, qu'il n'y avait aucun risque, et l'autre a dit que, ultimement, non.

Encore une fois, on a avancé l'argument selon lequel les symptômes ne se déclareraient pas aussi tôt. Ce ne sera peut-être pas à bord d'un avion, mais je suis presque certaine, à en juger par mon expérience du domaine de la santé et pour avoir vu des cas actifs de tuberculose, que cette maladie ou toute autre maladie transmissible grave pourrait effectivement se manifester en cinq ou sept jours, ou pendant la durée d'un voyage en autobus ou en train avec une personne infectée.

Cela montre bien qu'il faut être prudent lorsqu'on décrit un changement comme étant de nature administrative. J'ignore s'il s'agit d'une erreur ou d'une décision d'ordre économique. Je peux seulement faire part de mon expérience au député, comme je l'ai fait, et ajouter que nous n'avons pas pu interroger qui que ce soit du PSP.

Cependant, toujours d'après mon expérience, même lorsqu'un changement est dit être de nature administrative, il faut quand même tout lire attentivement et examiner les documents sans leur accorder ni moins, ni plus d'importance qu'on le ferait normalement.

• (1630)

M. Steven Fletcher (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, PCC): Monsieur le Président, le député libéral a laissé entendre certaines choses au sujet de la mesure législative. Tout d'abord, il déclaré, à tort, que les amendements proposés relativement au projet de loi C-42 ne visaient pas les véhicules terrestres. Puis, il a persisté dans l'erreur. Je me demande si le député pourrait commenter le projet de loi et confirmer qu'il s'applique au transport terrestre, maritime et aérien.

Mais avant, permettez-moi d'ajouter que je suis très déçu de l'intervenant précédent. Il était mal renseigné lorsqu'il a posé ses premières questions, et ce sont des choses qui arrivent. Toutefois, je suis très déçu de voir qu'il poursuit dans cette veine, alors que le ministre de la Santé a fait preuve de leadership en matière de santé pour les Canadiens. J'aimerais bien que le député mette sa partisanerie de côté.

Je me demande si notre collègue pourrait confirmer dans l'intérêt de tous que l'amendement proposé relativement au projet de loi C-42 vise le transport maritime, aérien et terrestre.

Mme Penny Priddy: Monsieur le Président, oui, ils sont inclus. Je n'appuierai pas le projet de loi si ce n'était pas le cas.

Initiatives ministérielles

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je participe au débat sur le projet de loi C-42. Comme le secrétaire parlementaire est ici, et qu'il vient de me poser une question, je vais d'abord essayer d'y répondre.

Pour la première fois depuis 13 ans et demi, quand j'ai demandé un projet de loi au Bureau afin de pouvoir l'examiner, le projet de loi qui m'a été remis ainsi qu'aux autres députés qui l'avaient demandé est celui qui a été présenté en première lecture. Dans son neuvième rapport, monsieur le Président, le Comité permanent de la santé a fait rapport du projet de loi à la Chambre avec deux propositions d'amendement; le projet de loi a été débattu à l'étape de la deuxième lecture.

J'ai examiné le procès-verbal de cette réunion qui a eu lieu, je crois, le 4 juin et j'ai remarqué que le président du comité avait demandé le vote sur les deux amendements et ensuite demandé s'il fallait faire rapport à la Chambre du projet de loi. Néanmoins, le président n'a pas demandé s'il fallait réimprimer le projet de loi. Par conséquent, cela peut susciter un malentendu, car les députés qui ne siègent pas à ce comité peuvent supposer que le projet de loi qu'ils reçoivent pour le débat est le projet de loi modifié. Le comité a la possibilité de demander si le projet de loi doit être réimprimé, mais dans ce cas-ci, cela n'a pas été fait.

Pour répondre à la question du député, ma question se fondait sur les renseignements que m'a communiqués la Chambre. Il n'y avait certainement rien de sectaire à laisser entendre que les autobus, les trains et les camions étaient toujours exemptés. Selon la version du projet de loi que j'ai reçue, tel était le cas. Néanmoins, le comité a apporté des changements à cet égard.

Le député comprend peut-être, maintenant, pourquoi j'ai posé cette question tout à l'heure. À l'avenir, si un projet de loi n'est pas réimprimé après qu'un comité lui a apporté des changements, peut-être faudrait-il l'estampiller de la mention « Modifié » ou y inclure un ajout indiquant quels sont les changements. Parfois, cela peut être important.

Quoi qu'il en soit, je pense que cela explique au secrétaire parlementaire pourquoi je pensais que l'alinéa 34(1)a) de la Loi sur la mise en quarantaine mentionnait encore les bateaux ou aéronefs alors que c'est maintenant remplacé par « véhicule ».

Cela soulève toutefois une question intéressante. Je ne sais pas s'il y a dans le projet de loi une définition du mot « véhicule ». Néanmoins, le projet de loi porte que le ministre peut prendre des règlements. Je suppose que les règlements prescriront de temps en temps les véhicules qui seront visés ou pour lesquels les dispositions seront modifiées et le ministre peut le faire. Les amendements apportés au comité étaient justifiés et ils ont l'appui de tous les partis représentés au comité.

Si nous prenons le résultat des trois réunions, nous avons un projet de loi qui apporte des modifications très modestes à la Loi sur la mise en quarantaine pour ce qui est de leur volume, mais dont l'impact est beaucoup plus important étant donné qu'il s'agit de questions de santé et de sécurité.

● (1635)

Il y a le cas récent de M. Andrew Speaker, atteint d'une forme très contagieuse de tuberculose. Il a voyagé d'Europe au Canada et puis, par voie terrestre, en voiture ou en taxi, il a franchi la frontière pour se rendre aux États-Unis. Durant ce voyage, plusieurs personnes, notamment les passagers de l'avion, ont été exposés à cette souche très dangereuse de tuberculose. Il est donc d'autant plus important de

régler cette question. Évidemment, le projet de loi a été présenté avant cet événement.

Certains événements passés ont un certain rapport. Le plus significatif est vraisemblablement la crise du SRAS. Il ressort tout de même de cela que nous avons pris un certain nombre de mesures pour faire face à la situation. Peu d'entre elles ont donné de très bons résultats puisque nous connaissions très peu la maladie au départ.

Nous savions tout de même que cette maladie venait d'ailleurs. De fait, elle provenait d'une province de Chine. La situation a soulevé un enjeu connexe du fait que le point de transbordement vers le Canada était Taïwan, comme on a pu l'établir.

Comme on le sait, nous n'avons pas de relations diplomatiques avec la Chine. Taïwan cherche depuis longtemps à obtenir tout au moins le statut d'observateur à l'Organisation mondiale de la santé. Ses connaissances et ses capacités technologiques auraient été très utiles si cela avait été possible plus tôt. Je sais que les efforts continuent en ce sens. Cependant, on peut dire que l'une des menaces les plus importantes pour la santé et la sécurité des Canadiens nous est venue de Chine, en passant par Taïwan.

Pour ce qui est des réunions tenues par le Comité de la santé, j'ai trouvé fascinant que certains des témoins soient des représentants du domaine de la sûreté et de la sécurité publiques. On y a beaucoup discuté du Partenariat pour la sécurité et la prospérité. Certains députés en seront peut-être surpris. Tout-à-coup, il était question d'un accord entre les États-Unis et le Canada, puis on a ajouté le Mexique, concernant les questions de sécurité et de prospérité.

En réalité, l'enjeu est beaucoup plus vaste. Je crois comprendre que, lors des réunions de Cancun en mars de l'an dernier, on a répertorié quelque 300 à 400 activités bilatérales pertinentes au Partenariat pour la sécurité et la prospérité, tout en reconnaissant qu'il serait très difficile d'en établir un ordre de priorité.

Si j'en parle c'est que, à l'étape de la deuxième lecture, il a été question de l'exemption accordée aux automobiles, aux autocars, aux camions et aux trains, mais cet aspect n'était pas abordé de façon explicite dans le projet de loi. Il l'était par exclusion. En effet, voici le libellé du projet de loi à cet égard:

Le présent article s'applique aux conducteurs de l'un ou l'autre des véhicules suivants:

- a) bateau ou aéronef servant à l'exploitation d'une entreprise de transport de personnes ou de marchandises;
- b) véhicule visé par le règlement.

On ne définit pas ici ce qu'est un véhicule visé par le règlement, mais je présume qu'on trouverait des précisions dans une annexe ou un règlement, documents auxquels les députés n'ont pas normalement accès pendant les débats. C'est parce qu'il était expressément question de « bateau ou aéronef » qu'on s'est interrogé sur tout ce qui touche le transport non seulement de personnes, mais également de marchandises, de fruits, de légumes, de viande et cetera. C'est un secteur très important.

● (1640)

Je sais que de nombreux députés qui représentent des localités frontalières s'inquiétaient beaucoup des répercussions économiques qu'auraient les files d'attente à la frontière, de l'effet qu'auraient sur les gens qui souhaitent traverser la frontière des files de camions en attente pour toutes sortes de raisons.

Initiatives ministérielles

J'ai demandé à quelques députés si l'on avait tenu compte, lors de la présentation du projet de loi C-42 à la Chambre et du débat à l'étape de la deuxième lecture, d'objectifs contradictoires tenant au fait que les autres types de véhicules ne sont pas nommément désignés. Un objectif économique et un objectif lié à la santé et à la sécurité se font concurrence.

J'ai fait remarquer, dans une question que j'ai posée à la Chambre, que le point avait été soulevé à l'étape de la deuxième lecture, lorsqu'il a été proposé de modifier l'alinéa 34(1a) du projet de loi en remplaçant les mots « bateau ou aéronef » par « véhicule », terme qui s'appliquerait aussi bien au transport de personnes que de marchandises.

Je dois admettre que je suis resté interloqué lorsque le secrétaire parlementaire a tenté de fournir une explication. On aurait établi, une fois le projet de loi terminé, d'après ce que je lis, que les véhicules terrestres « ne présentaient qu'une menace limitée pour le Canada », et la décision a été prise sciemment. Voici un extrait des délibérations du 4 juin du Comité permanent de la santé. Le secrétaire parlementaire a déclaré ceci :

Lorsque le projet de loi C-42 a été élaboré, il a été décidé de retirer l'exigence de notification préalable dans le cas des conducteurs de véhicules terrestres comme les autocars et les trains et de ne mettre l'accent que sur les transports aériens et maritimes. La décision se fondait sur une évaluation selon laquelle les véhicules terrestres ne présentaient qu'une menace limitée pour le Canada.

En y réfléchissant, on constate que c'est une décision majeure. Pensez à toute la circulation terrestre qu'il y a entre le Canada et les États-Unis et aussi entre les États-Unis et le Mexique. Si nous lisons les reportages des médias sur les produits, comme les fruits et légumes, importés de l'étranger, nous apprenons qu'ils sont cultivés en utilisant des produits chimiques interdits au Canada pour de bonnes raisons.

Selon le dernier reportage que j'ai vu sur les fruits et légumes importés au Canada, on retrouverait sur ces produits la trace de 10 à 12 produits chimiques interdits au Canada, mais pas dans le pays d'où proviennent ces aliments. Il s'agit ici de la sécurité des aliments.

Quant aux États-Unis, le même reportage nous apprenait que l'on retrouvait jusqu'à 17 produits chimiques interdits dans ce pays sur les fruits et légumes qui y sont importés.

Les produits chimiques utilisés pour traiter les fruits, les légumes, les viandes et tout le reste ne se retrouvent pas nécessairement sous forme pure. Ils sont généralement interdits par un pays parce que ces produits, à l'état de trace dans les aliments, peuvent nuire à la santé et à la sécurité de ceux qui les absorbent. Il s'agit là de produits importés au Canada par train et par camion en très grandes quantités.

• (1645)

Ce sont d'importants véhicules de distribution qu'on utilise, en plus des aéronefs et des bateaux. Je me demande vraiment pourquoi on a jugé que le risque pour les Canadiens était limité, quand on sait que les produits importés qui nous arrivent par camion ou par train peuvent présenter d'importants risques pour la santé et la sécurité des Canadiens. Nous nous devons de nous demander si ces décisions ont été motivées par d'autres objectifs que la protection de la santé ou de la sécurité.

Telles sont les raisons pour lesquelles j'ai soulevé cette question.

J'ai examiné les témoignages présentés au Comité de la santé. Des représentants du ministère de la Sécurité publique et du ministère responsable du commerce et du partenariat pour la sécurité et la prospérité y ont comparu.

La Loi sur la mise en quarantaine est une loi fort simple. Elle est tellement courte qu'on ne l'a même pas réimprimée après l'avoir modifiée.

Nous avons eu des discussions passablement substantielles au Comité permanent de la santé concernant certaines questions importantes dont les Canadiens sont probablement très peu au fait.

J'ai lu certains articles à propos du partenariat sur la sécurité et la prospérité, dont on dit souvent qu'il se ramène à un projet d'intégration très poussée aux États-Unis. Le *Hill Times* a publié quelques articles de fond à ce sujet. Pour beaucoup de gens, cette question soulève bien plus d'interrogations qu'elle n'apporte de réponses.

C'est ce qui nous a amenés, je crois, à modifier l'alinéa 34(1a) pour y remplacer les mots « bateau ou aéronef » par le mot « véhicule » de manière à viser tous les véhicules qui transportent des personnes, des marchandises ou d'autres choses pouvant présenter un risque pour les Canadiens.

Je tenais à soulever cette question parce que, souvent, il se produit des choses au comité qui ont très peu à voir avec un projet de loi. C'en est là un exemple typique. Si certains députés sont intéressés, ils n'ont qu'à se reporter au compte rendu de la séance du 4 juin du Comité permanent de la santé. Les témoins ont fait l'historique détaillé de l'ALENA et du partenariat pour la sécurité et la prospérité. Je me demande un peu pourquoi on a remonté si loin, mais je dois admettre que ce fut très intéressant.

Ce projet de loi est important. J'ai discuté beaucoup plus tôt de certains exemples de menaces à la santé publique comme le SRAS, mais nous savons également que le virus du Nil occidental et la grippe aviaire représentent également des risques majeurs. Il y a eu des discussions à propos des pandémies. Certains experts ont affirmé qu'il était inévitable que le Canada connaisse une pandémie. Il y a eu des discussions et des déclarations publiques à propos de la possibilité que nous ne disposions pas de suffisamment de médicaments pour traiter les Canadiens et de la nécessité qu'on établisse des règles pour déterminer qui aura accès à ces médicaments. Ce sont là des questions sur lesquelles nous nous devons de nous pencher constamment.

Les Canadiens ont besoin d'obtenir l'assurance que la santé et la sécurité publiques ne seront pas compromises par des intérêts économiques ou par les visées d'un autre pays. Ils ont besoin de savoir que le Canada tiendra fermement à ne pas perdre de vue ses objectifs. Nous comptons sur le gouvernement pour nous donner l'assurance que, lorsque les problèmes se poseront, la santé et la sécurité publiques ne seront pas compromises pour des considérations d'ordre économique.

• (1650)

M. Steven Fletcher (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, PCC): Monsieur le Président, lorsque le député a initialement posé ses questions, il se trompait sur toute la ligne au sujet de l'article 34. J'étais disposé à lui accorder le bénéfice du doute. Je lui ai expliqué que le projet de loi avait été amendé et que les véhicules terrestres étaient inclus dans le document que nous avons étudié.

Il continue toutefois de parler de choses qui sont complètement fausses. Il a affirmé avoir lu le compte rendu de la réunion du 4 juin 2007 du Comité de la santé. S'il l'avait lu, comme il le prétend, il aurait vu les amendements. Il y en a des pages et des pages. Un simple coup d'oeil au compte rendu lui aurait suffi pour voir les amendements présentés. Il prétend pourtant qu'il ne les a pas vus parce que le compte rendu n'aurait pas été imprimé conformément à ses attentes.

Initiatives ministérielles

Il ne peut pas jouer sur les deux tableaux. S'il a effectivement lu le compte rendu, il saura que le comité a présenté et adopté les amendements à l'unanimité. En fait, j'ai présenté les amendements en tant que secrétaire parlementaire.

Grâce au leadership du ministre de la Santé, il est on ne peut plus clair que le présent gouvernement prend la santé des Canadiens très au sérieux.

Je vois que le député est en train de lire le compte rendu.

Même dans l'ancienne version de la loi l'option relative aux véhicules terrestres existait; elle n'était pas explicite, c'est tout. Le ministre était habilité à préciser les véhicules à l'alinéa 34(1b) dans l'ancienne version là où il n'était question que de « véhicules ».

Le docteur David Butler-Jones, premier administrateur en chef de la santé publique du Canada, est cité abondamment dans les comptes rendus de la réunion du 4 juin du comité et d'autres réunions où il précise que le profil de risque pour les véhicules terrestres en provenance des États-Unis est très faible et que c'est la raison pour laquelle ils ont été exclus.

Afin que les choses soient parfaitement claires et qu'il n'y ait pas de si, de et, ni de mais, c'est en tant que secrétaire parlementaire que j'ai proposé ces amendements au nom du ministre.

Le député a parlé du PSP. Il lira également à la page 2 du compte rendu de la réunion du 4 juin que le directeur général des Partenariats en innovation du ministère de l'Industrie a longuement parlé des priorités et des préoccupations du gouvernement à ce sujet. Dans tous les cas, la santé passe avant tout.

Le député a utilisé des citations hors contexte. Il est évident qu'il n'a pas lu le compte rendu du début à la fin, car il aurait vu les amendements. Il devrait être plus prudent dans son utilisation de citations tirées d'un vaste processus de consultation.

Le député conviendra-t-il...

• (1655)

Le vice-président: Le député de Mississauga-Sud.

Le député a quatre minutes sur un temps de dix minutes.

M. Paul Szabo: Monsieur le Président, je me permets de faire remarquer au député que, quand j'ai appris que le projet de loi C-42 serait soumis au débat, j'ai demandé à l'un des pages de m'apporter le texte en question. L'imprimé qu'on m'a remis, et qui est mis à la disposition des députés, correspond à la version la plus récente. C'est le projet de loi qui avait été débattu en deuxième lecture et c'est celui-ci qui contient l'exception.

Je voulais comprendre pourquoi je n'avais pas l'autre version, celle qui avait été approuvée en comité. Quand j'ai posé la question au secrétaire parlementaire, il m'a indiqué qu'il y avait eu des amendements.

Puis, il y a une vingtaine de minutes, je suis allé dans le vestibule pour réclamer les transcriptions de la séance du comité du 4 juin. C'était la première fois que je voyais les amendements. C'est là qu'ils ont été apportés, et après l'adoption du deuxième amendement, le président a posé deux questions: « Le projet de loi modifié est-il adopté? D'accord. La présidence doit-elle faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre? D'accord ». Le comité a donc fait rapport du projet de loi avec des propositions d'amendement.

Le président du comité n'a pas demandé aux députés s'il devait faire réimprimer le projet de loi, raison pour laquelle cela n'a pas été fait. Ça fait déjà deux fois que j'explique la situation au secrétaire parlementaire. Je n'ai pas l'impression qu'il l'ait comprise, mais je vais réessayer.

J'ai lu les témoignages parce que je voulais comprendre pourquoi les députés n'avaient pas obtenu cette version du projet de loi.

J'ai cité le secrétaire parlementaire. Selon lui, si les camions, les trains et les autobus ont été exclus, c'est parce qu'ils « ne présentaient qu'une menace limitée pour le Canada ». C'est ce qu'il a déclaré ici même. Puis, il est revenu à la charge avec sa question en disant qu'en vue de bien préciser les choses, le gouvernement avait indiqué que le mot véhicule s'entend de tous les véhicules terrestres.

Or, on ne précise rien quand on dit qu'on inclut tous les véhicules, c'est-à-dire les autobus, les camions et les trains. On ne précise pas ce qu'il advient des avions et des bateaux. En fait, c'est un changement plutôt important qui a été apporté au projet de loi. Encore une fois, le député a trompé la Chambre. Les conservateurs ne veulent pas que ces autres éléments se retrouvent ici. Ils ont été dénoncés par la députée d'Oakville parce qu'ils n'avaient pas mentionné le transport très important de fruits et de légumes. Le député veut faire oublier qu'afin de bien préciser les choses, le gouvernement a apporté des changements.

Cela n'a rien à voir avec une précision. C'est un changement de fond qui touche à la sécurité et à la santé des Canadiens. Je nie qu'il s'agit d'une précision. C'est un changement que le gouvernement est gêné de devoir apporter parce qu'il s'est fait prendre.

• (1700)

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, j'ai suivi le débat avec beaucoup d'intérêt. Il se déroulait plutôt bien et dans le calme, mais, soudainement, il s'est enflammé. Le député de Mississauga-Sud, à l'évidence, prend très à coeur ce qui se passe ici.

Son allocution était très réfléchie et reflétait l'importance de ce projet de loi et ce qui doit être fait. À vrai dire, il a apporté des éclaircissements sur le cheminement de ce projet de loi et la raison pour laquelle il devait être présenté, en premier lieu, en 2006, et pour laquelle nous discutons de ces amendements aujourd'hui.

Je ne siège pas au Comité de la santé. Je n'ai pas suivi en détail tout ce qui a été fait pour ce projet de loi. Il est certain que notre députée au comité, qui a pris la parole plus tôt, a fait un excellent travail. Elle possède de l'expérience dans le domaine de la santé publique. Elle a de solides convictions sur ce qui doit être fait pour améliorer la santé publique.

Il va sans dire que la question des maladies transmissibles, des pandémies et des mesures prises par les autorités sanitaires pour y faire face est d'une grande importance.

Ce que je voulais dire au député de Mississauga-Sud, c'est qu'il me semble, au fil de nos discussions sur des amendements particuliers à ce projet de loi et du fait que nous avons la possibilité de le débattre aujourd'hui, qu'il soulève la question plus générale, à savoir que, probablement, l'aspect le plus important du travail qui doit être fait de façon continue...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Je dois accorder au député de Mississauga-Sud suffisamment de temps pour lui permettre de répondre.

M. Paul Szabo: Monsieur le Président, je remercie la députée de son intervention. Je suis toujours heureux d'entendre ses commentaires parce qu'elle sait toujours bien nous ramener aux sujets importants.

Initiatives ministérielles

Je tiens simplement à lui faire savoir que c'est le témoignage du directeur général des Affaires internationales du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile du Canada, M. Paul Haddow, qui m'a inquiété. En parlant de l'établissement des priorités dans le cadre du partenariat pour la sécurité et la prospérité, il a dit que ces dernières comprenaient l'élaboration d'un plan en prévision d'une pandémie en Amérique du Nord, en vue de renforcer la coopération et la coordination en matière de préparatifs et d'intervention en cas d'urgence, et la poursuite du travail pour rendre les frontières à l'intérieur de l'Amérique du Nord plus intelligentes en assurant la même sécurité, mais de façon à faciliter la circulation des marchandises et des voyageurs qui ne posent pas de problèmes.

Il n'a pas parlé de santé et cela m'a inquiété. Cela me préoccupe et nous regarderons cela de près.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole aujourd'hui sur le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la mise en quarantaine. En effet, cela va nous permettre de faire un petit peu d'histoire en même temps, car cette Loi sur la mise en quarantaine est probablement l'une des plus vieilles lois en matière de santé publique en terre d'Amérique. Au Québec, nous sommes très sensibles. En 2008, nous allons fêter les 400 ans de la ville de Québec. Aujourd'hui, c'est un signe, notre porte-parole en matière de santé est justement la députée de Québec. Je la salue. Elle fait un excellent travail au Comité permanent de la santé.

Cela nous permet de voir le travail qu'on peut faire en cette Chambre: reprendre aujourd'hui le texte d'une loi qui avait été adoptée la première fois en 1872 — c'est quand même important de se le rappeler.

La santé publique, tout comme la santé, a beaucoup évolué avec les années. Cela me permet de faire un peu d'histoire. Vous savez que le domaine de la santé est un champ de compétence exclusif des provinces. Il a subi l'empiètement du fédéral au cours des décennies, par choix politique. Souvenez-vous que le système de santé universel qu'on connaît aujourd'hui a été mis en place dans les années 1960, à l'initiative d'un premier ministre de la Saskatchewan. Cela a donné le système de santé que nous connaissons aujourd'hui, avec ses hauts et ses bas. Dans les années 1960, même si le domaine de la santé demeurait la compétence exclusive des provinces, le paiement de la facture était partagé. Aussi, lorsqu'on a créé le système de santé universel qu'on connaît aujourd'hui, le fédéral devait payer 50 p. 100 de la facture. C'était l'entente au départ.

Vous aurez compris que, compte tenu du fait que c'est un privilège ou une compétence exclusive des provinces, le fédéral a versé sa contribution par paiements de transferts. Cela a bien changé avec les années, au gré des déficits des gouvernements fédéraux, surtout conservateurs, au cours des années 1990. Toutefois, les libéraux du temps de Pierre Elliott Trudeau avaient fait leur part aussi pour augmenter le déficit.

Par conséquent, au départ, le gouvernement fédéral payait 50 p. 100 de notre système de santé universel, de compétence exclusive des provinces. Cette entente fédérale-provinciale assortie de transferts avait été dûment négociée. En 1993, au coeur des grandes coupes libérales, la participation du gouvernement fédéral dans le paiement des transferts en santé était de 13 p. 100.

Il s'agit donc d'un système, d'un régime créé dans les années 1960. Au Québec, c'était la Révolution tranquille. C'était le temps où le Québec adoptait l'image qu'on lui connaît aujourd'hui. On a

embarqué dans le système de santé universel, sur la base d'une prémisse: que le gouvernement fédéral, par suite des ententes, en paierait 50 p. 100. On pensait qu'il allait toujours payer ces 50 p. 100 de la facture, mais comme je l'expliquais, étant donné qu'il s'agit d'une compétence exclusive des provinces, le fédéral en a profité pour se retirer graduellement du paiement de la facture, au gré de ses déficits. Petit à petit, on en est arrivé à une entente qui fait que le gouvernement fédéral, en 2010, devrait payer le pourcentage qu'il payait dans les années 1990. C'est cela, la dure réalité.

La dernière entente négociée entre les provinces et le gouvernement fédéral vise à rétablir ou à rééquilibrer son pourcentage du paiement de la facture au taux qu'il payait en 1990. C'est une des raisons pour lesquelles le fédéralisme canadien — au Québec, en tout cas — a beaucoup de difficultés à fonctionner. Les Québécois et Québécoises ont très vite compris que lorsqu'ils font affaire avec le fédéral, ce sont toujours eux les grands perdants. C'est ce qui s'est passé dans le réseau de la santé.

Aujourd'hui, on discute du projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la mise en quarantaine. Du point de vue de la santé, c'est probablement le seul dossier de véritable compétence fédérale. Au cours des dernières années, nous avons eu l'épidémie du SRAS, le syndrome respiratoire aigu sévère. Cette maladie arrivée d'ailleurs a conscientisé toute la communauté, autant le réseau de la santé des provinces que celui du Canada, à l'obligation d'intervenir.

● (1705)

En 2005, on a donc décidé d'apporter une modification importante à la Loi sur la mise en quarantaine, afin de l'adapter aux risques d'épidémies qui proviennent d'ailleurs ou que nous pourrions exporter.

Cela m'étonne toujours. Beaucoup de décisions se prennent en cette Chambre et nous avons de grandes discussions, mais pendant ce temps, des situations de fait nous échappent et transcendent toutes les politiques adoptées ici au Parlement ou ailleurs.

À l'OMC, on est en train de discuter du dossier agricole, qui n'est pas encore réglé. Dans ce vaste programme de libre-échange planétaire, le dossier de l'agriculture est l'une des dernières choses que l'OMC règle.

Plus on attendra, plus on s'apercevra que, théoriquement, la seule façon de protéger sa santé, c'est de produire soi-même ce que l'on mange.

Plus tôt, j'écoutais mes collègues parler des produits chimiques. La meilleure façon de protéger notre santé, c'est d'en arriver un jour à produire chez nous les produits qui se retrouveront sur nos tables. Ce sera comme ça.

Initiatives ministérielles

Je suis toujours très ébranlé lorsque je vois les libéraux et les conservateurs tenter de mettre de côté le système de gestion de l'offre mis en place par les agriculteurs du Québec et du reste du Canada, et qui a trait aux produits laitiers, à la volaille et aux oeufs. Ce système permet d'atteindre un équilibre entre l'offre et la demande à l'intérieur des provinces et du Canada. Pourtant, ils sont tentés de mettre de côté ce système qui nous permet de nous auto-suffire en produits aussi importants que le lait, les oeufs et le beurre. Ce sont des choses que l'on mange quotidiennement. On est tenté de mettre cela de côté, parce que certains pays voudraient nous vendre leur lait et leurs différents produits sur lesquels on n'a aucun contrôle. On n'a aucun contrôle sur ce que produisent les autres pays.

Aujourd'hui, on parle d'un projet de loi sur la quarantaine, les épidémies et le transport des marchandises.

En même temps, on laisse nos négociateurs à l'OMC mettre de côté la gestion de l'offre qui nous permettrait de nous auto-suffire et de produire le lait, le beurre, les oeufs et le poulet. Ce sont des choses que l'on consomme régulièrement. Il faudrait pouvoir s'autoréglementer dans ce domaine. Pourtant on mettra probablement cela de côté un jour. Les libéraux étaient prêts à le faire et les conservateurs sont tentés de mettre cela de côté pour négocier avec d'autres pays qui veulent nous vendre leurs produits. Un jour, nous ne serons plus en mesure de produire ce dont nous avons besoin et nous achèterons les produits de consommation des autres sur lesquels nous n'avons aucun contrôle. On ne sait pas comment sont nourris les animaux ou ce qui est utilisé lors de la production de ces produits.

Cela me pose beaucoup de problèmes. Aujourd'hui, nous discutons justement du projet de loi sur la mise en quarantaine, un projet de loi de santé publique. Comme je l'ai dit plus tôt, il existe depuis 1872.

À l'époque, c'était plus facile. Je comprends qu'on doive faire un grand ménage aujourd'hui, parce qu'à l'époque, le transport se faisait par navire. Lorsqu'il y avait une quarantaine, le navire hissait le pavillon de la quarantaine. On a dû adopter un projet de loi pour savoir quoi faire de ceux qui étaient sur le bateau ou des marchandises qui se trouvaient à bord d'un bateau en quarantaine. En 1872, on a donc adopté un projet de loi.

Aujourd'hui, quelques centaines d'années plus tard, on doit redéfinir la Loi sur la quarantaine. L'article 34 établit quels types de transport seront affectés par cette Loi sur la quarantaine. Cela nous a pris plusieurs années et je comprends cela.

Aujourd'hui, le présent article s'applique au conducteur de l'un ou l'autre des véhicules suivants: un bateau ou un aéronef servant à l'exploitation d'une entreprise de transport de personnes ou de marchandises. On a ouvert la porte à quelque chose d'autre, quelque chose de plus que les bateaux. C'était nécessaire.

Quelques centaines d'années plus tard, on ne pourra pas reprocher aux conservateurs d'être un peu trop dans l'avenir. Habituellement, ils regardent l'avenir dans le rétroviseur du passé. On se met au diapason des nouvelles technologies de transport des marchandises. C'est parfait.

● (1710)

C'est d'ailleurs pourquoi le Bloc québécois appuiera ce projet de loi C-42 qui a notamment la vertu d'inciter les conducteurs et qui, comme je vous le disais, « s'applique aux conducteurs de l'un ou l'autre des véhicules suivants: bateau ou aéronef servant à l'exploitation d'une entreprise de transport [...] ou de marchandises. » Cela permet de responsabiliser ces transporteurs et ces conducteurs face à leur obligation de déclarer les possibles

quarantaines et les maladies ou toutes sortes de virus qui pourraient être contenus, soit dans leur cargaison, si c'est de la marchandise, ou parmi les personnes qu'ils transportent, si ce sont des êtres humains. Évidemment, cela nous permet de nous ajuster.

Cependant, comme je vous le disais, cela nous oblige aussi à faire un examen de conscience collectif. En effet, c'est bien beau d'adopter des projets de loi sur la mise en quarantaine. Le SRAS, notamment, nous a permis de constater que malgré toute la bonne volonté de nos systèmes de santé, nous ne sommes pas à l'abri d'une épidémie ou de toutes sortes de maladies imprévisibles. Ce sont des choses qui peuvent arriver. L'épidémie du syndrome respiratoire aigu sévère, le SRAS, survenue en 2003, est un triste événement qui nous a démontré les failles de notre système de santé. À mon avis, il était temps que le Canada se dote d'une politique, de concert avec les provinces responsables de l'application de la santé publique. Je crois que le Comité permanent de la santé a fait un bon travail pour mettre sur pied un service de coordination de santé publique capable d'intervenir et d'aider les provinces aux prises avec des situations comme celle qu'a connue l'Ontario en 2003. C'est bien pour la santé collective et c'est un bel investissement pour notre environnement collectif.

En même temps, on ne se pose pas les autres questions par rapport aux raisons de ces épidémies. Il y en a eu, notamment, qui ont avorté. La grippe aviaire ne touche pas les individus, mais les animaux, et l'on ne sait pas si un jour elle ne touchera pas les êtres humains ou quoi que ce soit. C'est la même chose pour ce qui est de la maladie de la vache folle, puisqu'elle touche les animaux, mais on ne sait pas si un jour elle ne touchera pas les êtres humains. Il faut donc faire attention surtout à ce qu'on importe et à ce qu'on met sur nos tables. Tel est le message important que l'on doit comprendre: on peut aujourd'hui être capable de réagir.

Au fond, nous réagissons à un état de fait. Le SRAS a frappé l'Ontario en 2003, et c'est pour cette raison qu'on a adopté ce projet de loi visant à modifier la Loi sur la quarantaine. Telle est la réalité. Or, il faudra un jour essayer de prévenir, plutôt que de toujours essayer de guérir après coup. Pour ce faire, un jour, il faudra s'assurer de produire ce qu'on met sur les tables. Telle est la dure réalité. Il faut se le dire: c'est bien beau de faire affaire avec tous les autres pays du monde, d'échanger des biens et des services, mais en ce qui a trait à l'alimentation, à ce que nous produisons pour mettre sur nos tables, il faudra un jour qu'à l'OMC, des représentants se tiennent debout et disent que ce n'est pas négociable.

En effet, nous ne pouvons pas permettre que des pays puissent nous envoyer des produits de la qualité desquels, en ce qui a trait à leur production, nous ne pouvons pas nous assurer. Les organismes génétiquement modifiés, les OGM, font désormais l'objet de grandes discussions partout dans le monde. Il faut pouvoir contrôler ce qui s'en vient sur nos tables. Faute de le faire, il faudra s'assurer que chaque pays est capable de produire ce qu'il met sur la table de ses citoyens, de façon à ce que si jamais une épidémie, un virus ou quelque chose arrivait par la voie des aliments ou des animaux que nous consommons, nous soyons capables de contrôler tout cela à même notre propre système de contrôle.

Initiatives ministérielles

Nous n'en sommes pas rendus là, et je trouve cela décevant. Je le dis bien gentiment à tout le monde. Je suis déçu de la façon dont les libéraux ont défendu la gestion de l'offre lorsqu'ils étaient au pouvoir, et c'est la même chose que sont en train de faire les conservateurs: soit d'essayer de mettre de côté la gestion de l'offre. Cela signifie que si les produits laitiers, les oeufs, la volaille et le poulet sont mis de côté, il n'y aura plus de contrôle, et ces produits proviendront de l'étranger. Or, un jour, nous serons inondés de ces produits étrangers, parce que des pays, à cause de leur population, seront capables de faire de la production de masse. Dès lors, nous ne serons plus compétitifs.

Un jour, nous empoisonnerons notre population. C'est ce qui se produira. Nous rendrons malades les gens de chez nous. Il y aura des virus qui proviendront de cette nouvelle façon de faire. Si nous n'adoptons pas des projets de loi comme celui à l'étude aujourd'hui, un jour, nous devrons adopter d'autres projets de loi pour essayer de contrer ces fléaux.

● (1715)

Ce serait très simple d'être cohérent dans tout ce que l'on fait, tout en adoptant des projets de loi comme celui qu'on adopte aujourd'hui, afin de moderniser la Loi sur la mise en quarantaine.

Il faut aussi se tenir debout à l'OMC et dire que l'agriculture, les aliments que l'on met sur la table de nos citoyens ne sont pas négociables. C'est nous qui devons contrôler complètement et entièrement la qualité des produits qui sont sur nos tables. C'est comme cela.

Nous en sommes là pour toutes sortes de raisons, entre autres parce que des entreprises, au nom du profit, exagèrent et modifient génétiquement les produits. Ils veulent les faire pousser plus vite et ils mettent toutes sortes de produits pour les rendre plus fermes et plus sains, alors qu'en fait, on les rend malsains en les traitant chimiquement. C'est un fait.

On aura compris que le Bloc québécois appuiera le projet de loi C-42 pour la mise en oeuvre de l'article 34 avec amendements. Je vais lire l'article 34 de la Loi sur la mise en quarantaine qui entrera en vigueur avec l'adoption de ce projet de loi. Ensuite, je lirai les amendements. L'article 34 se lit comme suit:

34(1) Le conducteur du véhicule servant à l'exploitation d'une entreprise de transport de personnes ou de marchandises ou de tout véhicule visé par règlement avise, avant son arrivée au Canada, l'autorité désignée en vertu de l'alinéa 63b) située au point d'entrée le plus proche de tout motif raisonnable qu'il a de soupçonner qu'une personne, les marchandises ou toute autre chose à bord de son véhicule risquent de propager une maladie transmissible inscrite à l'annexe, qu'une personne à bord de son véhicule est décédée ou qu'une circonstance prévue par règlement existe.

(2) Le conducteur avise, avant de quitter le Canada par un point de sortie, l'autorité désignée située à ce point de sortie de l'existence de toute circonstance visée au paragraphe (1).

(3) S'il lui est impossible de donner l'avis avant son arrivée au point d'entrée ou de sortie, le conducteur le fait dès qu'il arrive au point d'entrée ou de sortie.

(4) L'autorité désignée informe sans délai l'agent de quarantaine ou l'agent d'hygiène du milieu de tout avis reçu.

Il s'agit là des obligations du conducteur, et il doit le faire quand il entre au pays, mais aussi quand il en sort.

L'amendement déposé aujourd'hui dans le projet de loi C-42 complète l'article 34 que je lisais plus tôt.

34(1) Le présent article s'applique aux conducteurs de l'un ou l'autre des véhicules suivants:

a) bateau ou aéronef servant à l'exploitation d'une entreprise de transport de personnes ou de marchandises;

[...]

(2) Dès que possible avant l'arrivée du véhicule à sa destination au Canada, le conducteur avise ou fait aviser l'agent de quarantaine de tout motif raisonnable qu'il a de soupçonner l'existence de l'un ou l'autre des faits suivants:

a) une personne, des marchandises ou toute autre chose à bord du véhicule risquent de propager une maladie transmissible inscrite à l'annexe;

b) une personne à bord du véhicule est décédée;

c) une circonstance prévue par règlement existe.

[...]

L'article original parlait du conducteur de véhicule sans spécifier de type de véhicule, et maintenant on parle de transport par bateau ou aéronef. Par ailleurs, l'article original parlait du poste d'arrivée, et maintenant on dit que cela doit se faire avant, le plus tôt possible, pour que les agents de quarantaine soient informés avant l'arrivée. Ce n'est donc pas en arrivant au poste frontalier qu'on doit déclarer cette situation, c'est avant, dès que possible.

Je tiens à souligner le travail de mes collègues au Comité permanent de la santé, entre autres ma collègue de Québec, et à dire que c'est bien qu'on modernise une loi de 1872 pour faire face à la réalité.

Il s'agit de maladies qui sont transmissibles par virus, par épidémie ou autrement. Cependant, il est aussi important de penser que ce projet de loi est là pour réagir au SRAS qu'il y a eu en 2003 en Ontario.

J'espère qu'on prendra les bonnes décisions à l'OMC pour s'assurer que notre agriculture sera protégée, de sorte que les aliments que l'on mettra sur nos tables protégeront nos concitoyens et nos concitoyennes, et qu'on ne sera pas obligé d'adopter un autre projet de loi un jour parce qu'on aurait dû prévoir que ce qui est sur nos tables doit être produit chez nous, selon nos normes à nous, de façon à ce que la sécurité alimentaire et la santé des citoyens et des citoyennes soit bien protégée.

● (1720)

[Traduction]

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le Président, le député sait que la XDR-TB est une forme de tuberculose qui est mortelle dans environ 50 p. 100 des cas réguliers et dans environ 90 p. 100 des cas lorsque la personne atteinte souffre du VIH-sida.

Nous savons qu'un homme s'est embarqué pour Montréal à bord d'un avion de la CSA, sans que les autorités tchèques n'aient l'aéroport à Montréal ni les autorités canadiennes avant l'arrivée du passager. Je crois que le rapport indique que les autorités et le transporteur aérien tchèques étaient au courant, même durant le vol, que cet homme souffrait d'un cas grave de XDR-TB.

Aux termes de l'article 71 de la loi actuelle sur la quarantaine, quiconque contrevient à certaines dispositions de la loi ou aux règlements commet une infraction punissable par procédure sommaire. Cet élément figure encore dans la nouvelle loi révisée, bien que le renvoi à certains articles ait été mis à jour.

La nouvelle loi ne semble pas vraiment obliger les transporteurs aériens à rapporter les cas. De toute évidence, le transporteur aérien savait que cet homme était malade. On était tenu d'aviser le transporteur aérien et les autorités canadiennes de la santé qu'un passager à destination de Montréal souffrait d'une maladie nécessitant sa mise en quarantaine. On a donc, de toute évidence, contrevenu à la loi actuelle sur la quarantaine. J'ignore si la nouvelle loi éliminerait cette échappatoire. Je ne comprends pas pourquoi les autorités canadiennes ou le gouvernement n'ont pas porté des accusations contre le transporteur aérien qui a omis d'aviser le Canada...

• (1725)

[Français]

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre, s'il vous plaît. Je dois accorder quelques minutes au député pour répondre. L'honorable député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel a la parole.

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, ma collègue a tout à fait raison.

Le problème est que les modifications apportées au projet de loi C-42 viseront directement le conducteur, donc le pilote de l'aéronef, qui sera obligé de faire la déclaration. Je pense qu'il faut s'assurer aussi que la compagnie aérienne, qui le savait, le fasse. En effet, le pilote peut toujours dire qu'on ne l'avait pas avisé de l'état de santé d'un de ses clients, d'un de ses passagers. Évidemment, c'est le temps de s'assurer d'impliquer aussi la compagnie aérienne.

En effet, tel que je lis le projet de loi C-42, cela n'implique que le conducteur, donc le pilote. Or, la compagnie aérienne pourrait peut-être ne pas l'avoir informé. Vous savez qu'on est toujours innocent tant qu'on n'a pas prouvé le contraire. Donc, si le pilote dit qu'il ne le savait pas, qu'on ne l'a pas informé, à ce moment-là, en vertu du projet de loi C-42, la responsabilité s'applique tout de même au pilote. Il faudrait s'assurer que la compagnie aérienne, que tout le personnel responsable, soit aussi obligé de faire le suivi.

À l'article 71, on lit: « Quiconque contrevient aux paragraphes 6 (2), 8(1) ou 34(2) ou (3) [...] ». D'après moi, en raison de ma formation de légiste, « quiconque » pourrait aussi inclure des personnes morales, donc les responsables des compagnies aériennes.

Évidemment, cette situation-là est intolérable. Je suis tout à fait d'accord avec ma collègue. Il est inadmissible, si on savait que quelqu'un avait une maladie contagieuse, de ne pas avertir les destinataires. Au moins, ce projet de loi obligera le conducteur à le faire le plus tôt possible. Dans ce cas-ci, il aurait dû le faire dès qu'il en a eu connaissance. Espérons qu'on pourra impliquer aussi les corporations ou les personnes morales que sont les compagnies aériennes.

L'hon. Roy Cullen (Etobicoke-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel a dit qu'il y a plusieurs années, le gouvernement fédéral avait promis de contribuer aux coûts du système de santé des provinces à hauteur d'environ 50 p. 100.

[Traduction]

J'aimerais faire une rectification sur ce point, si vous me le permettez, parce que le gouvernement fédéral a promis d'assumer la moitié des coûts des soins de santé assurés. À l'époque, ces soins de santé comprenaient l'hospitalisation et les soins médicaux, comme le régime d'assurance-maladie équivalent au Québec.

Les médicaments sur ordonnance, les soins à domicile et d'autres services non assurés ont entraîné une forte augmentation des coûts des soins de santé dans nombre de provinces. C'est pourquoi le

Initiatives parlementaires

pourcentage de la contribution a baissé. Vers la fin de son dernier mandat, le gouvernement libéral a bonifié sa contribution de 41 milliards de dollars. L'actuel gouvernement ne fait pas grand chose au chapitre des soins de santé.

Je tenais à faire cette rectification. Le gouvernement fédéral n'a jamais eu l'intention d'assumer 50 p. 100 de l'ensemble des coûts des soins de santé dans chaque province.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le Président, je ne voudrais pas corriger mon collègue, mais lorsqu'on a mis en place le système de santé au Canada, le gouvernement fédéral s'était engagé à payer 50 p. 100 des coûts de ce système. C'est faux de dire que le gouvernement a maintenu, même jusqu'à l'année dernière, le paiement de 50 p. 100 des coûts en matière de santé, et il le sait.

• (1730)

[Traduction]

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Comme il est 17 h 30, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LA LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 30 mai, de la motion portant que le projet de loi C-428, Loi modifiant la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (méthamphétamine), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, je suis plutôt ravie de parler du projet de loi d'initiative parlementaire C-428, présenté par le député de Peace River.

Le projet de loi C-428 modifie la Loi réglementant certaines drogues et autres substances « afin d'interdire la production, la possession et la vente de toute substance ou de tout appareil ou autre matériel destinés à la production ou au trafic de méthamphétamine ».

J'appuie le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture. Je recommande à tous les députés du caucus libéral d'appuyer le projet de loi et de voter pour son adoption à l'étape de la deuxième lecture de façon à ce qu'il puisse être renvoyé au comité pour être étudié plus en profondeur.

C'est un projet de loi très court qui interdirait la production, la possession ou la vente de substances ou de matériel destinés à la production ou au trafic de la méthamphétamine en modifiant, comme je l'ai déjà dit, la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, qui est la loi canadienne en matière de contrôle des stupéfiants.

Dans la rue, la méthamphétamine en cristaux, puisque c'est ce dont je parle, est connue sous différents noms, notamment ice, jib, tina, glass, ou crystal. C'est un stimulant chimique qui produit un effet très fort sur le système nerveux central. Je vais donner un exemple aux députés.

Une étude intitulée « Coping with Meth Lab Hazards », datée de novembre 2006, a été publiée par Geoff Betsinger. Cette étude sera présentée à une conférence nationale. Une étude de la DEA révèle ceci:

Initiatives parlementaires

La méthamphétamine, comme la cocaïne, est un puissant stimulant du système nerveux central. Elle peut être fumée, renflée, injectée ou absorbée par voie orale. Elle accélère le rythme cardiaque, augmente la pression sanguine, hausse la température corporelle et accélère la respiration. Elle dilate les pupilles, induit un état d'euphorie, accroît la vivacité, donne l'impression d'un surcroît d'énergie et provoque des convulsions. Des doses massives ou une consommation chronique ont été associées à une nervosité accrue, à l'irritabilité et à la paranoïa. La privation de ces doses massives induit un état de grave dépression. La méthamphétamine est une drogue dangereuse et imprévisible qui peut même être mortelle.

L'étude signale qu'à forte dose, cette drogue peut être une cause d'agressivité, d'hallucinations auditives et de paranoïa, accompagnées de délire et d'épisodes psychotiques. Ce sont là des effets fréquents. L'étude dit encore ceci:

Les toxicomanes sous l'effet de la méthamphétamine ont tendance à se livrer à la violence. Leur humeur est souvent instable et ils peuvent passer soudainement d'une attitude amicale à une attitude hostile. La paranoïa induite par la consommation de méthamphétamine entraîne la méfiance, un comportement hyperactif et des changements d'humeurs extrêmes.

Il est très facile de produire de la méthamphétamine en cristaux dans de petits laboratoires clandestins installés un peu partout, dans des maisons ou des chambres d'hôtel. Il suffit de mélanger une quinzaine de produits chimiques courants. L'ingrédient principal est la pseudoéphédrine, un médicament contre le rhume, mélangée avec des produits chimiques faciles à trouver dans une quincaillerie, comme le phosphore rouge, l'iode, l'ammoniac, le diluant à peinture, l'oxyde de diéthyle, le Drano et le lithium que l'on trouve dans les piles. La recette de la méthamphétamine en cristaux est facile à trouver dans Internet, mais je ne dirai pas où.

La méthamphétamine en cristaux peut également être très profitable. Les services policiers disent qu'un investissement d'environ 150 \$ est suffisant pour produire pour 10 000 \$ de drogue. Bien que le processus de fabrication soit relativement simple, il est également toxique et dangereux. Chaque kilogramme de méthamphétamine en cristaux produit de cinq à sept kilogrammes de résidus chimiques, qui sont souvent jetés dans les égouts ou laissés dans la cour arrière. Il y a aussi des gaz toxiques qui peuvent causer des incendies ou des explosions dans les laboratoires.

Quand la police découvre un laboratoire de fabrication de méthamphétamine en cristaux, une équipe spéciale chargée des laboratoires clandestins est appelée à faire enquête, de même qu'un chimiste de Santé Canada qui supervise le démantèlement du laboratoire. Une maison ayant abrité un laboratoire de fabrication de méthamphétamine en cristaux doit être décontaminée et peut demeurer inhabitable pendant des mois.

• (1735)

En fait, l'étude dont j'ai parlé mentionne que ce sont ceux qui habitent sans méfiance des endroits déjà utilisés par des exploitants de laboratoires clandestins qui courent le plus grand risque d'exposition à long terme à la méthamphétamine en cristaux et aux sous-produits chimiques, en raison de la contamination résiduelle à l'intérieur et à l'extérieur de la structure.

Par exemple, nous savons que les compagnies d'assurances refusent bien souvent d'assurer une maison louée en toute légalité à des gens qui y installent un laboratoire clandestin et qui causent des dégâts. La décontamination ne sera pas couverte par la police d'assurance, même si les propriétaires du logement n'avaient aucune connaissance de ces activités illégales dans leur propriété.

Au Canada, la production et l'utilisation de la méthamphétamine en cristaux est à la hausse. Par exemple, en 1998, quatre laboratoires clandestins de production de méthamphétamine en cristaux ont été saisis au Canada. En 2003, ce nombre est passé à 37. L'Organisation mondiale de la santé affirme que la méthamphétamine est la drogue illicite la plus utilisée dans le monde, après la marijuana.

J'aimerais parler du gouvernement précédent, le gouvernement libéral. Il avait reconnu le problème grandissant de la méthamphétamine en cristaux. En août 2005, le gouvernement a durci les peines maximales liées à la possession, au trafic, à l'importation, à l'exportation et à la production de méthamphétamine. Le gouvernement libéral a inclus la méthamphétamine dans l'annexe I de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, qui concerne les drogues les plus dangereuses. Nous avons aussi ajouté à la liste des produits chimiques contrôlés du Règlement sur les précurseurs quatre substances servant à fabriquer de la méthamphétamine.

Nous avons appris à la fin du mois de mai que le gouvernement conservateur minoritaire actuel dévoilera une nouvelle stratégie nationale antidrogue. Nous espérons qu'elle s'attaquera aussi à la méthamphétamine. Nous ignorons en quoi la stratégie consistera, mais nous espérons que le gouvernement conservateur prendra le problème aussi au sérieux que le gouvernement précédent.

La façon dont le projet de loi C-428 est rédigé pose quelques problèmes. Je n'ai pas eu l'occasion d'en discuter longuement avec le député de Peace River, qui a présenté le projet de loi à la Chambre, mais les adjoints qui travaillent à son bureau nous ont assuré qu'il avait travaillé en collaboration avec la Bibliothèque du Parlement et avec le cabinet du ministre de la Justice pour que le projet de loi soit efficace sans conduire à une criminalisation excessive.

Toutefois, je n'ai pas de preuve concrète de cela. C'est l'une des raisons pour lesquelles les libéraux voudraient renvoyer le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture à un comité. Ainsi, le député de Peace River pourrait nous donner plus d'information et de garanties reposant sur des faits et des données scientifiques.

Je terminerai en disant que les libéraux, c'est-à-dire l'opposition officielle, reconnaissent la gravité des difficultés que la méthamphétamine cause à la société. Nous sommes aussi conscients que cette drogue représente un problème sur le plan de l'application de la loi et sur celui de la sécurité des collectivités et des Canadiens.

C'est pourquoi, comme je l'ai expliqué il y a quelques minutes, le gouvernement libéral avait pris des mesures rigoureuses pour lutter contre la méthamphétamine, sa production, sa fabrication, son trafic, sa possession, etc. Cette drogue était également visée par notre stratégie nationale antidrogue. Nous espérons qu'elle s'inscrira dans celle que les conservateurs disent qu'ils annonceront bientôt. Après 16 mois, nous espérons que « bientôt » ne veut pas dire 16 mois de plus.

Nous comptons sur tous les députés pour appuyer le renvoi du projet de loi du député de Peace River, le projet de loi C-428, à un comité à l'étape de la deuxième lecture.

• (1740)

M. Steven Fletcher (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais d'abord remercier mon ami, le député de Peace River. Je sais pertinemment qu'il est très préoccupé par les problèmes que cause la méthamphétamine parmi les Canadiens. Je le félicite, grâce à son projet de loi d'initiative parlementaire, d'avoir attiré l'attention de la Chambre sur les difficultés complexes que crée la méthamphétamine.

[Français]

La méthamphétamine est une substance qui provoque des modifications et des dommages au cerveau. C'est une drogue qui produit une forte accoutumance et dont le potentiel d'abus est très élevé.

Initiatives parlementaires

[Traduction]

La surconsommation de méthamphétamine peut entraîner de graves problèmes de comportement, de la psychose et de dangereuses complications d'ordre médical comme des problèmes cardiovasculaires, des accidents vasculaires cérébraux et même la mort. L'accoutumance à la méthamphétamine est une maladie récurrente chronique notoirement difficile à traiter.

[Français]

La fabrication et le commerce illicites de cette drogue causent des ravages chez des milliers de Canadiens

[Traduction]

La méthamphétamine et d'autres drogues synthétiques nous ont déjà coûté des millions de dollars en soins de santé directs. Elles nous ont coûté des dizaines de millions de dollars en activités d'application de la loi. Pire encore, elles ont coûté de nombreuses vies et beaucoup de tristesse à des familles et amis.

[Français]

Aujourd'hui, je voudrais parler très brièvement de l'ampleur du problème que constitue la méthamphétamine et présenter un sommaire des efforts que déploie le gouvernement fédéral pour lutter contre le fléau des drogues illicites en général. Je terminerai en faisant état des mesures prises par le gouvernement à l'égard de la méthamphétamine et de l'abus de cette substance.

[Traduction]

Pourquoi la méthamphétamine est-elle si insidieuse? D'abord, en raison de l'étendue du problème.

J'ai déjà parlé de certains problèmes de santé graves liés à cette drogue, des torts causés par sa surconsommation, de l'accoutumance et d'autres problèmes. Il est également facile de la produire illégalement. Les recettes abondent sur le web, et des livres sur la façon d'en produire sont même disponibles sur des sites de librairies en ligne populaires. Il est en outre relativement facile de trouver la douzaine d'ingrédients et le matériel nécessaires à sa fabrication.

Je crois que, peu importe notre allégeance politique, nous pouvons tous dire que personne ici ne voudrait d'un laboratoire de méthamphétamine dans son quartier. Personne ne voudrait d'un tel laboratoire près de nos écoles, de nos lieux récréatifs ou de la ferme au bout du chemin. Je suis également persuadé que personne ne souhaite que cette drogue relativement peu coûteuse et facile à produire, et pourtant mortelle, se retrouve entre les mains de nos enfants, ou de n'importe quel enfant.

Une autre difficulté réside dans les dangers liés à la production de méthamphétamine. Les ingrédients peuvent causer des brûlures chimiques et risquent d'exploser entre les mains d'un amateur. Les premiers intervenants appelés sur les lieux d'un laboratoire clandestin courent de grands dangers, tout comme les voisins immédiats. Les risques environnementaux associés à la production de méthamphétamine sont eux aussi très réels.

En outre, nous devons songer aux coûts sociaux, en dollars, qui sont liés à la consommation de drogues illégales. Grâce à une étude révolutionnaire que le Centre canadien de lutte contre l'alcoolisme et les toxicomanies a rendue publique l'année dernière, nous avons un portrait beaucoup plus clair des coûts directs et indirects pour les Canadiens et pour l'économie.

Les dommages causés par les drogues illégales, y compris la méthamphétamine, ont représenté plus de 1,1 milliard de dollars en coûts directs pour le système de santé et 2,3 milliards de dollars, soit plus du double, pour les services policiers. Les pertes de productivité

attribuables aux maladies et aux décès prématurés ont atteint un montant effarant de 4,7 milliards de dollars. Cela représente plus de 8 milliards de dollars en une année, et les coûts augmentent.

Les renseignements concernant les coûts précis liés à la seule consommation abusive de méthamphétamine sont un peu plus difficiles à retracer, mais nous savons néanmoins que les coûts sociaux sont considérables et que la consommation de méthamphétamine est très répandue.

Pour toutes ces raisons, soit la nature insidieuse de la fabrication et de la consommation dangereuses de méthamphétamine, ainsi que les coûts liés à l'économie, je tiens à souligner que notre gouvernement prend le problème très au sérieux.

● (1745)

[Français]

Le gouvernement est résolu à combattre la production et l'abus de drogues illégales.

[Traduction]

Au cours des dernières décennies, le Canada s'est constamment efforcé de lutter contre les toxicomanies pour veiller à ce que les Canadiens vivent dans une société de plus en plus exempte des dommages liés à la consommation abusive de substances. Nous ne devons pas sous-estimer les efforts complexes qui sont déployés pour lutter contre ce problème profondément enraciné.

Il faut lutter contre la consommation de drogues illégales sur plusieurs fronts. Il faut y faire face en tant que phénomène social et l'affronter directement en tant que problème de santé, en tant que problème pour le système de justice et, dans certains cas, comme avec la méthamphétamine, en tant que problème environnemental.

C'est pourquoi Santé Canada et nombre d'autres ministères et organismes fédéraux travaillent étroitement avec leurs homologues des provinces et des territoires pour appuyer toutes sortes d'initiatives de prévention, de traitement et d'application de la loi. Une approche exhaustive est primordiale, et les provinces et les territoires sont des partenaires indispensables dans la campagne intégrée à l'échelle nationale.

Nous menons et parrainons des travaux de recherche pour comprendre les toxicomanies afin de prendre des décisions efficaces. Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux appuient une vaste gamme de programmes communautaires de sensibilisation et de prévention pour décourager et traiter la consommation dangereuse de substances et pour éliminer les laboratoires qui fabriquent des drogues synthétiques comme la méthamphétamine.

Santé Canada continuera de collaborer avec ses partenaires du ministère de la Justice et de celui de la Sécurité publique et de la Protection civile pour assurer la mise à jour et la pertinence des lois, des règlements et des politiques.

Les progrès sont, bien entendu, graduels et, comme il n'existe pas de réponses simples à ce problème ni de solution magique pour modifier le comportement des personnes qui abusent des drogues, nous avançons lentement, et parfois très lentement.

[Français]

Permettez-moi maintenant d'aborder certaines des mesures prises récemment par le gouvernement pour lutter contre la méthamphétamine et l'abus de cette drogue.

Initiatives parlementaires

[Traduction]

Premièrement, nous avons annoncé une stratégie nationale antidrogue dans le budget de mars et l'attribution de fonds pour un éventail de mesures de prévention, de traitement et d'application de la loi.

Deuxièmement, en 2005, nous avons fait passer la méthamphétamine à l'annexe I de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances. Cela signifie que les tribunaux peuvent imposer une peine maximale pouvant aller jusqu'à l'emprisonnement à vie à toute personne reconnue coupable d'importer, d'exporter, d'avoir en sa possession en vue d'exporter, de produire ou de faire le trafic de la méthamphétamine. La simple possession peut donner lieu à une peine pouvant atteindre sept ans.

Troisièmement, nous avons ajouté, dans le Règlement sur les précurseurs, quatre substances pouvant entrer dans la production illégale de méthamphétamine, afin d'en réglementer l'utilisation.

Mon très bon ami a beaucoup réfléchi à la question et je pense que nous pouvons tous appuyer ses intentions. Toutefois, l'une de nos préoccupations concerne les peines qui pourraient être imposées en cas d'infraction aux dispositions du projet de loi. Ce projet de loi ne fixe pas de peines de façon précise et, par conséquent, l'article sur les peines, qui est général et beaucoup moins sévère, prévoirait, par exemple, un maximum de trois ans au lieu de cinq à sept ans.

Plus important peut-être est le fait que des entreprises légitimes et des Canadiens respectueux de la loi seraient immédiatement et gravement touchés, car, comme je l'ai mentionné précédemment, les substances chimiques et le matériel employés pour produire de la méthamphétamine sont également utilisés dans un grand nombre de produits industriels et de produits de santé et d'usage courant, allant des médicaments contre le rhume aux teintures pour tissus.

C'est pourquoi un amendement serait nécessaire si nous voulons éviter que des entreprises et des particuliers soient accusés à tort d'infraction aux dispositions du projet de loi.

• (1750)

[Français]

Comme je l'ai dit au début de mon intervention, je loue les intentions du député de Peace River et j'appuie le principe du projet de loi visant à mettre un frein à la fabrication et au trafic de la méthamphétamine.

[Traduction]

Selon l'amendement ou selon...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre, s'il vous plaît. Reprise du débat. La députée de Kildonan—St. Paul a la parole.

Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre la parole sur cette question qui est très d'actualité et je félicite le député de Peace River d'avoir présenté le projet de loi C-428. Je suis tout à fait consciente de l'intérêt du député pour cette question ainsi que de ses préoccupations à l'égard des problèmes que causent les drogues illégales aux Canadiens.

Le député et moi-même avons déjà parlé de ce problème dans sa circonscription, du fait que la méthamphétamine en cristaux constitue un problème de plus en plus grave au Canada, un problème auquel nous devons nous attaquer. Je voudrais le féliciter d'une façon particulière pour avoir attiré l'attention de la Chambre sur les difficultés complexes causées par la méthamphétamine.

Nous savons que la méthamphétamine est chimiquement semblable à l'amphétamine, mais que ses effets durent plus longtemps et qu'elle est plus toxique. La méthamphétamine a une structure chimique proche de celle de l'amphétamine, mais elle a des effets plus prononcés sur le système nerveux central. Les effets euphoriques et autres de la méthamphétamine varient selon la méthode d'ingestion, mais ils sont presque instantanés et peuvent durer 12 heures, voire davantage.

Les utilisateurs novices ressentiront les effets en ingérant seulement le huitième d'un gramme de méthamphétamine, alors que les utilisateurs réguliers doivent en prendre plus pour ressentir les mêmes effets, peut-être jusqu'à 250 milligrammes. Des périodes de consommation frénétique peuvent amener un utilisateur à s'administrer de multiples doses de méthamphétamine plusieurs jours d'affilée.

Contrairement à un grand nombre d'autres drogues consommées de façon abusive, la méthamphétamine ne fait pas qu'influer sur l'émission de certaines substances chimiques dans le cerveau, comme la dopamine. Elle cause aussi des dommages au tissu nerveux dans le cerveau lui-même.

L'exposition à la méthamphétamine peut endommager les secteurs du cerveau liés à la mémoire et à la cognition. Dans certains cas, même des années après la cessation de l'utilisation, certaines fonctions du cerveau pourraient ne pas se rétablir pleinement au niveau d'avant la consommation. C'est pourquoi l'accoutumance à la méthamphétamine représente un risque élevé de problèmes psychologiques et cognitifs à long terme, comme des épisodes de comportement violent, de paranoïa, d'anxiété, de confusion et d'insomnie.

Parmi les effets aigus de la méthamphétamine, on note une hausse du rythme cardiaque, de la température corporelle, de la tension artérielle et de la vivacité d'esprit. La consommation de méthamphétamine provoque une forte sensation d'euphorie et entraîne une forte accoutumance psychologique. Ce puissant stimulant du système nerveux central influe sur le cerveau en agissant sur les mécanismes responsables de la régulation du rythme cardiaque, de la température corporelle, de la tension artérielle, de l'appétit, de l'attention et des réactions liées à la vivacité d'esprit ou à la vigilance.

Les effets de la méthamphétamine en cristaux, comme une plus grande vivacité d'esprit, la diminution de la fatigue, une plus grande capacité physique et une diminution de l'appétit, ainsi que son faible coût et les multiples façons de l'ingérer, font de la méthamphétamine en cristaux une drogue de choix pour les jeunes de la rue et les fêtards.

C'est très malheureux, car les jeunes connaissent souvent mal la dépendance que crée cette drogue très dangereuse. Ils peuvent devenir dépendants très facilement et très rapidement.

Selon la croyance répandue, la méthamphétamine donnerait aux gens une force surhumaine. Les consommateurs de méthamphétamine deviennent souvent complètement obnubilés par ce qu'ils font et sont susceptibles de devenir violents. La consommation chronique de méthamphétamine attaque le système immunitaire, ce qui rend le toxicomane vulnérable à divers types d'infections. D'autres effets se font également sentir à court et à long terme sur la santé, notamment la paranoïa, les lésions au foie, les lésions au cerveau et la dépression. Le secrétaire parlementaire en a parlé tout à l'heure dans son discours.

Initiatives parlementaires

• (1755)

La vitesse à laquelle l'effet de la méthamphétamine se fait sentir dépend de la méthode avec laquelle elle est administrée. Lorsqu'on consomme de la méthamphétamine oralement, sous forme de comprimé ou d'infusion, son effet se fait sentir dans un délai de 20 à 30 minutes. Lorsque la méthamphétamine est prise, l'effet se produit au bout de trois à cinq minutes. Dans le cas de l'injection de la drogue ou de son inhalation sous forme de fumée, le délai est encore plus court, soit de sept à quinze secondes. L'effet dure seulement quelques minutes, mais il est extrêmement agréable pour celui qui consomme la drogue. La demi-vie de la méthamphétamine, c'est-à-dire le temps qu'il faut pour que 50 p. 100 de la substance soit éliminée par l'organisme, est de 12 heures.

La consommation de méthamphétamine a un certain nombre de conséquences sur le principal intéressé, sur son milieu de vie et sur la société en général. La qualité de vie des consommateurs de méthamphétamine est généralement grandement réduite. En outre, la personne risque d'être peu encline à chercher de l'aide parce que la méthamphétamine lui donne en apparence beaucoup d'énergie et lui donne l'impression d'être très productive. Les milieux où il se consomme de la méthamphétamine risquent d'être affligés par les délits mineurs, les troubles sociaux, les risques pour la santé et les augmentations de la violence qu'engendre cette drogue. Ces milieux sont susceptibles d'abriter des laboratoires de production à grande échelle et des trafiquants de drogue. Lorsqu'une personne est dépendante de cette drogue, ce n'est pas seulement elle qui en souffre, mais également sa famille et son milieu de vie.

Les laboratoires de production de méthamphétamine représentent en outre un danger sérieux pour la sécurité et la santé de ceux qui y travaillent ou qui se trouvent à proximité. La production de méthamphétamine peut causer de sérieux préjudices corporels en raison des explosions, des incendies et des brûlures chimiques qu'elle peut causer et en raison des fumées toxiques qu'elle dégage. Ce genre de production constitue un problème environnemental. Le nettoyage des lieux est difficile et la vie et la santé de la population environnante sont mises en péril. En outre, les intervenants de première ligne sont soumis à un grand danger lorsqu'ils interviennent sur les lieux où se trouvent des laboratoires clandestins.

Les dommages indirects causés par la méthamphétamine englobent les répercussions sur la famille, sur le personnel enseignant et les élèves, sur les responsables de l'application de la loi, sur les services paramédicaux et des incendies, sur les professionnels de la santé, sur les entreprises et sur les propriétaires fonciers. Ils subissent tous les symptômes indirects de la consommation de méthamphétamine.

Les secouristes d'urgence peuvent être exposés aux sous-produits de la production, notamment les risques d'incendie ou d'explosion, à la violence et aux agressions des toxicomanes, ainsi qu'à la frustration et au stress causé par des ressources inadéquates ou des restrictions judiciaires qui les empêchent d'intervenir.

Les parents peuvent subir un stress émotionnel et financier pendant que leur enfant subit un traitement, sans compter qu'ils peuvent être obligés de s'absenter de leur travail pour prendre soin de leur enfant, en plus d'éprouver des sentiments de peur, d'embarras et de culpabilité. La famille peut être aux prises avec des crimes perpétrés par des gangs, de la contamination, des actes de violence et des problèmes de discipline parce que leur enfant continue sa consommation abusive de cette drogue.

Le personnel des écoles et les élèves peuvent être confrontés à des consommateurs de méthamphétamine affichant des troubles de

comportement, à des perturbations en classe, à l'absentéisme, à l'influence négative exercée sur les pairs.

Le démantèlement des laboratoires et l'enlèvement des agents de traitement comportent en outre des dangers pour la santé et des coûts considérables. À l'heure actuelle, le corps policier qui intervient, les propriétaires et les compagnies d'assurance assument une partie des coûts.

Le projet de loi du député de Peace River propose de modifier la Loi réglementant certaines drogues et autres substances afin d'interdire la production, la possession et la vente de toute substance ou de tout appareil ou autre matériel destinés à la production ou au trafic de méthamphétamine.

J'appuie ce projet de loi. Je constate toutefois qu'il ne prévoit pas de peines précises à l'égard des nouvelles interdictions. Nous en avons discuté, et je sais que le but recherché est de s'attaquer à ce fléau. Le projet de loi serait meilleur s'il prévoyait des peines. Il risque également d'avoir des conséquences négatives pour les nombreux détaillants qui vendent des articles d'usage courant à des fins légitimes.

J'estime que ce projet de loi serait meilleur si l'intention criminelle était précisée, comme le député de Peace River et des députés de ce côté-ci en ont discuté, pour que des activités licites et sans but criminel ne se trouvent pas visées.

Le projet de loi pourrait très bien nous fournir des outils supplémentaires pour lutter contre le problème de la méthamphétamine. J'exhorte tous les députés à l'appuyer.

Je remercie encore une fois le député de Peace River pour ses échanges informatifs et pour tout le travail qu'il a fait sur ce projet de loi pour que la méthamphétamine n'ait plus sa place dans nos rues au Canada.

• (1800)

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux d'apporter mon appui à mon collègue, le député de Peace River, à propos de ce très bon texte qu'est le projet de loi C-428.

La consommation et la production de méthamphétamine représentent un problème grave et croissant au Canada. Malheureusement, peut importe où l'on réside dans ce grand pays, on peut voir les ravages de ce produit dans toutes nos collectivités.

Ma circonscription, Lambton—Kent—Middlesex, se trouve dans le Sud-Ouest de l'Ontario. C'est une circonscription rurale composée de petites villes et de villages qui vivent essentiellement de l'agriculture. Même si nous avons essayé de lutter contre la consommation de méthamphétamine, nous savons que ce produit se retrouve partout et qu'il a des effets terribles sur tous les jeunes au Canada.

Comme ce fut le cas dans certains États américains, l'augmentation de la consommation de méthamphétamine au Canada s'est accompagnée d'une progression de la morbidité et de la mortalité chez les consommateurs. Les coûts émotionnels, financiers et sociaux qui en découlent sont énormes.

Je vais m'attarder sur quatre grands aspects de la question: premièrement, les effets sur la santé; deuxièmement, l'application de la loi; troisièmement, la production; quatrièmement, les effets de ce produit sur nos collectivités.

Initiatives parlementaires

Commençons par les effets de la méthamphétamine sur la santé. Même pris en petite quantité, ce produit peut favoriser l'état d'éveil et l'activité physique, diminuer l'appétit, augmenter les rythmes respiratoire et cardiaque, et provoquer arythmie, hypertension et hypothermie. La consommation de méthamphétamine peut aussi causer l'anxiété, l'insomnie, la confusion, les tremblements, les convulsions, des accidents cardiovasculaires et même la mort, dans certains cas.

Parmi les effets à long terme, parce qu'il n'y a pas que les effets immédiats après la prise de ce produit, mentionnons la paranoïa, l'agressivité, l'anorexie extrême, la perte de mémoire, les hallucinations visuelles et auditives, le délire et de graves problèmes dentaires.

Il y a quelques mois, mon quotidien local a fait paraître la photo d'une très belle jeune femme. La même photo de cette femme, quelques années plus tard, nous révélait les ravages d'une consommation intense de drogue. Non seulement elle en portait les stigmates sur le visage, mais ses dents et bien d'autres choses avaient été abîmées chez elle. C'était incroyable de voir à quel point les effets de la méthamphétamine avaient pu être importants.

La transmission du VIH et des hépatites B et C peut aussi être liée à la consommation de méthamphétamine. Chez ceux qui se piquent, l'infection au VIH et à d'autres maladies infectieuses se communique par l'utilisation commune de seringues, d'aiguilles et d'autres articles servant à se piquer.

La consommation de méthamphétamine peut aggraver la progression du VIH et ses conséquences. Selon des études effectuées sur des consommateurs de méthamphétamine qui sont séropositifs, le VIH occasionne des dégâts neuronaux plus importants et des déficiences cognitives plus graves que chez les séropositifs qui ne consomment pas cette drogue.

À cause de ses effets intoxicants, la méthamphétamine — qu'elle soit injectée ou prise de toute autre façon — peut modifier le jugement et l'inhibition et pousser ceux qui en consomment à adopter des comportements dangereux et imprévisibles.

La qualité de vie des consommateurs et des narcotrafiquants de méthamphétamine est grandement diminuée. Drogés et trafiquants peuvent vivre l'éclatement de leurs relations et l'isolement social, ils peuvent éprouver des modifications de la personnalité, avoir des difficultés sur le plan scolaire, perdre leur emploi, tomber dans la criminalité, développer des psychoses dues à la drogue, subir des dommages cérébraux et afficher des comportements dangereux pour la santé, notamment sur le plan sexuel, et enfin connaître un déclin de leur état physique. En outre, les drogués peuvent ne pas être poussés à réclamer de l'aide, parce qu'apparemment la consommation de méthamphétamine peut rendre incroyablement énergique et productif.

● (1805)

Je veux maintenant parler de l'aspect juridique de son application. Nous entendons constamment parler de l'augmentation du taux de criminalité dans les collectivités où la consommation de méthamphétamine est répandue. Nous lisons des reportages au sujet des décès qu'elle provoque. On y associe les poursuites à haute vitesse, les crimes contre la propriété et les vols d'identité. Ces crimes sont en grande partie commis par des personnes à la recherche de moyens de financer leur dépendance.

Toutefois, certains crimes semblent être le résultat de l'état d'esprit de l'utilisateur après avoir consommé la méthamphétamine. C'est effectivement après avoir consommé qu'ils conduisent dangereusement, qu'ils commettent des actes de vandalisme, qu'ils deviennent

agressifs et qu'ils ont un comportement menaçant, s'en prenant la plupart du temps aux gens les plus innocents.

Selon la police, la consommation, le trafic et la production de drogues illicites sont associés à la violence et aux infractions commises avec des armes à feu. La consommation de méthamphétamine exacerbe la tendance à commettre des crimes violents à cause du besoin de satisfaire une accoutumance et des changements cognitifs que provoque la consommation de ce type de drogues.

Le comportement désordonné et perturbateur des consommateurs de méthamphétamine inquiète vivement les collectivités qui attribuent la baisse de leur qualité de vie à l'augmentation du nombre de toxicomanes. Comme je l'ai déjà dit, les consommateurs de méthamphétamine sont susceptibles d'avoir un comportement fantasque, paranoïde, agressif, effronté, énergétique et, le plus grave, violent.

D'où vient cette drogue? Comment la fabrique-t-on? Qu'est-ce qui se passe? Est-ce seulement ces grands laboratoires? La fabrique-t-on à domicile? Selon mes informations, les recettes de méthamphétamine sont faciles à obtenir auprès de « cuisiniers » et d'autres sources, dont l'Internet. Il est possible d'utiliser une foule de nombreux produits chimiques non essentiels de manière interchangeable pour la produire, notamment des acides, des bases et des solvants. Ce sont tous des produits chimiques dangereux à moins de les manipuler correctement.

En regardant les bouteilles et les contenants dans lesquels on trouve les divers produits qu'utilisent ces « cuisiniers » pour fabriquer la méthamphétamine, je ne peux m'empêcher de me demander ce qui peut amener une personne à injecter de pareils poisons dans son organisme.

Il existe deux types de laboratoires clandestins. Le premier est le laboratoire de nature commerciale et les super laboratoires qui sont énormes, hautement organisés et qui peuvent produire quelques centaines de grammes à 50 kg au cours d'un cycle de production. Le second est le petit laboratoire de la taille d'une entreprise familiale ou le laboratoire créé pour satisfaire un besoin personnel. Ces laboratoires fabriquent normalement de petites quantités de la drogue, d'une à quatre onces par cycle de production, soit suffisamment pour la consommation personnelle et celle d'associés intimes, en veillant à ce que le reste leur rapporte assez d'argent pour satisfaire leur dépendance.

Un des problèmes liés aux laboratoires de production de méthamphétamine, c'est qu'il est très difficile de détecter leur emplacement. Par conséquent, le nombre de laboratoires déjà détectés au Canada ne reflète peut-être pas fidèlement l'ampleur du problème actuel.

Je vais parler un instant de nos collectivités. La production de méthamphétamine a d'importantes répercussions sur nos collectivités. Elles peuvent devenir vulnérables aux manifestations suivantes: infractions mineures, désordre social, augmentation de la violence, danger pour la santé, installation de laboratoires à grande échelle et trafic de stupéfiants. Les laboratoires compromettent sérieusement la sécurité et la santé des gens qui participent aux opérations de production ou de ceux qui vivent à proximité de celles-ci. Ils présentent un risque pour l'environnement, émettent des fumées toxiques et de temps à autre sont la scène d'explosions.

Initiatives parlementaires

En conclusion, le personnel des écoles et les élèves peuvent être aux prises avec des consommateurs qui ont des problèmes de comportement, perturbent les cours, sont souvent absents et ont une influence négative sur leurs pairs, sans oublier, je le répète, les risques de contamination et le stress causé par le fait de ne pas disposer de suffisamment de ressources pour faire face à l'utilisation de cette drogue.

Les mots me manquent pour décrire à quel point je m'inquiète, comme parent, et maintenant comme grand-parent, de ce qui arrive quand nos jeunes et nos professionnels participent à ce genre d'activité. J'aimerais donc remercier mon collègue, le député de Peace River d'avoir présenté ce projet de loi. Je suis convaincu que tous les députés l'appuieront.

• (1810)

Je remercie mon collègue de Peace River d'avoir présenté ce projet de loi. Je suis convaincu que tous les députés l'appuieront.

M. Chris Warkentin (Peace River, PCC): Monsieur le Président, je suis content de pouvoir conclure le débat. Je suis heureux de l'appui manifesté par les nombreuses personnes qui ont parlé en faveur du projet de loi jusqu'ici. Je constate que bien des députés appuient cette mesure et je l'apprécie.

Il a été intéressant de présenter ce projet de loi. Je voudrais remercier les députés qui ont participé au débat. Je tiens également à adresser mes remerciements aux membres des différents partis qui ont manifesté leur appui à ce projet de loi. J'aurais quelques mots à dire à ce sujet. Cet appui de tous les partis est non seulement un appui à ce projet de loi, mais également un appui à nos collectivités et à nos jeunes qui s'intoxiquent à la méthamphétamine. Je tiens à remercier chaque député qui compte voter pour renvoyer ce projet de loi au comité. Nous allons travailler pour atteindre notre objectif.

Nous avons eu un certain nombre de discussions ce soir. Des gens ont parlé des effets de la toxicomanie et de la méthamphétamine. Je tiens à réitérer certaines choses, surtout l'importance de nous attaquer à la méthamphétamine en raison de la forte dépendance que cause cette substance. Les nombreux experts à qui j'en ai parlé ont souligné la forte accoutumance qu'entraîne la méthamphétamine et le fait qu'il suffit d'en prendre une fois pour en devenir dépendant à vie, dans bien des cas. C'est dangereux et il faut s'en rendre compte. Tout cela se passe dans l'ombre, mais il faut des gens comme nous, comme les députés de cette Chambre, pour dire que nous ne laisserons pas ce genre de choses continuer et détruire nos collectivités.

Nous avons entendu dire, ce soir, que cette drogue, la méthamphétamine, est mélangée à d'autres drogues. Lorsque les jeunes et moins jeunes achètent des drogues illicites qu'ils pensent être des drogues moins toxicomanogènes, ils risquent d'ingérer également de la méthamphétamine. Bien entendu, les propriétés toxicomanogènes de ce genre de substance vont les plonger dans un état de dépendance beaucoup plus rapidement que les autres drogues qu'ils prennent.

Je voudrais prendre quelques instants pour mentionner les travailleurs de première ligne qui sont touchés quotidiennement par la méthamphétamine. Je tiens à les remercier pour leur appui et le travail qu'ils accomplissent. Je tiens à remercier les policiers pour leur travail. Ils travaillent avec des gens qui ont une accoutumance à la méthamphétamine. Ils luttent quotidiennement contre ce fléau. Je les en remercie.

Je tiens à remercier le personnel médical et paramédical qui voit quotidiennement les effets de la méthamphétamine. Je tiens à remercier les conseillers en toxicomanie qui travaillent si fort. La

bataille est souvent perdue face aux consommateurs de méthamphétamine étant donné que c'est une drogue extrêmement toxicomanogène. De nombreuses personnes restent dépendantes de cette drogue même si elles bénéficient de services de counselling. Il est très difficile pour les conseillers en toxicomanie de poursuivre leur travail, mais je voudrais les remercier pour leur persistance.

Je voudrais remercier les enseignants qui constatent l'impact de ces drogues sur leurs élèves. Je voudrais aussi remercier les parents, les enfants, les grands-parents, les familles qui sont si souvent touchés. Ce qui m'a incité à m'intéresser à ce problème, c'est l'impact qu'il a sur les collectivités et sur les familles. Nous voulons empêcher que cela touche d'autres familles. Si nous pouvons épargner à une famille les souffrances que j'ai constatées dans ma collectivité, si nous pouvons permettre à une personne d'échapper aux effets dévastateurs de la méthamphétamine, nous aurons fait une bonne chose.

Je sais qu'il va falloir travailler à ce projet de loi. En travaillant ensemble en comité, nous pourrions trouver des moyens de nous attaquer au problème pour que ceux qui produisent de la méthamphétamine soient poursuivis. Nous pouvons le faire en comité. J'exhorte tous les députés à appuyer non seulement ce projet de loi, mais les collectivités dans lesquelles ils vivent et les jeunes qui pourraient autrement subir les effets de cette drogue.

• (1815)

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Je déclare la motion adoptée. Par conséquent, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent de la justice et des droits de la personne.

(La motion est adoptée, le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

L'hon. Peter Van Loan: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Le Parlement possède des pouvoirs extraordinaires et je voudrais maintenant demander aux députés d'en exercer un.

Si vous vérifiez, je crois que vous constaterez qu'il y a unanimité pour déclarer qu'il est 18 h 30.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Y a-t-il consentement unanime pour déclarer qu'il est 18 h 30.

Des voix: D'accord.

* * *

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement pour présenter une motion.

[Français]

Que nonobstant tout article du Règlement, ni d'ordre spécial de la Chambre, l'heure ordinaire d'ajournement aujourd'hui sera soit à 21 h, ou à la fin du débat relativement aux projets de loi C-42 et C-58, ce qui vient d'abord le premier; et que le débat, selon l'article 52 du Règlement, soit limité à pas plus de trois heures.

Initiatives ministérielles

Nous avons eu des discussions entre les partis, et si vous le demandiez, je crois que vous obtiendriez le consentement unanime pour l'adoption de cette motion.

[Traduction]

L'hon. Karen Redman: Monsieur le Président, je n'ai pas d'objections. J'aimerais juste m'assurer que j'ai bien compris que les deux projets de loi d'initiative ministérielle qui seront étudiés sont le projet de loi C-42 et le projet de loi C-58. Quand leur étude sera terminée ou à 21 heures, selon la première éventualité, nous passerons directement au débat d'urgence.

L'hon. Peter Van Loan: Monsieur le Président, c'est une traduction excellente et presque littérale de la motion, et je remercie la députée d'avoir si bien compris mon français.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Est-ce que le leader du gouvernement à la Chambre a le consentement unanime de la Chambre pour présenter la motion?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI SUR LA MISE EN QUARANTAINE

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la mise en quarantaine, soit lu pour la troisième fois et adopté.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

* * *

• (1820)

LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC) propose que le projet de loi C-58, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Ed Fast (Abbotsford, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat sur le projet de loi C-58, qui modifie la Loi sur les transports au Canada.

Cette mesure fait véritablement partie d'une trilogie de projets de loi. En effet, c'est le troisième projet de loi qui traite de divers aspects du secteur des transports. Le premier, c'est-à-dire le projet de loi C-3, portait sur tout le dossier des ponts et des tunnels, et visait à faire en sorte que le gouvernement puisse protéger les intérêts des Canadiens en s'assurant que nos ponts et tunnels à la frontière soient protégés et

entretenus adéquatement. La deuxième mesure, soit le projet de loi C-11, portait sur la question du bruit causé par les trains, prévoyait un plafonnement des revenus pour le transport du grain et visait à faire en sorte que les collectivités aient leur mot à dire en cas de différend avec les compagnies de chemin de fer. La mesure dont nous sommes maintenant saisis, c'est-à-dire le projet de loi C-58, traite du transport des marchandises au pays.

Le Canada s'est développé grâce aux chemins de fer. Ceux-ci ont joué un rôle déterminant dans le développement du Canada tel que nous le connaissons maintenant. Le projet de loi C-58 porte en fait sur le transport des marchandises.

Les Canadiens comptent sur nos chemins de fer pour assurer leur subsistance. Notre économie dépend de la livraison en temps utile des marchandises. Nos chemins de fer assurent non seulement la livraison des marchandises aux diverses régions et collectivités du pays, mais ils les transportent aussi aux diverses portes d'entrée et points d'accès du pays, notamment sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique, ainsi que le long de la frontière avec les États-Unis, qui est très importante pour assurer la prospérité de notre pays.

Le projet de loi traite d'un certain nombre de préoccupations qui ont été soulevées au cours des cinq à dix dernières années. La Loi sur les transports au Canada date d'une dizaine d'années. Les expéditeurs, en particulier, soulèvent des questions quant à la façon dont nos chemins de fer sont administrés. Ils ont formulé des plaintes relativement aux prix qui sont parfois exigés pour les services fournis. Ils se sont aussi plaints de la façon dont le dossier de l'abandon de voies d'évitement a été traité. Ils sont préoccupés par les préavis qui doivent être donnés relativement à un certain nombre de questions visées par la Loi sur les transports au Canada. Ils sont aussi préoccupés par la façon de s'occuper des différends avec les compagnies de chemin de fer.

Ce projet de loi se veut une réponse aux préoccupations des expéditeurs qui sont aux prises avec une certaine concentration de la propriété dans les chemins de fer au Canada. L'expérience nous a enseigné que, dans les secteurs d'activité où l'on compte relativement peu de joueurs, comme les chemins de fer au Canada, il y a toujours un risque que les participants de ces secteurs adoptent des comportements prédateurs. Loin de moi l'idée de laisser entendre que c'est ce qui se produit au Canada, mais c'est une des préoccupations qu'ont formulées les expéditeurs.

Ceux-ci veulent être certains d'être traités équitablement. Ils sont inquiets. Ils veulent s'assurer que leurs produits pourront être acheminés du point A au point B de façon rentable et rapide. En cas de différend au sujet du niveau de service ou des prix exigés pour le transport de marchandises du point A au point B, les expéditeurs veulent pouvoir compter sur un mécanisme efficace et efficient afin de régler les problèmes.

Le projet de loi C-58 propose une solution: l'arbitrage. Cette formule est déjà prévue dans la Loi sur les transports au Canada, mais elle ne s'applique que dans des circonstances bien précises. Malheureusement, le processus est coûteux et rares sont les expéditeurs, surtout les petits, qui peuvent se l'offrir.

Initiatives ministérielles

Nous souhaiterions, de façon générale, que les expéditeurs et les chemins de fer puissent régler leurs différends sur le plan commercial, par exemple en négociant entre eux. Ça, c'est l'idéal. L'expéditeur qui se plaint du prix qu'on lui impose pour le transport de sa marchandise d'un point à un autre, veut pouvoir s'asseoir avec les représentants de la compagnie de chemin de fer pour négocier une entente équitable. Cependant, il arrive que la négociation ne fonctionne pas et que les parties s'en remettent alors à un médiateur, c'est-à-dire à une tierce partie qui examine le dossier, étudie la structure de prix et éventuellement le niveau de service.

• (1825)

Parfois, le médiateur peut proposer une solution à laquelle les deux parties n'auraient pas pu parvenir en agissant seules. Si cela ne fonctionne pas, l'expéditeur a un problème. Il ne lui reste que l'arbitrage. Parfois, l'arbitrage peut coûter jusqu'à un demi-million de dollars et rares sont les expéditeurs qui peuvent s'offrir le luxe de la procédure d'arbitrage actuelle.

Le projet de loi propose l'arbitrage dans un contexte élargi. Permettez-moi d'expliquer à la Chambre comment fonctionne l'arbitrage.

Selon les dispositions proposées, l'expéditeur et le transporteur font tous deux leur meilleure offre. Ils avaient un différend et ils se sont retrouvés autour d'une table de négociation où chacun remet à l'arbitre ce qu'il considère être sa meilleure offre. L'expéditeur ne va pas risquer de faire une offre farfelue, parce qu'il sait que l'arbitre ne l'acceptera pas et qu'il retiendra celle de la société ferroviaire. La compagnie de chemin de fer est logée à la même enseigne et elle va déposer une offre qui s'approchera sans doute de l'offre la plus raisonnable afin que l'arbitre ne retienne pas celle de la partie adverse. Cette formule a pour effet de rapprocher la position des parties à l'étape de la négociation et d'harmoniser davantage les offres qu'elles soumettent.

L'arbitre devra se limiter à une option. Ce sera une offre ou bien l'autre. Il ne pourra en modifier aucune, ni les combiner. Il ne pourra arriver avec un compromis. Il devra choisir entre les deux offres. Le but visé, c'est de faire en sorte que les parties présentent des offres qui soient le plus près possible l'une de l'autre. Cela incite forcément les parties à en arriver si possible à un règlement négocié de leurs différends sans devoir recourir au processus d'arbitrage. Cette formule encourage les parties à présenter des offres raisonnables.

L'arbitrage est un des recours les plus prisés que permet la Loi sur les transports au Canada, du moins par les expéditeurs. Une des raisons, c'est que les expéditeurs ont ainsi énormément d'ascendant sur le processus et qu'ils ne sont pas tributaires des autres parties. Essentiellement, ce sont eux qui déterminent les prix et conditions que contiendra l'offre finale. Ils ont donc un certain contrôle sur ce processus. Cela oblige la société ferroviaire à faire une offre attrayante.

Les décisions que prend l'arbitre sont, naturellement, confidentielles. Dans l'ensemble, les expéditeurs sont satisfaits du processus d'arbitrage déjà prévu dans la Loi sur les transports au Canada. Ils se sont cependant plaints de nouveau des coûts de ce processus. Un expéditeur seul ne peut vraiment pas y recourir parce qu'il est tout simplement trop coûteux. Les modifications que nous proposons d'apporter dans le projet de loi C-58 offrent une solution à ce problème.

Le projet de loi C-58 propose deux modifications principales. D'abord et avant tout, il étend la possibilité de recourir à l'arbitrage à un groupe d'expéditeurs qui contestent les prix et conditions de fret proposés par une société ferroviaire pour le transport de marchan-

disées sur le territoire canadien. Cette procédure permet à un groupe d'expéditeurs de s'unir pour partager les coûts de l'arbitrage. En règle générale, cet élargissement placera les expéditeurs dans une meilleure position de force lorsqu'ils négocient avec des sociétés ferroviaires, étant donné que celles-ci sauront que les coûts de l'arbitrage seront partagés par plus qu'un ou deux expéditeurs.

Pour être admissibles à cette procédure, les expéditeurs doivent avoir des revendications communes. On s'assure ainsi qu'ils ne s'engageront pas dans une démarche tous azimuts et que l'arbitre aura à se prononcer sur un problème particulier. Il serait déraisonnable, je crois, de s'attendre à ce qu'un arbitre se prononce sur une demande d'un groupe dont les revendications ne sont pas suffisamment communes. Cette mesure législative prévient expressément ce genre de situation.

La deuxième modification exige que l'arbitre et l'office soient convaincus que les membres du groupe d'expéditeurs se sont efforcés d'en arriver à un règlement par médiation. Idéalement, nous tiendrions à ce que les parties cherchent d'abord à négocier de manière informelle avant d'en venir, si besoin en est, à faire appel à un médiateur pour tenter de trouver un terrain d'entente. Une fois que l'Office des transports du Canada sera convaincue que la médiation a été tentée, il autorisera le recours à l'arbitrage. Les expéditeurs se sont montrés résolument favorables à cette idée d'aller en arbitrage en groupe.

• (1830)

Le projet de loi C-58 renferme également une disposition qui permet aux parties à un processus d'arbitrage de suspendre celui-ci au beau milieu du processus pour tenter d'entreprendre des négociations ou de poursuivre la médiation.

Là encore, c'est logique puisque les deux parties en cause savent qu'à la suite du processus d'arbitrage, l'une des deux offres sera choisie et engagera les deux parties. Il y a toujours un avantage pour les parties à songer à reprendre la négociation et la médiation afin de tenter de résoudre le différend avant de laisser à l'arbitre le soin de prendre une décision finale.

Cela donne aux expéditeurs et aux chemins de fer l'occasion de faire une pause et de reprendre leur souffle. Ils peuvent alors faire le point et déterminer s'ils sont assez près d'une entente pour résoudre la question entre eux plutôt que d'avoir recours à l'arbitre. Les modifications que nous proposons offrent toutes ces options.

Ces modifications au processus d'arbitrage doivent aider les expéditeurs à résoudre les problèmes qui les opposent aux chemins de fer. C'est également une manière beaucoup plus rapide de trouver une solution à ces problèmes.

Le gouvernement a entendu les expéditeurs. Il croit avoir répondu à ces préoccupations. J'ai traité d'une des préoccupations prises en compte dans le projet de loi C-58. Mes collègues traiteront d'autres modifications proposées dans ce projet de loi.

J'exhorte tous les députés à appuyer ce projet de loi qui est bon pour nos collectivités. Il est certainement positif pour la ville d'Abbotsford qui dépend en grande partie des chemins de fer pour le transport des céréales vers les provenderies qui alimentent nos éleveurs de volaille. On retrouve également à Abbotsford un secteur manufacturier fort qui a besoin des chemins de fer pour pouvoir offrir des prix raisonnables et un service efficace.

Ce projet de loi permettra d'atteindre ces objectifs. C'est un grand pas en avant qui permettra de faire entrer le Canada dans le XXI^e siècle en ce qui a trait aux transports. J'encourage les députés à appuyer le projet de loi C-58.

Initiatives ministérielles

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole au sujet du projet de loi C-58, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire).

Ce projet de loi cherche à répondre aux préoccupations des expéditeurs concernant le service et les tarifs ferroviaires, entre autres. Je soutiens cette initiative avec le Parti libéral. En fait, il s'agit d'une initiative libérale. Le gouvernement a redéposé un projet de loi libéral...

L'hon. John Baird: Alors adoptons-le maintenant.

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur le Président, j'apprécierais si le ministre de l'Environnement me laissait parler. En fait, il s'est beaucoup amusé hier avec le porte-parole en matière de transports. Il n'est pas là aujourd'hui. Je suis certain qu'il me permettra de m'adresser à la Chambre. Lorsque le ministre de l'Environnement prend la parole, je ne l'interromps jamais. Je l'écoute. Lorsque c'est mon tour, je m'attends à ce qu'il en fasse autant.

En fait, si le ministre de l'Environnement et le whip en chef du gouvernement veulent vraiment crier, qu'ils s'en prennent aux députés qui quittent leur place au lieu de s'en prendre à moi. J'apprécierais qu'on me laisse la possibilité de prendre la parole à la Chambre.

J'ai déjà mentionné que le projet de loi est en fait une nouvelle version du projet de loi C-44 libéral déposé sous la législature précédente, qui contenait un certain nombre de dispositions sous la rubrique « Prix, tarifs et services ».

Nous avons l'habitude que le gouvernement présente de nouveau nos projets de loi et nos programmes de financement, qu'il s'agisse de la Porte d'entrée du Pacifique, des projets de loi sur l'immigration et l'industrie ou même du programme ÉnerGuide que le gouvernement a annulé puis réinstauré.

Nous appuyons ce projet de loi en raison des modifications proposées. Ces modifications suppriment les obstacles pour l'Office des transports du Canada. Avant, il fallait prouver l'existence de torts commerciaux avant d'obtenir des recours. Cela représente trop de tracasseries administratives.

Nous savons que les conservateurs adorent les tracasseries administratives. Si leur site web passait du rouge au bleu, ce serait encore la même chose. Il y a aussi la Loi fédérale sur la responsabilité, mais je suis très content de voir ce projet de loi éliminer les tracasseries administratives dont nous parlons.

La deuxième modification proposée dans le projet de loi étendrait l'arbitrage aux expéditeurs pour les questions concernant les prix. Là encore, nous laissons l'initiative au secteur privé. C'est lui qui est le mieux placé.

J'ai des antécédents dans l'entreprise privée et je sais combien il est important de pouvoir s'occuper de l'administration quotidienne d'une entreprise.

L'autre modification qui est proposée dans le projet de loi permet de suspendre l'arbitrage si les deux parties sont d'accord. Là encore, débarrassons-nous des tracasseries administratives. Laissons les entreprises négocier de bonne foi. Le transport doit être une priorité.

Si nous voulons transporter nos marchandises, la première priorité doit être l'infrastructure. Voilà pourquoi, en examinant l'initiative que le gouvernement libéral précédent a prise pour la Porte d'entrée du Pacifique, on constate que ce projet avait une viabilité environnementale permettant de préserver la qualité de vie de mes voisins et de mes concitoyens.

Une autre modification que prévoit ce projet de loi permettra à l'office d'enquête, suite à une plainte, sur les frais reliés au transport. Nous voulons faire en sorte que l'office soit plus efficace et lui conférer les véritables pouvoirs dont il a besoin et qu'il mérite.

● (1835)

Nous croyons que le gouvernement peut avoir une influence positive. C'est seulement lorsque le gouvernement est efficace qu'il peut réduire son intervention. Le gouvernement actuel ne comprend pas cela, mais c'est exactement ce que recherche le secteur privé.

La prochaine modification proposée dans ce projet de loi prévoit que les expéditeurs doivent être réellement avisés des augmentations de prix. C'est ce que prévoit le projet de loi. Nous devons aider les entreprises. Nous devons nous conduire comme leur partenaire et non pas comme une source de tracasseries administratives. Comme je l'ai mentionné, dans ma circonscription, Newton—North Delta, 95 p. 100 des citoyens qui contribuent à l'économie possèdent une petite entreprise, et un grand nombre sont touchés par ce projet de loi parce qu'ils comptent sur le secteur du transport pour transporter leurs marchandises.

La modification suivante exige que les chemins de fer publient la liste des voies d'évitement. Dans le climat concurrentiel d'aujourd'hui, l'information est essentielle. Aidons les entreprises au lieu de dresser des obstacles sur leur chemin.

La dernière modification proposée fait en sorte que les dispositions d'abandon s'appliquent aux lignes qui ont été transférées à des chemins de fer d'intérêt local de compétence provinciale. Nous voulons qu'elles redeviennent des lignes de compétence fédérale pour que les régions de notre pays ne pâtissent pas de la réduction des services.

L'Accord atlantique est un exemple parfait. Nous savons que la représentativité d'autres provinces n'est peut-être pas ce qu'elle devrait être et que c'est un problème qu'il faut régler, que ce soit en Saskatchewan, en Colombie-Britannique ou dans les provinces atlantiques.

Nous croyons que le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de premier plan et qu'il ne peut s'obstiner à refuser d'entendre les préoccupations économiques des régions moins peuplées, comme je l'ai déjà dit.

Ce qui est bien, c'est que le projet de loi est le fruit de la participation des parties prenantes. Je tiens à les remercier et à les féliciter pour leur participation à ce projet. Je pense notamment à l'Association de nutrition animale du Canada, à la Canadian Canola Growers Association, à l'Association des Déshydrateurs canadiens, à la Commission canadienne du blé, à l'Association des produits forestiers du Canada, aux Producteurs de grains du Canada, à Pulse Canada et à de nombreux autres intervenants.

Lorsque l'on parle de l'importance du rôle des intervenants, le projet de la porte d'entrée du Pacifique me vient à l'esprit. Nous avons lancé le projet, nous avons créé un conseil pour traiter avec les intervenants locaux et obtenir leur avis, mais le gouvernement l'a aboli dès son élection.

C'est ainsi que fonctionne le monde réel. Pour réussir dans le domaine de la mondialisation, nous avons besoin de la participation des intervenants véritables, ceux qui doivent composer quotidiennement avec la situation.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi comporte deux grands volets. Il fait en sorte que les intervenants soient de véritables partenaires de l'Office des transports du Canada, que l'office soit plus efficace, qu'il détienne plus de pouvoir, et que le gouvernement fédéral joue un rôle de premier plan.

L'autre aspect est que le dossier des transports est trop important pour que nous abandonnions la partie et que nous laissions les divergences et les intérêts régionaux nous diviser encore plus, comme l'a fait ce gouvernement avec l'Accord atlantique et avec la Saskatchewan. Je sais que ma province, la Colombie-Britannique, n'est pas mieux traitée puisque nous allons recevoir 300 millions de dollars de moins aux termes de la nouvelle formule de péréquation.

Je remercie le ministre de l'Environnement de m'avoir écouté. C'est très gentil de sa part, et si nous pouvions suivre son exemple, nous pourrions alors parler de professionnalisme dans le vrai sens du terme dans cette enceinte.

• (1840)

M. Blair Wilson (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le discours de mon collègue et j'ai un certain nombre de questions à poser que je précéderais peut-être d'une ou deux observations.

Comme nous représentons tous les deux la belle province de Colombie-Britannique, le député pourrait-il expliquer quelles seront les conséquences du projet de loi C-58 sur l'économie de la province et en quoi ces dispositions toucheront la sécurité ferroviaire?

Je représente la circonscription de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country et, il y a quelques années, nous avons eu une catastrophe ferroviaire lorsqu'un train du CN a déraillé près du canyon de la rivière Cheakamus. Il a déversé près de 40 000 litres de soude caustique dans la rivière, ce qui a pratiquement tué tout le saumon de la rivière, aussi bien le saumon arc-en-ciel que le saumon rose ou le saumon quinnat. Par conséquent, la sécurité ferroviaire est importante pour les résidents de ma circonscription, comme pour les citoyens du Canada.

J'ai deux questions à poser à mon collègue. Premièrement, en quoi ce projet de loi touche-t-il la sécurité ferroviaire et, deuxièmement, en quoi touche-t-il les citoyens de Colombie-Britannique et plus particulièrement l'économie de la province?

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur le Président, je félicite le député de Colombie-Britannique pour son excellent travail en tant que président de notre caucus de Colombie-Britannique.

La Colombie-Britannique est la plaque tournante de nos futurs échanges commerciaux avec les pays en bordure du Pacifique. Nous sommes le port de l'Amérique du Nord le plus proche de ces pays. Si vous prenez ma circonscription de Newton—North Delta, c'est la circonscription la plus proche du port de Delta et du port de Fraser.

En fait, nous prenons la situation dans son ensemble. Prince Rupert est l'un des plus grands ports de la province et, par conséquent, toutes les marchandises acheminées dans le cadre de la mondialisation passeront par la Colombie-Britannique. C'est une question très importante, car il faut que les marchandises puissent être acheminées rapidement et que les expéditeurs puissent avoir des certitudes et c'est là que l'office intervient.

Lorsque nous parlons des parties prenantes, il s'agit par exemple de l'association des producteurs de canola du Canada, de la Commission canadienne du blé et de l'Association des produits forestiers, car la Colombie-Britannique joue un grand rôle pour la production céréalière et forestière. Ce projet de loi aidera la

Colombie-Britannique à acheminer ses produits forestiers de façon économique et efficace.

En ce qui concerne la sécurité ferroviaire, je suis certain que tous les députés pensent la même chose que mon collègue de Colombie-Britannique. Même dans ma circonscription, on se soucie de la sécurité des gens. Les trains traversaient la localité sans qu'il y ait les signaux appropriés. En fait, les parties prenantes, la West Panorama Ridge Ratepayers Association, qui se trouve dans mon voisinage et M. Campbell, un président sortant de cette association, ont joué un rôle clé à cet égard. Grâce à ces intervenants, le projet de loi C-11 assure la sécurité des trains, des personnes et des biens.

• (1845)

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole, au nom du Bloc québécois, au sujet du projet de loi C-58.

J'en ferai un bref résumé à l'intention des citoyennes et des citoyens qui nous écoutent. Ce projet de loi a pour principal objectif de clarifier la Loi sur les transports et de renforcer les dispositions actuelles qui protègent les expéditeurs contre d'éventuels abus de la puissance commerciale des chemins de fer. Il vise surtout l'Ouest canadien en ce qui a trait aux producteurs et au transport de grains. Le Bloc québécois, bien que cela touche moins ce qui se passe au Québec, se tient au courant des diverses situations à travers le Canada. Nous sommes toujours intéressés à prendre part au débat pour être capables de défendre les intérêts de ceux qui sont opprimés par la puissance commerciale des chemins de fer, entre autres.

Aujourd'hui, nous avons eu deux beaux exemples. Plus tôt, le représentant du gouvernement, qui a prononcé un discours au sujet du projet de loi C-58, disait que ce dernier faisait partie de trois législations pour moderniser la Loi sur les transports. Aujourd'hui, on a discuté du projet de loi C-11. On a voulu moderniser la Loi sur les transports en ce qui a trait à la pollution par le bruit et aux vibrations qui émanent des compagnies ferroviaires. Le gouvernement conservateur s'est écrasé devant la puissance du lobby des chemins de fer. Le lobby a eu son porte-étendard, soit le Sénat, qui a décidé de porter le flambeau pour défendre les intérêts des pauvres petites compagnies de chemin de fer.

Finalement, le résultat, c'est que le gouvernement a appuyé une modification au projet de loi qui avait été adopté unanimement, soit le projet de loi C-11. En comité, les dispositions concernant la pollution par le bruit et le projet de loi avaient été appuyés unanimement article par article par tous les partis.

Aujourd'hui, les conservateurs se sont écrasés devant la position libérale défendue au Sénat. J'espère que dans le projet de loi C-58, on ne verra pas cette même situation, soit celle où les conservateurs s'écrasent devant la majorité libérale du Sénat si le Sénat décide de modifier le projet de loi.

Le projet de loi C-58 essaie d'établir un meilleur équilibre entre la force des compagnies ferroviaires et ceux qui produisent et transportent des produits, entre autres les producteurs de grains qui ne sont pas propriétaires des rails et qui doivent faire cheminer leur wagons trémie partout à travers le Canada. Ils se sentent opprimés par les compagnies de chemin de fer.

Initiatives ministérielles

Le but de ce projet de loi est de créer un équilibre. Les modifications proposées donnent suite aux préoccupations des expéditeurs, surtout les producteurs de grains de l'Ouest canadien, sur les prix et le service de transport ferroviaire, tout en assurant aux chemins de fer une stabilité en matière de réglementation. Les modifications apportées au projet de loi C-58 porteront sur l'arbitrage, les frais relatifs aux services connexes, les avis de modifications des tarifs, les voies d'évitement pour les wagons des producteurs, les lignes de chemin de fer louées et les obligations en matière de niveau de service. Il est temps, entre autres pour les producteurs de grains qui font cheminer sur le réseau ferroviaire des wagons qui leur appartiennent, d'avoir un certain équilibre.

Le gouvernement conservateur et les libéraux ont cette dure tendance de laisser faire le libre-marché. À ce moment-là, des producteurs se font surexploiter. C'est ce que veut régler ce projet de loi. Lorsqu'on parle des différentes modifications, on parle entre autres de l'arbitrage. L'objectif de la Loi sur les transports, avant les modifications, exige que l'Office prenne en compte la question du préjudice commercial important. La disposition proposée par le projet de loi C-58 est de retirer la mention « préjudice commercial important », parce qu'il y a toujours un préjudice important quand vient le temps d'écouter les entreprises ferroviaires. Finalement, ceux et celles qui ne sont pas propriétaires des rails perdent tout le temps. Les compagnies de chemin de fer réussissent toujours à prouver un préjudice commercial important là où il n'y en a pas. On supplée à cela un arbitrage. L'arbitrage sera un moyen de régler les différends entre les expéditeurs et les chemins de fer quant aux prix et aux conditions du service de transport.

● (1850)

Si des marchandises sont expédiées par chemin de fer au terme d'un contrat confidentiel, les questions régies par ce dernier ne peuvent être soumises à l'arbitrage qu'avec l'assentiment de toutes les parties. On a donc quand même mis des balises, et cela permettra un recours collectif à l'arbitrage pour des différends concernant les prix et les conditions de transport de marchandises, à condition que la question soumise à l'arbitrage soit commune à tous les expéditeurs.

Finalement, tous ceux qui vivront le même problème pourront recourir à l'arbitrage. Ils pourront faire un recours collectif et l'Office des transports pourra les entendre et rendre sa décision.

Cela permettra aussi la suspension de toute procédure d'arbitrage si les deux parties consentent à recourir à la médiation. En fait, cela encouragera aussi la médiation. C'est d'ailleurs pourquoi le Bloc québécois était en faveur de ces modifications.

Les frais relatifs aux services connexes seront discutés. Les chemins de fer tirent surtout leurs revenus des prix demandés pour le transport des marchandises, comme le transport de wagons de grains des Prairies à Vancouver, mais il faut aussi payer des frais pour des activités qui sont connexes au transport des marchandises ou qui ne s'y rapportent pas directement. C'est ce qu'on appelle les frais connexes ou accessoires: les frais de stationnement, les frais supplémentaires imputés à l'expéditeur qui prend plus de temps que le délai fixé, les frais de nettoyage, de stockage des wagons et de pesée du produit, en sont des exemples.

Ces dernières années les frais imposés par les chemins de fer sont devenus un problème pour les expéditeurs. Toutefois, les moyens dont un expéditeur dispose pour s'attaquer à ce problème sont limités, l'arbitrage ne s'appliquant pas en tant que recours distinct pour frais ou conditions connexes. La loi sera donc modifiée de manière à permettre à l'office d'enquêter sur le dépôt d'une plainte de tout expéditeur assujéti à un tarif d'application générale prévoyant

des frais et des conditions. Finalement, ces frais connexes qui sont facturés par les compagnies ferroviaires pourront faire l'objet d'un arbitrage.

Il y a aussi l'avis de modification des tarifs. La loi définit le tarif comme un barème des prix, frais et autres conditions. Elle exige actuellement que le chemin de fer publie les modifications de ce tarif de transport au moins 20 jours avant d'en hausser les prix. L'obligation de donner ce préavis ne s'applique ni aux frais relatifs aux services connexes ni aux conditions afférentes à l'article du tarif. Ce sera donc modifié. La loi sera modifiée de façon à porter le délai de préavis de 20 à 30 jours pour que les expéditeurs soient avisés suffisamment à l'avance de la hausse des prix des transports. Le préavis est donc allongé et les frais connexes y seront inclus.

Il y a aussi les voies d'évitement pour les wagons des producteurs. Lors des consultations, certains intervenants ont demandé une réglementation plus serrée de l'abandon des voies d'évitement des Prairies qui servent au chargement de grains ou de chargement pour des wagons de producteurs. Les voies d'évitement ne sont pas assujetties aux dispositions de la loi et à la cessation d'exploitation de ligne. Les plaintes relatives à la fermeture de voies d'évitement utilisées pour le chargement de wagons résultent partiellement du fait que les expéditeurs ne savent pas quelles voies d'évitement sont en service, les chemins de fer n'étant pas actuellement tenus d'en informer les intéressés.

La loi sera modifiée de manière à obliger les chemins de fer à publier la liste des voies d'évitement disponibles pour le chargement des wagons des producteurs de grains et à donner un préavis de 60 jours avant de mettre une voie d'évitement hors service.

Tout cela signifie que, sur leurs propres lignes, les compagnies de chemin de fer opéraient comme si elles étaient les seules à les utiliser. C'était le problème. En ce qui me concerne, le gouvernement fédéral a manqué à sa mission d'origine. En effet, il s'est départi, depuis les 20 dernières années, de toutes les voies de chemin de fer qui lui appartenaient et les a cédées à des entreprises privées: au Canadien Pacifique et au Canadien National. Aujourd'hui, on s'aperçoit que cela crée un problème. Ces gens à qui on les a cédées, souvent pour des sommes minimales, font aujourd'hui des profits faramineux. Ils considèrent finalement ce bien comme étant le leur. Quand vient le temps de le faire utiliser par d'autres, ils savent qu'on n'installe pas des rails n'importe où. Il faut un corridor pour traverser tout le Canada et on ne peut en créer comme on veut. Le gouvernement, en ce qui me concerne, a commis une erreur à ce sujet. Il aurait dû les conserver.

Je donne aussi l'exemple du pont de Québec qu'on a tellement de difficulté à faire peindre. Le pont de Québec appartient au Canadien National et ce dernier dit qu'il n'a pas d'argent pour le faire peindre. Cela importe peu. Les libéraux ont essayé d'entreprendre des procédures judiciaires pour forcer le CN à peindre le pont de Québec, notamment pour le 400^e anniversaire. Ce sera bien de montrer aux visiteurs Québec, la plus vieille ville d'Amérique, avec un pont tout rouillé! C'est ainsi.

Initiatives ministérielles

Quand ils étaient au pouvoir, les libéraux se sont cassé les dents. Ils n'ont rien pu faire et ils ont entrepris des procédures. Les conservateurs, se pensant plus intelligents, ont dit qu'ils mettraient de côté les procédures et qu'ils seraient capables de modifier les lois. Eh bien non, le ministre a dû faire la même chose il y a six mois. Il a entrepris, lui aussi, une procédure pour forcer le Canadien National à peindre le pont de Québec. Je prédis qu'il ne sera pas peint pour 2008. Ils ne réussiront pas à le faire, à moins qu'ils paient le prix que demandent le Canadien National depuis le tout début. S'ils veulent qu'il soit peint, qu'ils sortent leur argent et qu'ils paient. C'est la dure réalité.

• (1855)

On constate encore aujourd'hui que le fédéral s'est désengagé. La libre circulation des biens et des services entre les provinces est une responsabilité fédérale. Cela me fait toujours sourire, parce que juste ici, entre les deux rives, entre la rive québécoise et la rive ontarienne, voilà des décennies qu'on essaie de construire un nouveau pont. Je me suis toujours demandé à quoi sert un ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, si nous sommes incapables de faire circuler librement les biens, les services et les personnes entre les provinces. Il n'y a pas de nouveau pont et aucune nouvelle infrastructure ne se construit entre les rives.

Le ministre fédéral des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités ne peut pas servir d'arbitre, ni de quoi que ce soit. Il n'ose pas s'en mêler, parce qu'il n'a aucun pouvoir. Aujourd'hui, le problème, c'est qu'on essaie de donner des pouvoirs moyennant la Loi sur les transports au Canada. C'est bien que nous intervenions, parce qu'un jour, on s'est départi des voies ferroviaires, et aujourd'hui, on est obligé de réglementer un peu sur la question, sinon, les propriétaires des voies décident de les exploiter à leur façon et, souvent, augmentent les tarifs sans préavis. C'est ce que nous vous expliquons maintenant.

Pour tous ces états de fait, vous aurez compris que le Bloc québécois est très sensible aux problèmes des producteurs, notamment les producteurs de grains de l'Ouest, des Prairies.

Nous sommes toujours très sensibles aux problèmes des producteurs québécois. C'est pourquoi nous défendons si fermement la gestion de l'offre. Si le gouvernement conservateur défendait aussi farouchement les intérêts des producteurs québécois dans la gestion de l'offre, comme il le fait pour ce qui est du transport des grains par les wagons-trémies, ça irait probablement bien. Le problème, c'est qu'il y a toujours deux poids et deux mesures dans ce pays. Il y a donc actuellement un poids pour les producteurs de l'Ouest et un autre pour les producteurs de l'Est, notamment ceux du Québec.

Au Bloc québécois, nous ne faisons pas de différence, et lorsque nous sentons que nos électeurs se font exploiter par l'entreprise privée, nous n'hésitons pas à intervenir. C'est pourquoi le Bloc québécois sera favorable au projet de loi C-58, afin d'aider notamment les transporteurs et les producteurs de grains de l'Ouest.

[Traduction]

Mme Libby Davies (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, je suis heureuse d'intervenir au sujet d'un projet de loi dont la Chambre vient tout juste d'être saisie à l'étape de la deuxième lecture. Nous en sommes donc à l'examen du principe du projet de loi. Il s'agit d'une loi qui vise à modifier la Loi sur les transports au Canada, relativement au transport ferroviaire. Je sais que le porte-parole du NPD en matière de transports, le député de Burnaby—New Westminster, a déjà abondamment réfléchi sur ce projet de loi.

À première vue, le NPD est disposé à appuyer le principe du projet de loi C-58. Nous allons l'examiner très sérieusement lorsqu'il sera envoyé au comité. Évidemment, il nous faudra entendre des témoins. Nous envisageons en outre de proposer des amendements à l'étape de l'examen. Pour l'instant, nous estimons que le projet de loi mérite d'être appuyé en principe. Il semble tenir compte de certaines des préoccupations légitimes que les expéditeurs soulèvent depuis nombre d'années à propos des conditions prévues dans l'actuelle Loi sur les transports au Canada, qui permet aux compagnies de chemin de fer de se servir de leur position de force sur le marché.

Nous croyons que le projet de loi est à pour objet de réduire les frais d'expédition que doivent payer les agriculteurs, et il s'agit là d'un point très important. L'agriculture au Canada a tellement à voir avec l'histoire, la culture et le patrimoine de notre pays. Il est de plus en plus difficile pour les agriculteurs de se tirer d'affaires, en partie à cause des frais d'expédition qu'ils sont contraints de payer. Il est très important que le comité puisse examiner le projet de loi et l'amender de manière à répondre aux préoccupations des agriculteurs et des expéditeurs.

Il est indéniable que les sociétés Chemin de fer Pacifique Limitée, CP, et Compagnie des chemins de fers nationaux du Canada, CN, exercent un véritable duopole sur les prix d'expédition, un terme tout à fait convenable dans leur cas. Nous parlons souvent de monopole, mais, dans ce contexte, c'est plutôt de duopole qu'il s'agit. Il est tout aussi indéniable que leur emprise financière étouffe les expéditeurs canadiens qui doivent compter sur le réseau ferroviaire pour acheminer leurs produits de la ferme aux marchés. Dans le contexte actuel, les frais de transport occupent le deuxième ou le troisième rang parmi les coûts d'exploitation des expéditeurs de vrac. Soumis à ce régime duopolistique, ces expéditeurs n'ont pas d'autre solution pour transporter leurs produits. C'est la raison d'être de ce projet de loi.

C'est là une situation très sérieuse pour les expéditeurs et les marchandises qu'ils expédient de nos collectivités agricoles. Alors qu'ils sont tributaires de ces compagnies de chemin de fer pour acheminer leurs produits dans tout le pays et vers les marchés internationaux, ils sont aux prises avec ce monopole étouffant qui les plonge dans une situation financière extrêmement précaire.

Même s'il existe au Canada plus de 30 sociétés de chemin de fer sous régie fédérale, de nombreux clients des services de fret ferroviaire sont des expéditeurs captifs, en ce sens qu'une seule société ferroviaire offre le service direct dans leur région. Dans le cas de ces expéditeurs, le transport ferroviaire n'est pas naturellement compétitif et, faute de mesures législatives adéquates, la société ferroviaire est portée à tirer avantage de sa position monopolistique dans certaines régions. Je le répète, il s'agit là d'une situation très sérieuse, qui fait que des producteurs et des expéditeurs locaux n'ont pas la possibilité de choisir entre des entreprises concurrentielles. Ils ne peuvent compter que sur un seul fournisseur, une seule compagnie de chemin de fer, et ils demeurent complètement captifs. J'imagine mal comment quelqu'un pourrait considérer cette situation comme saine pour les affaires.

Une société ferroviaire monopolistique pourrait être portée à offrir des niveaux moindres de services à des prix plus élevés que si elle était exploitée dans un marché concurrentiel.

Les expéditeurs croient que nous nous devons de nous attaquer à ce problème en apportant à la Loi sur les transports au Canada des modifications propres à favoriser une concurrence véritable.

Initiatives ministérielles

Notre vis-à-vis est intervenu plus tôt. Nous savons qu'en 2005, le gouvernement précédent avait présenté le projet de loi C-26, qui était censé modifier la Loi sur les transports au Canada afin de remédier à certains de ces problèmes. Il convient ici de noter que ce projet de loi avait été décrié par la coalition des expéditeurs de l'Ouest canadien et par d'autres groupes d'intérêts, parce qu'on le considérait comme une demi-mesure. Le projet de loi ne s'attaquait pas du tout aux réels problèmes auxquels les expéditeurs étaient confrontés. D'ailleurs, il avait fini par être rejeté et il n'est jamais devenu loi.

● (1900)

Nous avons maintenant un nouveau projet de loi, qui a été présenté par le ministre des Transports le 30 mai. Nous croyons que ce projet de loi suscite des réactions plus favorables que celui du gouvernement libéral. Cela ne signifie pas que le projet de loi soit parfait, mais, puisque nous en débattons le principe, nous croyons qu'il mérite d'être appuyé et qu'il devrait être renvoyé à un comité.

L'une des points positifs de ce projet de loi est qu'il fera en sorte qu'il ne sera plus nécessaire, pour qu'un expéditeur puisse obtenir une réponse favorable à une demande, que l'Office des transports du Canada soit convaincu qu'il subirait un préjudice commercial important. C'est un point essentiel. Les exigences actuelles sont si lourdes qu'il est très difficile pour les expéditeurs d'obtenir, par quel que moyen que ce soit, une réponse favorable à une demande.

De plus, le projet de loi permettra à des groupes d'expéditeurs de recourir à la médiation pour trancher des questions liées aux prix ou aux conditions pour le transport des marchandises, à condition que la question soumise soit commune à tous les expéditeurs, qui doivent présenter une seule et même offre dont les conditions s'appliquent à tous.

Encore ici, nous jugeons constructive cette mesure qui permettra à des groupes d'expéditeurs d'agir de concert pour profiter de l'arbitrage de l'offre finale avec plus de souplesse que jamais. Ils peuvent raisonnablement s'attendre à un règlement en cas de conflit.

Le projet de loi rend également possible la suspension de tout processus d'arbitrage de l'offre finale si les deux parties consentent à la médiation. Encore ici, la mesure accorde un degré de souplesse que nous jugeons important.

Le projet de loi permet également à l'Office des transports du Canada, sur réception d'une plainte d'un expéditeur, de faire enquête au sujet des droits et des conditions liés à des services accessoires et au transport des marchandises qui sont prévus au tarif et qui sont d'application générale, et d'établir de nouveaux droits ou de nouvelles conditions s'il constate que ceux prévus au tarif sont déraisonnables.

Je ne suis certainement pas experte dans ce domaine. Les porte-parole du Nouveau Parti démocratique en matière d'agriculture et de transport le sont très certainement. Nous sommes généralement d'avis que ces dispositions vont assurer plus de certitude et vont améliorer la capacité de résoudre les problèmes qui pourront survenir puisque toute plainte fera l'objet d'une enquête. L'Office des transports du Canada aura la capacité d'établir de nouveaux droits ou de nouvelles conditions s'il juge qu'une situation est déraisonnable.

Le projet de loi augmentera également la durée de la période d'avis d'augmentation de taux pour le transport des marchandises, la faisant passer de 20 à 30 jours, de sorte que les expéditeurs recevront suffisamment à l'avance tout avis d'augmentations de taux. Cet aspect est très important, de toute évidence. Les sociétés ferroviaires seront également tenues de publier une liste des voies d'évitement que pourront utiliser les producteurs de grain pour le chargement des

wagons et elles devront donner un avis de 60 jours avant de cesser d'exploiter une voie d'évitement.

Encore ici, nous estimons que cela est très important. Les expéditeurs se plaignent depuis longtemps de ne pas recevoir d'avis suffisamment à l'avance. L'exploitant d'une entreprise tient compte d'un certain nombre de facteurs, et tout à coup, les règles du jeu changent. La liste des voies d'évitement peut être modifiée et l'expéditeur peut ne plus avoir accès à une voie d'évitement sur laquelle il comptait. De telles situations ont évidemment des répercussions très graves sur l'expéditeur local, sans que cela ne soit nécessaire.

Le projet de loi prévoit également que les dispositions relatives à l'abandon et au transfert s'appliquent aux tronçons transférés à des chemins de fer d'intérêt local de compétence provinciale et cédés par la suite à un chemin de fer de compétence fédérale, y compris l'obligation de respecter les contrats avec des fournisseurs de service de transport de passagers.

Nous ne savons pas à l'heure actuelle si le projet de loi a reçu l'appui de la Commission canadienne du blé et de la Western Canadian Wheat Growers Association. Il nous serait important de constater leur appui.

● (1905)

Lorsque le Comité de l'agriculture a été saisi de cette question il y a environ un mois, M. Martin VanderLoo, le président de Huron Commodities Inc., a comparu devant le comité. Son témoignage mettait vraiment en lumière les problèmes auxquels doivent actuellement faire face les expéditeurs et les producteurs dans le cadre de l'environnement régi par l'Office des transports du Canada.

Permettez-moi de citer une partie de son témoignage devant le comité, à l'intention de la Chambre:

Huron Commodities transporte de l'avoine de l'Ouest canadien vers l'Ontario pour la transformer et l'exporter aux États-Unis. Nous expédions de l'avoine de l'Ontario et du Québec vers les États-Unis par train. Nous expédions du seigle de l'Ontario et de l'Ouest canadien vers les principales distilleries et meuneries des États-Unis par train. Nous expédions des fèves de soya de qualité alimentaire au Japon et en Asie du Sud-Est par train jusque sur la côte ouest, puis par bateau à partir de là.

Au fil du temps, nous avons vu les coûts liés au transport ferroviaire augmenter et le service diminuer de façon importante. Pendant ce temps, les sociétés ferroviaires canadiennes font état de profits records chaque année. Nous ne voulons pas priver les sociétés ferroviaires de notre soutien parce qu'elles sont rentables, mais nous pensons que ce ne sont pas les agriculteurs qui devraient payer le prix de cette rentabilité. Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous expédions, par exemple, de l'avoine de l'Ouest canadien vers l'Ontario, pour ensuite l'exporter aux États-Unis. À moins d'être un gros expéditeur de l'Ouest canadien prêt à envoyer des trains de 100 wagons dans l'Ouest par la ligne principale, nous nous voyons refuser l'accès au service. La situation est la même en ce qui concerne nos envois de seigle vers l'Ouest canadien. À moins que nous ne soyons en mesure de charger 100 wagons pour exportation vers les États-Unis, les sociétés ferroviaires ne sont tout simplement pas intéressées.

Les sociétés ferroviaires refusent constamment de mettre en place des wagons pour nos chargements, ce qui met en jeu notre fiabilité, à titre d'expéditeurs, aux yeux de nos clients.

M. VanderLoo a ajouté:

Nous vous demandons d'effectuer des pressions pour une réforme réglementaire immédiate de la Loi sur les transports au Canada, avant que nous perdions d'autres marchés parmi ceux que nous détenons actuellement.

Je tenais à lire cette citation parce qu'elle illustre bien, à mon avis, ce qui est en jeu ici. Certaines entreprises font de leur mieux pour fonctionner dans le système en place, mais elles sont à la merci de ces deux compagnies de chemin de fer. Elles ne reçoivent pas d'avis adéquats. Les dispositions peuvent changer. Elles ne sont pas informées de la modification des voies d'évitement. Cette situation pose un problème quant à la sécurité de leurs activités et leur complique la tâche. Pendant ce temps, les compagnies ferroviaires enregistrent des profits énormes.

Initiatives ministérielles

Plus tôt au cours du débat, on a posé une question à un député du Parti libéral pour savoir si le projet de loi portait sur la sécurité ferroviaire. Ce n'est pas le cas, à mon avis. Je crois plutôt que c'est une mesure législative qui porte davantage sur le mécanisme sous-tendant la circulation des marchandises et qui vise à assurer une meilleure accessibilité aux producteurs et aux expéditeurs, ce qui est fort louable.

Cependant, je tiens à dire que, de notre point de vue, la sécurité ferroviaire pose certainement un énorme problème. Dans ma province, la Colombie-Britannique, il y a eu des accidents terribles. Je n'ai pas la liste en main, mais je sais que le porte-parole néo-démocrate en matière de transports en Colombie-Britannique, David Chudnovsky, a témoigné devant le Comité des transports il y a environ six semaines et qu'il a énuméré la liste des déraillements survenus. Il a également parlé des lacunes au chapitre de la sécurité et de la détérioration graduelle des conditions d'opération du système ferroviaire canadien. On parle de situations dangereuses. On parle de travailleurs dont la vie est menacée.

Il ne faut pas oublier que c'est la Chambre qui a adopté, à la majorité, une loi pour forcer le retour au travail des employés du CN. Le Nouveau Parti démocratique s'est opposé à cette mesure et je crois qu'il en a été de même du Bloc québécois. Au cas où les gens l'auraient oublié, le problème n'a pas disparu et ce sont de sérieuses préoccupations au sujet de la sécurité des chemins de fer qui, au départ, ont incité les employés du CN à faire une grève légale.

●(1910)

Nous considérons nos chemins de fer comme faisant partie intégrante du rêve canadien et de notre histoire. C'est vrai, bien sûr, mais je ne crois pas que les gens comprennent à quel point ce secteur a perdu de sa vigueur et comment les monopoles ont pris le dessus. Les expéditeurs et les producteurs ont des problèmes relativement à l'accès et à la fiabilité. Il y a de graves problèmes.

Il y a la question de la santé et de la sécurité des travailleurs des chemins de fer, qui sont à risque. Le récent conflit de travail entre le CFCP et ses travailleurs portait sur cette question. Je voulais en parler puisqu'il en a été fait mention pendant le débat. Bien que ce projet de loi ne porte pas précisément sur la sécurité ferroviaire, il s'agit tout de même d'un sujet très important sur lequel nous devons nous pencher.

En fait, plus tôt aujourd'hui, nous avons discuté d'un autre projet de loi portant sur les chemins de fer, le projet de loi C-11, qui a été adopté. Il était question d'un amendement proposé par le Sénat portant sur l'impact du bruit causé par les trains sur les résidents locaux. Il est très intéressant que ces questions fassent surface. Nous, députés, devons en conclure que ces problèmes n'ont pas été résolus de façon satisfaisante par le passé. L'ancien projet de loi présenté pendant la législature précédente, en 2005, n'accomplissait pas tout ce que nous voulions, mais nous espérons que le projet de loi C-58 le fera.

Le NPD appuiera le principe de ce projet de loi et nous l'examinerons attentivement en comité. Nous veillerons à ce que des témoins comparaissent pour faire en sorte d'aborder les préoccupations légitimes des producteurs et des expéditeurs. J'espère que nous aurons aussi l'occasion de nous pencher sur le problème tout aussi important de la sécurité ferroviaire. Je le répète, le problème ne disparaîtra pas. Il ne fera que s'aggraver.

Nous allons appuyer le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture, puis nous allons l'étudier en comité pour voir quels amendements s'imposent avant de le renvoyer à la Chambre.

●(1915)

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Monsieur le Président, il n'y a pas si longtemps, j'ai rencontré des gens de l'usine de pâte à papier Zellstoff Celgar à Castlegar, dans ma collectivité. Cette usine est probablement une des plus efficaces du pays. Elle fonctionne au sein d'un marché hautement concurrentiel, tant au Canada qu'à l'étranger. Alors que d'autres usines doivent fermer leurs portes, elle se porte très bien. Elle est dans un marché hautement concurrentiel et elle est une des meilleures usines.

Il lui faut un système ferroviaire qui soit le plus efficace possible, et pourtant, les représentants m'ont dit que le CFCP n'offre aucun service à la clientèle, que l'usine elle-même doit trouver un moyen d'aligner les wagons. C'est presque comme si les grandes sociétés ferroviaires oublient les lignes secondaires et ne se concentrent que sur les lignes principales.

Je siège au Comité de l'agriculture et j'entends les mêmes commentaires de la part des agriculteurs et de la Commission canadienne du blé. Ils se préoccupent de notre compétitivité au sein du marché international. Si nous ne pouvons livrer la marchandise, nous perdons de la crédibilité. C'est ce qu'a entendu le Comité de l'agriculture quand il a parcouru le pays.

J'ai une question pour ma collègue. Ces préoccupations sont légitimes et existent depuis un certain temps. Elles transcendent les lignes de parti. Comment pouvons-nous mettre le gouvernement au travail au nom de ces gens, surtout dans les régions rurales du Canada, et quel rôle de premier plan le gouvernement fédéral devrait-il jouer pour veiller à ce que nous ayons un système ferroviaire de première qualité au Canada?

Mme Libby Davies: Monsieur le Président, j'aimerais remercier le député néo-démocrate de Colombie-Britannique Southern Interior, dont j'ai parlé tout à l'heure dans mon intervention. Il est notre porte-parole en matière d'agriculture au sein de ce comité. Il est relativement nouveau comme député, mais il a accompli un travail incroyable en communiquant avec les agriculteurs et les producteurs de l'ensemble du Canada et en saisissant le Parlement de leurs préoccupations. Je suis très heureuse de sa question d'aujourd'hui, car il est un très ardent défenseur du milieu agricole.

C'est une très bonne question qu'il soulève. Il a utilisé l'exemple de l'usine de pâte à papier de Castlegar. Il semble incroyable qu'une telle entreprise prospère en soit réduite à devoir aligner ses propres wagons parce qu'elle estime qu'elle n'obtient pas de son fournisseur, en l'occurrence le CP, le service dont elle a besoin. Je me dis que les entrepreneurs doivent avoir déjà assez de choses à s'occuper pour assurer la bonne marche de leurs affaires sans devoir aller frapper à la porte de leur fournisseur de services pour lui demander si quelqu'un se soucie d'eux ou si seuls ses plus gros clients réussissent à obtenir de l'attention.

Ce genre de situation est au cœur même du problème que représente l'incroyable recul que nous observons aujourd'hui dans notre réseau ferroviaire et son fonctionnement. Nous avons pourtant rêvé d'un réseau ferroviaire reliant toutes les parties du Canada, mais on l'a réduit à un point tel que nous nous retrouvons maintenant dans une situation de monopole où les entreprises locales, les producteurs et les agriculteurs ont le sentiment qu'ils ne peuvent plus compter sur l'infrastructure en place pour obtenir le service le plus élémentaire.

Initiatives ministérielles

La question du député est très pertinente. Que devrions-nous faire? Nous devrions aborder cette question d'une manière holistique, l'examiner sous l'angle de la capacité de l'infrastructure. Pourquoi n'augmenterions-nous pas notre service ferroviaire? Pourquoi permettons-nous qu'on abandonne un grand nombre de petites lignes? Nous devrions plutôt favoriser l'augmentation de la concurrence.

Même si j'estime que ce projet de loi est une mesure importante, il ne s'attaque toutefois pas à l'ensemble du problème. Il n'est certainement pas la solution qu'espèrent les agriculteurs, les producteurs et les expéditeurs. J'ai déjà mentionné la question de la sécurité. Si nous avions un réseau ferroviaire efficace et sûr, nous verrions la situation s'améliorer considérablement. Je pourrais citer les deux choses qui requièrent une attention immédiate de la part du gouvernement si nous entendons nous attaquer aux problèmes de longue date qu'a soulevés le député de Colombie-Britannique-Southern Interior.

• (1920)

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Monsieur le Président, j'ai remarqué que, pendant son discours, la députée a dit que le système ferroviaire était un monopole. J'aimerais lui demander si elle croit qu'il s'agit plutôt d'un monopole ou d'un oligopole, qui est en fait un consortium. Je crois qu'elle voulait employer le terme oligopole. Or, quand elle a parlé de s'attaquer au monopole et à tous ses pouvoirs, j'ai pensé à l'hypocrisie du NPD, qui appuie la Commission canadienne du blé, qui est évidemment un véritable monopole, et non un oligopole. J'aimerais qu'elle en prenne note.

Si la députée et son collègue, le député de Colombie-Britannique-Southern Interior, sont si préoccupés par l'expédition de marchandises provenant de l'Ouest canadien, pourquoi leur parti n'appuie-t-il pas le budget, qui prévoit des milliards de dollars pour l'infrastructure de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique? L'hypocrisie dont le NPD fait preuve dans ses discours et ses actions à la Chambre m'amène à me demander si la députée a la moindre crédibilité pour parler de ce dossier.

Mme Libby Davies: Monsieur le Président, le député n'était peut-être pas présent au début de mon intervention, mais je crois bien avoir mentionné que l'industrie du transport par rail au Canada est un duopole. Voilà un nouveau mot qu'il peut ajouter à son vocabulaire.

De toute évidence, le problème est que nous n'avons pas de concurrence. Nous avons un système vraiment très restrictif qui nuit aux producteurs locaux, aux agriculteurs et aux expéditeurs. Ce projet de loi serait une tentative d'atténuer l'impact de ce genre de monopole. Ce sont là quelques-unes des raisons pour lesquelles nous serions prêts à l'appuyer.

J'aimerais bien consacrer une autre journée à débattre de la porte d'entrée du Pacifique. Qui sait nous serons peut-être ici encore quelques jours. Je suis originaire de la Colombie-Britannique et c'est quelque chose qui m'intéresse au plus haut point, la proposition du gouvernement de la Colombie-Britannique ainsi que celle du gouvernement fédéral. Le budget fédéral contient peut-être quelques éléments qui vaudraient la peine d'être appuyés, mais je puis affirmer que le NPD n'a pas hésité un instant à voter contre parce qu'il a laissé tomber les Canadiens à tellement d'égards, qu'il s'agisse des agriculteurs, des producteurs, des sans-abri, des étudiants qui essaient de poursuivre des études postsecondaires ou des familles à la recherche de garderies. Je pourrais continuer ainsi, car la liste est très longue.

Toutefois, au sujet de la proposition de porte d'entrée du Pacifique, un des éléments qui m'a vraiment perturbée dans le budget est que

tout financement de nouvelles infrastructures est assujéti à des partenariats publics-privés. On parle ici ni plus ni moins de privatisation d'infrastructures nationales. Je pourrais continuer indéfiniment.

Nous avons de la crédibilité. Nous savons de quoi il s'agit. Nous jugeons les projets de loi en fonction de leurs mérites. C'est justement la raison pour laquelle nous appuyons celui-ci. Il nous en donne assez pour nous permettre de le faire en principe. Nous essaierons de l'améliorer à l'étape du comité.

Je précise que nous ne sommes pas les seuls à ne pas avoir donné une note de passage au budget. Toutes les provinces, de la Colombie-Britannique à l'Atlantique, en ont fait autant à cause de l'Accord atlantique et de l'échec des paiements de rééquation.

• (1925)

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le député de Sault Ste. Marie a la parole, mais je lui rappelle qu'il lui reste deux minutes pour la question et la réponse.

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, j'ai noté que ma collègue de la Colombie-Britannique a parlé de ce secteur en particulier. Dans ma région de l'Ontario, nous sommes confrontés à de nombreux défis, notamment au chapitre de l'économie et des transports. Le service ferroviaire ferait une énorme différence, mais ce que nous avons est tellement limité.

Le CN possède une courte ligne ferroviaire entre Sault Ste. Marie et Hearst, mais il a réduit la fréquence des trains cet été. Or, on trouve des exploitants d'entreprise touristique le long de cette ligne. De plus, des propriétaires de chalet et les gens des localités avoisinantes utilisent ce service ferroviaire. Ils sont tous très mécontents.

Il n'y a absolument aucun service voyageurs sur un tronçon de 300 kilomètres entre Sault Ste. Marie et Sudbury. Pourtant, chaque année, des centaines de personnes de Sault Ste. Marie, particulièrement des aînés qui sont nombreux dans notre collectivité, voyagent jusqu'à Sudbury pour y recevoir des soins de santé.

Je me demande s'il y a quelque chose dans ce projet de loi qui pourrait convaincre les gens de ma circonscription de son utilité.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): La députée de Vancouver-Est doit savoir que son collègue lui a laissé 40 secondes pour répondre.

Mme Libby Davies: Monsieur le Président, le député donne encore un exemple de décisions absolument inacceptables qui ont été prises au sujet du système ferroviaire canadien.

Nous parlons ici aujourd'hui de la capacité commerciale et des services aux entreprises. Le député a soulevé une toute autre question, en l'occurrence l'absence de service voyageurs. En Colombie-Britannique également, nombre de liaisons ferroviaires ont été supprimées. Ce projet de loi ne porte pas vraiment sur cette question, mais le NPD la soulèvera de nouveau.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): La Chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Je déclare la motion adoptée. Par conséquent, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Article 52 du Règlement

(La motion est adoptée, le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

adoptée à l'unanimité demandant au gouvernement canadien d'envoyer un message aux gouvernements des États-Unis et du Dakota du Nord.

DÉBAT D'URGENCE

[Français]

LE PROJET DE DÉTOURNEMENT DES EAUX DU LAC DEVILS

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, la Chambre procédera maintenant à l'étude d'une motion d'ajournement de la Chambre en vue de discuter d'une affaire déterminée et importante dont l'étude s'impose d'urgence, à savoir les activités d'exploitation de la décharge du lac Devils dans l'État du Dakota du Nord.

[Traduction]

Mme Judy Wasylcia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD) propose:

Que la Chambre s'ajourne maintenant.

— J'aimerais d'abord remercier la présidence d'avoir accepté la tenue de ce débat d'urgence. Hier, nous avons expliqué l'urgence de la situation actuelle relative à la décharge du lac Devils. La présidence a vu le bien-fondé et l'importance d'avoir un débat d'urgence ici-même, même s'il est tard et que les députés désireraient aller s'acquitter de leurs fonctions dans leur circonscription.

Je sais que beaucoup de députés qui sont ici préféreraient être en chemin vers chez eux ou ailleurs pour accomplir des tâches très importantes. Je me trouve dans la même situation difficile. Je suis à l'origine de cette motion et de ce débat — et je serai toujours reconnaissante que ce dernier ait eu lieu — mais j'ai dû décevoir mon fils de 18 ans, Joe, qui participe à son dernier concert à l'école secondaire en ce moment même.

Je m'excuse auprès de mon fils. Je lui ai parlé et il comprend tout à fait l'importance de la question, tout comme l'ensemble des députés. Après tout, il s'agit de l'avenir de la planète. Il s'agit des écosystèmes fragiles de notre pays. Nous nous trouvons devant une menace environnementale très grave qui doit être prioritaire pour la Chambre.

L'urgence de la situation du lac Devils s'est fait sentir plus tôt cette semaine lorsque nous avons appris qu'à 14 heures, heure du Centre, le lundi 11 juin, le gouvernement du Dakota du Nord avait décidé d'ouvrir les vannes de la décharge du lac Devils et que l'eau s'était mise à s'écouler du lac Devils vers la rivière Sheyenne, puis au nord vers la rivière Rouge et vers le lac Winnipeg. Un vaste écosystème canadien est menacé.

La Chambre a déjà débattu du problème dont nous sommes saisis aujourd'hui. Il n'est pas agréable de se rendre compte qu'il y a environ deux ans, le 21 juin 2005, la Chambre a tenu un débat d'urgence sur le même sujet, à l'initiative de ma collègue, la députée de Kildonan—St. Paul. Nous revoici tous ici ce soir et je suis heureuse de voir autant de députés manitobains présents.

La Chambre a déjà abordé cette motion sur la situation urgente de la décharge du lac Devils. À cette époque, le gouvernement du Dakota du Nord menaçait aussi de se mettre à détourner les eaux du lac Devils vers le réseau de la rivière Rouge. À ce moment-là, nous avions tous reconnu qu'il s'agissait d'une menace grave à laquelle il fallait remédier.

Le débat avait été si sérieux qu'il avait débouché sur la présentation, par le député d'Elmwood—Transcona, d'une motion

Cette motion était très claire. Elle demandait aux États-Unis d'accepter immédiatement une évaluation scientifique binationale, indépendante et limitée dans le temps du projet de déviation du lac Devils proposé par le Dakota du Nord, et ce, conformément au Traité des eaux limitrophes et au rôle de la Commission mixte internationale et que, d'ici la tenue de cette évaluation et la mise en oeuvre de mesures d'atténuation des risques relativement aux espèces envahissantes et à la qualité de l'eau, la décharge ne soit pas mise en opération.

• (1930)

Les députés avaient alors reconnu l'urgence de la situation et s'étaient concertés pour agir. Les députés s'étaient entendus à l'unanimité sur une position responsable.

Bien qu'il soit regrettable de devoir à nouveau aborder cette question, il est toutefois impératif de tout reprendre du début, de faire nôtres les inquiétudes des habitants du Manitoba et d'ailleurs, de nous exprimer avec audace, courage et conviction, de livrer un plaidoyer passionné que le gouvernement des États-Unis entendra. Il est impératif que les députés se mettent d'accord sur une façon d'agir.

Je n'ai pas préparé de motion. Toutefois, j'espère qu'à mesure que la soirée avancera, les députés forgeront un consensus sur la façon de formuler les choses. J'aurais quelques suggestions auxquelles j'invite les députés à réfléchir au cours des trois prochaines heures de débat.

Les députés devraient dire que la Chambre demande au gouvernement du Canada de faire tout ce qui est en son pouvoir pour empêcher l'écoulement de la décharge du lac Devils dans le réseau hydrographique canadien. Il faut envoyer ce message à nouveau. Il faut trouver une façon de dire que le gouvernement du Canada fera ce qu'il faut pour s'assurer que les gouvernements du Dakota du Nord et des États-Unis respecteront l'entente qui avait été convenue à l'été 2005, à l'issue du débat d'urgence que la Chambre avait tenu.

Cet accord diplomatique demandait aux gouvernements du Dakota du Nord et des États-Unis d'Amérique de stopper l'écoulement de l'eau du lac Devils, de fermer les vannes jusqu'à ce qu'un système de filtration perfectionné soit mis en place. C'était un compromis de la part du gouvernement du Manitoba. Il est certain qu'un système de filtration perfectionné ne nous permettra pas d'empêcher tous les contaminants étrangers et dangereux d'entrer dans le système hydrographique du Canada. C'était un compromis parce que le Dakota du Nord avait un problème d'inondation causé par le lac Devils.

Nous ne devons pas oublier qu'il s'agit d'un lac enclavé dans les terres. L'eau ne s'écoule pas naturellement dans la rivière Rouge. Une décharge a été aménagée pour détourner l'eau. Le lac enclavé est comme une baignoire. Il est rempli de toutes sortes de produits chimiques provenant des champs agricoles et des terres avoisinantes.

Article 52 du Règlement

Si les gens comprennent cela comme le comprennent les Canadiens et si les députés connaissent toutes les répercussions de ce qui est en train de se passer, ils arriveront à une quelconque entente ce soir. Je suis impatiente d'entendre certains commentaires de mes collègues au cours de la soirée pour voir à quel genre d'entente nous pouvons aboutir.

Les députés ne peuvent pas quitter ces lieux sans une entente et une déclaration claires et sans équivoque selon lesquelles nous encourageons le gouvernement canadien à prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que les gouvernements des États-Unis et du Dakota du Nord respectent un accord déjà négocié.

Le Canada et les États-Unis sont voisins. Nous devons nous comporter comme des voisins. Le Manitoba a déployé beaucoup d'efforts pour trouver un compromis et a fait un compromis en acceptant qu'un système de filtration perfectionné soit placé au niveau de la décharge pour empêcher des espèces dangereuses et des éléments inconnus de se frayer un chemin jusque dans l'écosystème canadien.

● (1935)

Je ne suis pas ici pour dire que nous savons avec certitude que ces éléments étrangers bouleverseront notre réseau hydrographique. Je ne veux pas exagérer et prétendre que des centaines de pêcheurs se retrouveront au chômage une fois que les poissons auront été décimés. Cependant, je tiens à dire, comme bien d'autres avant moi, qu'il y a des parasites dans les eaux du Dakota du Nord et dans le lac Devils qu'on ne retrouve pas dans le lac Winnipeg. Les eaux du Dakota du Nord et du lac Devils contiennent des concentrations de sulfate bien supérieures aux normes canadiennes.

À ce sujet, il vaut la peine de mentionner que, l'été dernier, le gouvernement du Dakota du Nord a décidé d'adopter des règlements et des lois visant à assouplir les normes environnementales existantes et à augmenter les concentrations de sulfate tolérées dans leurs eaux. De toute évidence, bien des intéressés ont vu là une tentative de la part du gouvernement du Dakota du Nord de trouver un moyen de laisser les eaux s'écouler vers le nord sans que cela nous porte à croire qu'il enfreint les normes et les lois en matière de protection de l'environnement.

Ces normes ont pourtant leur raison d'être. En effet, une forte concentration de sulfate pourrait causer d'énormes problèmes dans notre système hydrographique. Nous sommes déjà aux prises avec des phénomènes inexplicables comme la prolifération des algues ainsi que d'autres problèmes qui ont un impact sur notre secteur touristique et sur le gagne-pain d'un grand nombre de personnes. Nous savons que nous devons rester vigilants en ce qui concerne les particules étrangères, les parasites et la salinité qui risquent de s'infiltrer dans notre écosystème canadien.

Certains disent que ce problème ne touche que le Manitoba. Je tiens cependant à préciser que nous parlons en ce moment d'un vaste écosystème qui est déjà en difficulté et qui englobe le bassin de la rivière Rouge et le sixième Grand Lac, le lac Winnipeg, qui se classe au dixième rang des lacs d'eau douce au monde. De nouveaux polluants et contaminants risquent maintenant de l'atteindre.

Il semble donc évident, et je crois que c'est le cas ici ce soir, qu'il s'agit d'une situation indésirable et donc inacceptable. C'est un risque que nous ne pouvons pas nous permettre de courir. C'est un risque qui peut être stoppé, ou à tout le moins réduit grâce à un système de filtration perfectionné.

L'entente conclue en août 2005 entre le Dakota du Nord et le Manitoba devrait être aussi solide que les liens entre les États-Unis et le Canada. Nous nous retrouvons aujourd'hui devant une situation où

le bon voisinage n'existe plus. Le Dakota du Nord a arbitrairement décidé d'ouvrir les vannes et de laisser l'eau s'écouler sans tenir compte de sa promesse d'installer un système de filtration perfectionné.

La question semble être devenue un ballon politique aux États-Unis, certains affirmant que c'est au gouvernement fédéral de payer la note, ce qui est peut-être vrai, alors que d'autres disent que le gouverneur Hoeven du Dakota du Nord ne veut en aucun cas prendre part à ce projet.

Quelqu'un doit tenir tête dans toute cette histoire. C'est notre gouvernement élu, le ministre de l'Environnement, le ministre des Affaires étrangères et le premier ministre de notre pays qui doivent s'occuper de ce dossier et ne pas le considérer simplement comme un problème du Manitoba. Il est question ici d'un vaste écosystème au-delà duquel des contaminants pourraient bien se disperser. Cela signifie que le Manitoba est important.

● (1940)

Si quelqu'un déversait de l'eau de Detroit dans le lac Érié, on en aurait entendu parler. Cela aurait bardé.

L'hon. John Baird: Cela barde maintenant.

Mme Judy Wasylycia-Leis: Je suis contente d'entendre le ministre de l'Environnement parler de la sorte. J'ai hâte d'entendre ce que le gouvernement dira ce soir, car nous avons besoin d'une déclaration ferme de la part du ministre de l'Environnement, du ministre des Affaires étrangères et du premier ministre à propos de ce qu'ils feront pour exercer des pressions.

Nous avons entendu de beaux discours à la Chambre il y a deux ans. Nous avons entendu de belles déclarations et beaucoup d'entre elles provenaient de députés du Parti conservateur, maintenant au pouvoir, qui critiquaient le Parti libéral, qui était au pouvoir à l'époque, pour avoir négligé cette question et avoir attendu qu'une crise se produise pour agir.

Ils avaient raison. Le chef de l'opposition officielle était le ministre de l'Environnement à l'époque. Les autres membres de ce gouvernement, y compris Pierre Pettigrew, le ministre des Affaires étrangères, ont tous tenu des beaux discours sur cette question, mais ils n'ont pas pris de mesures concrètes jusqu'à ce que le Parlement tienne un débat d'urgence, qui a mené à un accord international ou diplomatique.

À cette époque, le député de Selkirk—Interlake a affirmé:

Le soleil brille au Manitoba et dans le Dakota du Nord, et le sol commence à sécher. Nous ne sommes qu'à quelques jours de l'ouverture du canal de dérivation du lac Devils. Le week-end dernier, le gouverneur Hoeven, du Dakota du Nord, a lancé un défi au Canada et a dit que, si nous voulons un filtre à sable, comme l'a recommandé le Corps of Engineers de l'armée américaine, nous devrions verser les 20 millions de dollars pour l'acheter.

Et le député d'ajouter:

Comme le gouvernement canadien a été incapable de convaincre les États-Unis de présenter un renvoi conjoint à la CMI, va-t-il relever le défi du gouverneur Hoeven, collaborer avec le Dakota du Nord et protéger les cours d'eau du Manitoba?

Voilà un appel énergique à passer immédiatement à l'action pour faire cesser le développement qui se poursuit au moment où l'on se parle. Ces propos sont aussi pertinents aujourd'hui qu'il ne l'étaient il y a deux ans. Le gouvernement devrait prêter l'oreille et réagir vigoureusement.

La députée de Kildonan—St. Paul, qui a ouvert le débat la dernière fois, a posé la question suivante au chef de l'opposition, qui était alors ministre de l'Environnement:

Article 52 du Règlement

[...] sauf tout le respect que je dois au ministre, c'est un peu difficile à croire, car le fait est que le gouvernement est au pouvoir depuis plus de 10 ans et que rien n'a été fait. Le lac Winnipeg est le dixième plus grand lac d'eau douce en importance au monde. Lorsque ce canal de dérivation sera ouvert, les répercussions sur le lac Winnipeg seront catastrophiques.

Le gouvernement cessera-t-il de négliger les cours d'eau du Manitoba et prendra-t-il des mesures concrètes pour veiller à ce que ce canal de dérivation ne soit pas ouvert tant qu'une évaluation environnementale appropriée n'aura pas été faite? Il ne suffit pas d'en parler.

Ce sont là des mots très justes qui devraient inciter le gouvernement à agir aujourd'hui. J'espère que les députés qui ont dit cela lorsqu'ils étaient dans l'opposition pourront convaincre leurs ministres de l'Environnement et des Affaires étrangères de prendre des mesures immédiates.

Je suis heureuse de voir que le ministre de l'Environnement gesticule et me fait le signe de la victoire. J'espère que cela signifie qu'il est prêt à nous donner une bonne indication de ce qu'il s'apprête à faire et qu'il défendra le Manitoba et son environnement.

C'est une question qui nous concerne tous. Il s'agit de la survie même de cette terre, de cette planète qui nous a été léguée. Nous devons tout faire pour la protéger et travailler très fort pour la préserver pour les générations à venir. Cela signifie que, lorsque survient ce genre de projet, nous devons agir rapidement avec courage et conviction. Nous ne devrions pas nous laisser distraire par le fait que nous semblons courber l'échine devant les États-Unis, George Bush et le gouverneur Hoeven. En pareilles circonstances, nous devons rester fermes. J'espère que c'est ce que nous ferons ce soir.

En terminant, je dirai que le gouvernement du Manitoba, sous Gary Doer, a tout fait pour que cette question soit résolue. Les fonctionnaires ont travaillé très fort et ils ont fait des compromis. Ils sont allés au Dakota du Nord pour contester les changements apportés aux normes de protection de l'environnement. Ils ont défendu fermement leur position et ont travaillé très fort comme de bons voisins, et il est temps que nous soutenions la province du Manitoba, qui jouit de l'appui des gens d'affaires, de la chambre de commerce, de la communauté autochtone, du mouvement syndical, des défenseurs de l'environnement et des conseils municipaux. Nous devons épauler nos collègues du Manitoba, nos amis et les écologistes pour protéger notre environnement et notre planète.

• (1945)

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais remercier la députée d'avoir été l'instigatrice du débat de ce soir, car il s'agit d'une question importante. Elle a tout à fait raison de dire que nous devons veiller à ce que le gouvernement et les Canadiens continuent d'accorder beaucoup d'attention à cette question. Selon moi, il ne s'agit pas d'un petit conflit frontalier ou d'un conflit isolé. C'est un conflit qui augure mal pour l'avenir du Traité des eaux limitrophes parce que le Dakota du Nord agit manifestement de façon unilatérale, ce qui m'amène à entrer dans le vif du sujet.

Nous sommes tous d'avis que le Parlement devrait prendre position. Je pense que nous sommes tous d'accord pour dire que ce genre de chose ne devrait pas se produire. Cependant, j'aimerais que la députée me dise — et je lui pose la question en toute sincérité pour mieux comprendre — comment nous devrions essayer de régler le problème au-delà des paroles, des résolutions et des motions.

Par exemple, il n'y a pas d'accord liant le Canada et les États-Unis sur cette question. L'accord signé en août 2005 n'engage aucunement les parties. Je cite à ce sujet M. William Crosbie, qui a témoigné devant le Comité de l'environnement le 27 octobre 2005. À l'époque, il était à la tête de la Direction générale de l'Amérique du Nord au

ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Voici ses propos:

Ce qui a été annoncé en août, ce sont en fait les principaux éléments d'un accord. Nous devons encore nous entendre sur le texte qui va entourer ces éléments essentiels [...]

Par conséquent, il n'y a pas d'accord ayant force obligatoire pour les deux parties.

Si le Dakota du Nord a pu ouvrir cette décharge, c'est que l'EPA, un organisme fédéral américain, a changé un seuil défini dans les normes antipollution. Je crains de ne pas bien connaître les termes exacts, mais disons que la concentration autorisée en sulfates est passée de 300 à 450 milligrammes par litre, ce qui a permis au Dakota du Nord d'ouvrir la décharge. L'EPA a changé les normes antipollution aux États-Unis, alors qu'elle n'aurait pas dû le faire, selon moi, car ce changement n'a rien de rationnel, et il n'y a pas d'accord liant les deux parties.

Qu'est-ce que la députée nous propose de faire? Nous savons qu'au Manitoba, M. Doer est en train de riposter d'une certaine manière en construisant une digue qui a pour but d'aider les gens du Dakota du Nord en dérivant une partie des eaux lors des inondations. Elle pense sans doute que le premier ministre du Manitoba devrait agir énergiquement dans cette veine, mais que faudrait-il faire à part cela?

• (1950)

Mme Judy Wasylycia-Leis: Monsieur le Président, c'est une très bonne question. Que pouvons-nous faire? La première chose serait de prendre le parti de ce qui est juste. Nous devons à tous les Canadiens de tenir tête aux États-Unis d'Amérique et au gouvernement du Dakota du Nord lorsqu'ils commettent un acte de toute évidence répréhensible.

Je crois que nous avons des lois et des accords qui nous lient. Le Traité des eaux limitrophes de 1909, qui est une entente formelle signée par le Canada et les États-Unis pour protéger les ressources en eau des deux côtés de la frontière, serait un bon point de départ.

Nous pouvons aussi nous adresser à la Commission mixte internationale, la CMI, qui a été créée pour régler les différends conformément à la loi. Le gouvernement du Dakota du Nord a contourné la CMI et n'en a tenu aucun compte. Je suis convaincue que, si nous avions la possibilité de discuter avec Herb Gray, qui fut notre collègue pendant de longues années et qui est à la CMI, nous pourrions peut-être entendre parler des faits avérés à ce sujet.

Cependant, je soulignerai à l'intention du député que l'accord d'août 2005 est assez ferme. J'ai un extrait d'un communiqué publié conjointement par le Canada et les États-Unis, le Manitoba, le Dakota du Nord et le Minnesota. Je lis:

Le Canada et les États-Unis ont annoncé aujourd'hui d'importants progrès dans la lutte contre les inondations à Devils Lake [...]

Il est ensuite question des mesures qui seraient prises et qui incluent un compromis, l'installation d'un système de filtre perfectionné à la décharge plutôt qu'une fermeture complète de celle-ci et des modifications touchant les évaluations environnementales. Tout cela a été accepté, mais rien n'a été fait. Je crois que nous avons là un bon point de départ pour la suite des mesures.

Article 52 du Règlement

Enfin, je souligne, au sujet des modifications apportés par le Dakota du Nord à ses normes environnementales et aux niveaux limites de sulfate afin qu'ils cadrent parfaitement dans son projet, il nous faut nous tenir debout et faire face à la musique. Le ministre responsable des eaux au Manitoba est allé au Dakota du Nord accompagné de représentants d'ONG du domaine de l'environnement avec le soutien de tous les segments de la société pour défendre sa province et affirmer que le projet doit être rejeté. Je crois que, si nous restons fermes devant le Dakota du Nord, nous pouvons obtenir des résultats et des changements réels.

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, je veux simplement demander à la députée si, en fait, cette question n'est pas essentiellement liée aux espèces envahissantes et aux différents organismes qui entrent dans les réseaux hydrographiques, notamment celui du Canada, et qui, à long terme, vont détruire toutes sortes d'autres organismes et perturber l'équilibre de l'écosystème d'une façon telle qu'il faudra des années pour corriger le problème. Si nous prenons dès maintenant des mesures qui peuvent nous coûter un peu d'argent, cela pourrait nous faire épargner des millions de dollars à long terme.

Je regarde la situation des Grands Lacs, dans ma région, où la grande lamproie marine est présente depuis quelques années. Au début, personne n'y a vraiment porté attention, mais maintenant, dans ma région, nous dépensons des millions de dollars annuellement simplement pour contrôler cette bestiole, et même pas pour s'en débarrasser.

La députée pourrait-elle nous dire quelles sortes de bestioles pourraient faire leur apparition dans le réseau hydrographique canadien, suite à ce nouveau déversement, si le gouvernement ne prend aucune mesure?

• (1955)

Mme Judy Wasylcia-Leis: Monsieur le Président, mon collègue de Sault Ste. Marie a vraiment mis dans le mille lorsqu'il a évoqué la gravité de toute cette question.

Nous parlons de la possibilité que des matières étrangères, des parasites, des espèces étrangères qu'on trouve dans le réseau entourant le lac Devils et dans le lac Devils n'envahissent un très vaste écosystème canadien qui ne pourra peut-être pas tolérer des espèces étrangères ou des créatures parasitaires ou s'y adapter.

La situation est très sérieuse. Nous savons tous ce qui s'est passé avec les moules zébrées. Lorsqu'elles sont arrivées à Whiteshell, au Manitoba, apparemment accrochées sur le fond de bateaux en provenance de la Floride, elles se sont répandues de lac en lac avec les bateaux qui se déplaçaient.

Le problème, c'est que nous ignorons la gravité de la situation, et c'est pourquoi nous devons absolument agir ce soir. Il est très troublant de penser que cet engagement existe depuis deux ans et qu'aucune mesure n'a été prise.

Où était le gouvernement au cours de la dernière année et demie? Notre premier ministre a-t-il téléphoné à George Bush pour demander l'installation de ce système de filtration? Le ministre de l'Environnement a-t-il téléphoné au gouverneur du Dakota du Nord pour lui dire: « C'est absolument inacceptable. En tant que vos voisins, nous nous attendons à ce que vous agissiez de bonne foi. Vous ne pouvez pas tout simplement ouvrir le robinet et contaminer notre réseau hydrographique. » C'est inacceptable dans toute société civilisée.

Nous nous attendons ce soir à ce que le gouvernement prenne des mesures très claires, qui montreront aux Canadiens qu'il ne se laisse

pas faire par les États-Unis d'Amérique. De bonnes relations signifient qu'il est capable de s'imposer, et nous espérons, lorsqu'il est question d'une chose aussi précieuse que notre écosystème et notre environnement, que c'est exactement ce qu'il fera.

M. Deepak Obhrai (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole ce soir au sujet de la décharge du lac Devils.

Monsieur le Président, je partagerai le temps qui m'est alloué avec le député de Selkirk—Interlake.

Comme la Chambre le sait, la décharge du lac Devils représente un défi pour le gouvernement du Canada. Même si, en vertu du Traité des eaux limitrophes de 1909, le Canada et les États-Unis jouissent depuis longtemps de relations enviables en ce qui concerne nos eaux transfrontières, le cas du lac Devils est un irritant de vieille date.

Il va sans dire que notre gouvernement est très déçu de la décision du Dakota du Nord d'ouvrir la décharge du lac Devils avant la mise en oeuvre de mesures de traitement permanentes et efficaces. Compte tenu des importants efforts scientifiques et d'ingénierie en cours, notre gouvernement est d'avis que cette décharge devrait être fermée afin de permettre la libre poursuite des travaux. La décharge est en fonction par intermittence depuis lundi. Nous espérons beaucoup que nos efforts concertés convaincront le Dakota du Nord de la fermer.

Depuis que la Chambre a été saisie de cette question, en juin 2005, notre gouvernement a collaboré avec les États-Unis pour mettre en oeuvre la déclaration conjointe d'août 2005 sur la lutte contre les inondations au lac Devils et la protection du milieu. Aux termes de cette déclaration, le Canada et les États-Unis ont convenu, tout d'abord, de collaborer à la conception et à la construction d'un système de traitement perfectionné, en tenant compte des résultats des mécanismes de surveillance continue et de l'évaluation des risques; et, ensuite, de faire participer le Conseil international de la rivière Rouge de la Commission mixte internationale à l'élaboration d'un programme de surveillance de la qualité de l'eau et de biosurveillance pour le bassin de la rivière Rouge. Nous travaillons étroitement avec nos homologues américains à ces deux projets quand le Dakota du Nord a pris la décision hâtive d'ouvrir la décharge du lac Devils cette semaine.

Au sujet du système de traitement perfectionné envisagé pour la décharge, l'Agence de protection de l'environnement américaine, en consultation avec des experts canadiens, mène une analyse détaillée de la faisabilité technique et de la mise en oeuvre des mesures de traitement recommandées conjointement par le gouvernement du Canada, le Manitoba et le Minnesota.

Le travail réalisé jusqu'à présent confirme qu'il est possible d'effectuer un traitement efficace. Nous continuons de travailler avec l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis à la conception détaillée d'un système de traitement et nous espérons que les travaux d'installation commenceront le plus tôt possible.

Grâce aux instances de l'ambassadeur du Canada auprès des États-Unis, le gouvernement américain a réitéré sa détermination à coopérer avec le Canada à la conception et à la construction d'un système de traitement perfectionné et à collaborer avec nous par l'entremise de la Commission mixte internationale dans le cadre de l'étude sur les parasites des poissons et les agents pathogènes dans le bassin.

Article 52 du Règlement

À la demande du gouvernement du Canada et du gouvernement des États-Unis, la Commission mixte internationale a aussi été appelée à participer dans le dossier du lac Devils. Le Conseil international de la rivière Rouge de la commission entreprend des études scientifiques binationales importantes afin d'en savoir plus sur les agents pathogènes et les parasites du poisson qui pourraient être présents dans le lac Devils, les rivières Sheyenne et Rouge et le lac Winnipeg.

Le risque d'un transfert éventuel d'espèces envahissantes étrangères du lac Devils dans les eaux canadiennes est la préoccupation centrale de notre gouvernement dans ce dossier. Ce projet scientifique d'envergure financé conjointement par le Canada et les États-Unis donne d'importants renseignements sur les risques biologiques associés au lac Devils et nous renseigne sur la conception des mesures de traitement.

Nous entamerons sous peu la deuxième année de travail et nous avons hâte d'en voir les résultats. Cependant, l'ouverture de la décharge met gravement en péril l'intégrité de ces efforts scientifiques et nous rappelle combien il est important de fermer cette décharge jusqu'à ce que les travaux soient achevés.

Depuis que le déversoir a été ouvert lundi, le gouvernement a fait savoir longuement et énergiquement ce qu'il en pensait. L'ambassadeur Wilson a fait part de notre déception au gouverneur Hoeven du Dakota du Nord et a demandé la fermeture du déversoir. Le ministre de l'Environnement en a également discuté avec l'ambassadeur des États-Unis.

Également, cette semaine, à Washington, le sous-ministre des Affaires étrangères et du Commerce international a fait savoir à ses homologues américains ce que le Canada pensait du déversoir du lac Devils. Les autorités ont également fait part de la position du gouvernement à l'ambassade des États-Unis à Ottawa.

• (2000)

Le premier ministre a soulevé la question du déversoir du lac Devils avec le président Bush. Le ministre des Affaires étrangères a également fait part de ses inquiétudes à ce sujet à Mme Rice, la secrétaire d'État.

Si nous avons soulevé cette question auprès des plus hautes instances, c'était pour souligner l'importance de mettre en place un système de filtration permanent avant d'ouvrir le déversoir. Nous continuerons d'exhorter le gouvernement des États-Unis à prendre des mesures pour résoudre cette question délicate.

Le projet de détournement des eaux du lac Devils représente une menace potentielle pour le Canada sur trois plans: le transfert d'espèces invasives, l'impact sur la qualité de l'eau et les effets socioéconomiques.

Premièrement, comme les analyses scientifiques de l'eau dans le lac et en aval n'ont pas été terminées, le risque que présentent les espèces envahissantes n'est pas connu, mais il est inquiétant. Les gouvernements du Canada et des États-Unis devraient poursuivre les études scientifiques par l'entremise de la Commission mixte internationale pour comprendre les risques possibles provenant des parasites du poisson et des pathogènes. Tant que ces travaux ne seront pas terminés, le déversoir devrait rester fermé.

Deuxièmement, le lac Winnipeg et la rivière Rouge sont des sources d'eau potable pour des dizaines de milliers de personnes au Manitoba. Sans savoir quel biote contient le lac Devils, il y a un risque potentiel pour la qualité de l'eau de la rivière Rouge et du lac Winnipeg.

Enfin, la dégradation générale de la qualité de l'eau et le transfert de biote étranger pourrait avoir des conséquences socioéconomiques importantes sur l'ensemble du bassin versant du lac Winnipeg. Le lac Winnipeg alimente une pêche commerciale et sportive d'une valeur de plusieurs millions de dollars. Je dois également mentionner que la majorité des pêcheurs commerciaux du lac sont des Canadiens autochtones. Le lac Winnipeg alimente également une industrie touristique dynamique.

Le gouvernement craint fort que tous ces avantages soient menacés par une ouverture risquée du déversoir du lac Devils. Nous continuerons à travailler avec l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis à la conception d'un mode de traitement efficace pour remédier aux risques potentiels que j'ai mentionnés.

Notre gouvernement continue d'exhorter le gouvernement des États-Unis et du Dakota du Nord à fermer le déversoir en attendant que ce travail important soit terminé et qu'un système de filtration efficace soit mis en place. Nous poursuivrons notre coopération de longue date avec le Manitoba sur la question du détournement des eaux de la Garrison et nous allons travailler en collaboration étroite avec la province pour protéger les intérêts du Canada.

• (2005)

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, j'ai une toute petite question à poser à mon savant collègue. Je sais que le député s'intéresse vivement au projet de détournement des eaux du lac Devils. Pourrait-il indiquer à la Chambre quelle couleur sera l'eau d'après lui? Sera-t-elle brun sale ou rouge rubis?

M. Deepak Obhrai: Monsieur le Président, le gouvernement est très inquiet. Il s'agit d'une question extrêmement importante, comme je l'ai indiqué dans mon discours. Le projet aura un impact sur le bassin de la rivière Rouge et des dizaines de milliers de Manitobains. Il est crucial de trouver une solution.

Comme je l'ai expliqué, les plus hautes autorités du gouvernement, y compris le premier ministre, discutent avec le gouvernement des États-Unis et demandent que soit fermé le déversoir jusqu'à ce que des installations de traitement soient construites.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le secrétaire parlementaire, qui est un député de l'Alberta. En fait, le problème va bien au-delà du lac Devils. Comme certains de nos vis-à-vis l'ont dit, le député s'intéresse vivement au projet de détournement des eaux du lac Devils. Le député pourrait-il nous dire quel impact le projet aura sur l'Alberta, sa province, ainsi que sur la Colombie-Britannique?

M. Deepak Obhrai: Monsieur le Président, je tiens à préciser à l'intention de mon collègue que je suis le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères.

Ce dossier relève des Affaires étrangères. J'explique la position du gouvernement, particulièrement en ce qui a trait à la question concernant le district de la rivière Rouge que le député du NPD a soulevée plus tôt.

Quant aux eaux en Alberta et en Colombie-Britannique, elles relèvent de la CMI, avec laquelle nous entretenons d'excellentes relations. Cette commission a été établie conjointement pour s'occuper des questions relatives aux eaux limitrophes le long de la frontière canado-américaine. Aujourd'hui, le débat porte sur le lac Devils et je parle au nom du gouvernement.

Article 52 du Règlement

L'hon. Raymond Simard (Saint-Boniface, Lib.): Monsieur le Président, je veux revenir sur une des questions posées par le collègue de Saskatchewan du député à propos de l'eau rouge rubis. Nous sommes dans un débat d'urgence actuellement. Je vois mes collègues de l'autre côté rire de cette remarque, et cela m'attriste.

La rivière Rouge se trouve dans ma circonscription, et elle traverse le Manitoba. Les députés font des blagues à ce sujet pendant un débat d'urgence. J'aimerais qu'ils répondent. J'aimerais qu'ils disent à cette Chambre et aux Canadiens quels sont leurs véritables sentiments à ce sujet. Il y a quelques minutes, nous avons entendu le député dire qu'il était très préoccupé par la question, mais ce n'est pas ce que nous entendons aujourd'hui.

M. Deepak Obhrai: Monsieur le Président, je ne crois pas que le député ait écouté ma réponse à la question posée par mon collègue. S'il l'avait fait, il saurait que j'ai très clairement exprimé les préoccupations du gouvernement du Canada à cet égard. J'ai abordé e sujet, et je m'y suis tenu.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Monsieur le Président, c'est avec une grande inquiétude que je prends part à ce débat, sachant que la situation est toujours en cours à la décharge du lac Devils.

Je représente la circonscription de Selkirk—Interlake, où se trouve le lac Winnipeg, qui est le 10^e lac d'eau douce en importance dans le monde et la destination finale de ces eaux en provenance du lac Devils. Nous parlons du grand bassin de la baie d'Hudson, mais ce qui me préoccupe davantage, c'est le lac Winnipeg qui est tout près de chez moi, ainsi que tous ces gens et ces collectivités qui en dépendent.

Mes électeurs se sont battus farouchement contre ces détournements de cours d'eau. Cela remonte au temps où le Dakota du Nord a commencé à parler de la dérivation de la rivière Garrison, il y a 20 ou 30 ans de cela. C'est une source de grandes préoccupations pour nous, parce que notre lac nous tient à coeur et qu'il revêt une grande importance pour nous à plusieurs égards.

Non seulement craignons-nous que ce détournement entraîne de nouvelles inondations le long de la rivière Rouge, particulièrement en périodes de crues, mais nous savons qu'il aura des effets dévastateurs sur le lac Winnipeg. Lorsque nous parlons de la qualité de l'eau, du biote et des parasites, ainsi que des répercussions que cela risque d'entraîner sur les stocks de poissons, il ne faut pas oublier que le lac Winnipeg est un lac vert et qu'on y pêche un grand nombre de dorés et de corégones. Plus de 1 300 pêcheurs commerciaux tirent leur subsistance de ce lac. Nous devons le protéger.

J'ai le grand plaisir de représenter ce lac. Il est important pour le tourisme. Il est même devenu important pour notre industrie cinématographique. On y trouve de belles plages. Il est bien sûr important pour l'industrie de la pêche au poisson d'eau douce dans l'Ouest du Canada.

Les pêcheurs commerciaux sont très préoccupés parce que ce biote pourrait faire des ravages dans nos espèces de poissons. Il pourrait avoir des répercussions sur nos plages, sur les sports nautiques et sur le tourisme, qui fait de très bonnes affaires sur les bords de notre lac. Toutes les collectivités installées le long du lac Winnipeg seront durement frappées. Ma famille aime bien pêcher sur ce lac. J'y vais moi-même avec mes filles. Nous passons beaucoup de temps sur la plage. Nous ne voulons pas que la qualité de l'eau soit compromise davantage.

Comme les députés le savent, le gouvernement du Dakota du Nord a décidé de reprendre les activités de détournement plus tôt cette semaine. Comme on ne connaît pas encore toute la nature et toute l'ampleur des risques en aval pour le Canada, nous jugeons la décision du Dakota du Nord irresponsable et profondément décevante. La position de notre gouvernement est claire et ancrée dans le traité des eaux limitrophes, qui remonte à près d'un siècle. Aux termes du traité, les deux pays, le Canada et les États-Unis, ont convenu de protéger les ressources hydrographiques des deux côtés de la frontière. L'article IV du traité dit:

[les eaux] qui coupent la frontière ne seront d'aucun côté contaminées au préjudice des biens ou de la santé de l'autre côté.

Cette déclaration signifie très clairement que nous travaillerons ensemble pour protéger nos bassins hydrographiques. Nous demeurons préoccupés par la menace de dommages transfrontaliers et nous nous attendons à ce que les Américains respectent les obligations qu'ils ont contractées dans le traité en veillant à ce que le canal de décharge soit fermé jusqu'à ce qu'il puisse être utilisé en toute sécurité, comme nous en avons déjà convenu.

Nous avons raison d'être préoccupés du fait qu'on ouvre la décharge sans qu'aucune mesure de traitement efficace n'ait encore été prise. Les préoccupations de notre gouvernement portent sur la menace possible du transfert de biotes, dont je parlais, dans le lac Devils. Des profils ont été effectués et nous savons que le lac Devils renferme des parasites qu'on ne trouve pas habituellement dans le bassin de la baie d'Hudson, particulièrement dans le lac Winnipeg. Bref, nous sommes préoccupés par les espèces microbiennes, végétales et animales qui peuvent résider dans le lac Devils, mais pas forcément à l'extérieur du bassin.

Il se trouve que, de par sa nature, le lac Devils a toujours été un bassin fermé. Il n'est pas relié au bassin plus vaste du lac Winnipeg ou au bassin de la baie d'Hudson, et ne s'est pas déversé au-delà de ses propres limites depuis plus de 1 000 ans. Il n'est que logique de présumer qu'une partie importante des grandes espèces aquatiques qui se trouvent dans le lac Devils ont vraisemblablement été introduites par des humains après l'assèchement du lac à la suite de la sécheresse des années 1930 et dans les années 1940. Le lac est devenu complètement sec, de sorte que tout ce qui s'y trouve y a été introduit.

Ces conditions nous portent à croire que le biote qu'on trouve dans le lac Devils a pu évoluer un peu différemment des espèces végétales et animales en aval, dans la partie supérieure de la vallée de la rivière Rouge et dans le bassin du lac Winnipeg, mais cette question n'est toujours pas claire et l'on ne connaît toujours pas le risque que cela présente.

● (2010)

Cependant, nous savons très bien que l'introduction d'espèces qui ne sont pas indigènes a de graves conséquences pour l'environnement et peut avoir un coût économique élevé.

Les espèces aquatiques envahissantes peuvent devenir dominantes dans leur nouveau milieu en déplaçant ou en attaquant le biote indigène.

Dans les Grands Lacs, situés tout près, les espèces envahissantes, comme la moule zébrée, ont causé des millions de dollars de dommages. L'invasion des Grands Lacs par la lamproie a été particulièrement dévastatrice pour le pêche commerciale.

Au Manitoba, la pêche sur le lac Manitoba par les pêcheurs commerciaux, sportifs et autochtones génère des millions de dollars en activité économique. Je ne veux pas que cette pêche soit menacée par les espèces étrangères envahissantes qui peuvent se trouver dans le lac Devils.

En l'absence de toute évaluation scientifique définitive et fiable du lac Devils, de la rivière Rouge et du lac Winnipeg, le degré de risque d'invasion par des espèces étrangères reste incertain.

Dans les circonstances, notre gouvernement croit que la décharge devrait être fermée tant que des mesures de traitement efficace n'auront pas été mises en place. On n'en sait tout simplement pas suffisamment au sujet de toute la gamme des menaces provenant du lac Devils, pour ce qui est tant des espèces envahissantes que des produits chimiques présents dans le lac.

Cependant, même si tous les risques ne sont pas bien connus, il y a déjà suffisamment de motifs d'inquiétude. Dans un tel cas, la précaution est de mise.

Le principe de précaution auquel souscrivent des pays de partout dans le monde, y compris les États-Unis, est mentionné dans la déclaration de Rio. Ce principe s'applique exactement au genre de situation à laquelle nous devons faire face aujourd'hui avec le lac Devils, au Dakota du Nord.

Fondamentalement, le principe de précaution nous exhorte à la prudence en cas d'incertitude. Dans le cas de la décharge du lac Devils, la prudence exige que la décharge soit fermée pendant que les travaux scientifiques et d'ingénierie majeurs menés conjointement par les deux pays se poursuivent sans entraves. Cela nous permettrait d'acquiescer à une meilleure compréhension du profil biologique du lac Devils, des rivières Sheyenne et Rouge et de mon lac Winnipeg.

En outre, une meilleure compréhension des parasites et des maladies du poisson dans ce système hydrographique aiderait à concevoir et à aménager un système de traitement efficace pour la décharge.

Une portion étonnante de la frontière que nous partageons avec les États-Unis passe dans des plans d'eau. En fait, la frontière est tracée dans l'eau sur plus de 3 500 kilomètres. Pendant près d'un siècle, les États-Unis et le Canada ont entretenu d'excellentes relations au sujet de leurs eaux communes sous le régime du Traité des eaux limitrophes. La décharge du lac Devils représente un irritant relativement inhabituel dans ces rapports enviables que nous entretenons depuis longtemps.

À la lumière des risques auxquels le Canada est exposé, et faisant fond sur la longue tradition de coopération transfrontalière, j'estime qu'il est important que nos deux pays s'entendent sur une solution qui protège l'environnement.

Cependant, quand le Dakota du Nord a ouvert la décharge cette semaine, il a mis en péril l'important travail effectué pour trouver une telle solution, qui impliquerait la mise en oeuvre d'un système de traitement permanent à la hauteur de la décharge, question à propos de laquelle nous exerçons des pressions auprès du gouvernement américain depuis un certain temps.

Notre gouvernement continuera d'exhorter le gouvernement des États-Unis à continuer les travaux préparatifs en vue de l'installation d'un système de traitement permanent. Jusqu'à maintenant, le travail avance beaucoup trop lentement. Nous avons clairement dit au gouvernement américain que nous nous attendons à ce que le système de traitement permanent soit installé avant l'utilisation de la

Article 52 du Règlement

décharge et à ce qu'il collabore avec nous afin de résoudre le différend sur la décharge du lac Devils.

J'espère que l'État du Dakota du Nord et que le gouverneur Hoeven fermeront la décharge. En réalité, l'ouverture de la décharge a une incidence négligeable sur le niveau d'eau du lac Devils. Le gouverneur doit laisser se poursuivre les efforts bilatéraux importants visant la construction et l'installation d'un système de traitement permanent.

J'aimerais mentionner quelques autres choses que le gouvernement a faites pour protéger le lac Winnipeg.

Dans le budget qui, nous l'espérons, sera adopté par le Sénat dominé par les libéraux, une somme est consacrée au Consortium de recherche du lac Winnipeg et au navire de recherche océanographique *Namao*. Il contient aussi des engagements continus à l'égard du bassin hydrologique du lac Winnipeg. Il y a plus de 7 millions de dollars dans le budget de 2007 pour protéger le lac Winnipeg et son bassin.

Nous prenons une position ferme dans le dossier. Je veux veiller à ce que nous la maintenions. J'ai parlé au premier ministre, au ministre des Affaires étrangères et au ministre de l'Environnement, ainsi qu'au gouverneur Hoeven à quelques reprises, et leur ait suggéré de coopérer afin que nous puissions trouver une solution et protéger les Manitobains.

● (2015)

L'hon. Raymond Simard (Saint-Boniface, Lib.): Monsieur le Président, j'apprécie les commentaires de mon collègue d'en face. Je sais que le lac Winnipeg a beaucoup d'importance pour lui. Je me demande s'il pourrait en dire davantage au sujet de la problématique qui caractérise déjà le lac Winnipeg, sans l'ajout d'autres problèmes provenant des États-Unis. Nous avons tous assisté à des séances d'information où l'on nous a décrit la situation critique dans laquelle se trouve le lac Winnipeg à l'heure actuelle. Des problèmes additionnels pourraient sonner le glas du lac Winnipeg. J'aimerais entendre le député en dire davantage à ce sujet.

M. James Bezan: Monsieur le Président, il est indubitable que le bon état à long terme du lac Winnipeg a une importance primordiale non seulement pour moi et pour les gens de ma circonscription, mais pour ceux de l'ensemble du Manitoba. La question touche tout le monde. Tous les partis à la Chambre s'inquiètent grandement de cette situation.

Il y a très certainement une problématique à résoudre pour le lac Winnipeg. Les problèmes constants de charge en éléments nutritifs ont entraîné des proliférations d'algues qui, dans certains cas, sont toxiques. Ces proliférations polluent nos plages. Lorsque les algues atteignent le rivage, elles couvrent le sable, ce qui rend déplaisant la fréquentation de nos plages de sable blanc. Les jeunes trouvent cela plutôt dégoûtant. On s'inquiète de la possibilité que les proliférations d'algues créent des zones mortes dans le lac. Dans ces zones, l'oxygène devient rare et les poissons meurent. Il est étonnant que notre industrie de la pêche continue d'être si florissante. Les poissons qui proviennent du lac, le doré par exemple, sont tous propres et exempts de toxicité, selon les évaluations faites.

Nous avons un problème de nutriments plutôt que de pollution. Il ne faut pas que d'autres nutriments viennent s'ajouter. Or, c'est ce qui provient du sud de la frontière. La charge en éléments nutritifs qui nous arrive, pour ce qui est de l'azote et des phosphates, rend très difficile l'assainissement du lac.

Article 52 du Règlement

Nous faisons ce que nous pouvons au Manitoba, mais nous devons collaborer avec nos partenaires internationaux. Les apports en nutriments du lac Winnipeg proviennent de quatre provinces et de trois États des États-Unis. Il nous faut trouver le moyen de travailler en collaboration avec nos amis des États-Unis. Le Minnesota collabore avec le Manitoba à cet égard en veillant à ce que le détournement des eaux du lac Devils soit bien contrôlé et maîtrisé de manière à ce qu'il n'y ait pas de déversements d'agents polluants ou d'espèces envahissantes dans le système et que nous puissions assurer l'intégrité générale du bassin de la rivière Rouge et du bassin du lac Winnipeg.

● (2020)

M. Rod Bruinooge (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC): Monsieur le Président, mon collègue de Selkirk—Interlake s'est fait un ardent défenseur du lac Winnipeg au fil des ans. En tant que député de fraîche date, j'ai toujours apprécié le travail qu'il fait dans ce dossier.

La rivière Rouge traverse ma circonscription, celle de Winnipeg. La question à l'étude est de la plus haute importance pour la ville de Winnipeg et pour les circonscriptions rurales du Manitoba.

Le député de Selkirk—Interlake compte parmi les plus grands experts de la Chambre sur cette question. Je me demandais s'il pourrait nous en dire plus à propos du processus ayant servi à trancher dans le passé. Divers ordres de gouvernement travaillent sur ce dossier, et j'aimerais que le député nous présente une analyse.

M. James Bezan: Monsieur le Président, nous avons eu de la chance, car le Lake Winnipeg Research Consortium a fait de l'excellent travail. Des scientifiques de partout au Canada, dont des scientifiques spécialisés dans la recherche sur la pêche en eau douce basés à Winnipeg, et un certain nombre d'universités ont contribué à l'étude sur le lac Winnipeg.

Le lac Winnipeg n'a cependant pas fait l'objet d'autant d'études que beaucoup d'autres lacs, comme les Grands Lacs, le lac Ontario ou le lac Victoria, lac de taille comparable situé au Kenya, qui ont fait l'objet de centaines d'études. Seulement une soixantaine d'études portant sur le lac Winnipeg ont été réalisées. Je sais que leur nombre s'élevait à 57 l'été dernier. J'espère qu'il a augmenté depuis.

Un des scientifiques de l'Université de l'Alberta a comparé le lac Winnipeg tel qu'on le connaît aujourd'hui au lac Érié, il y a 20 ans, lorsque le gouvernement Mulroney s'est attelé à la tâche de le décontaminer. Il serait temps de faire de même pour le lac Winnipeg, afin d'assurer sa pérennité pour que mes enfants et la génération suivante puissent en profiter et que la pêche commerciale et l'industrie du tourisme y soient viables pour de nombreuses années encore.

L'hon. Raymond Simard (Saint-Boniface, Lib.): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec la députée de Winnipeg-Centre-Sud.

Je suis heureux de prendre la parole ce soir sur ce dossier très important. Je ne sais pas si les députés sont conscients de l'importance de cette question pour les Manitobains. Chaque fois qu'un sondage est fait au Manitoba, la santé du lac Winnipeg vient toujours au premier, deuxième ou troisième rang parmi les préoccupations des Manitobains.

Il est très important pour nous d'être ici ce soir. Je remercie ma collègue d'avoir demandé la tenue de ce débat. Il importe que nous soyons ici afin de montrer au gouvernement et à nos vis-à-vis américains qu'il s'agit d'un dossier important et que, selon nous, il

faut exercer des pressions sur nos voisins du Sud, afin qu'ils reviennent sur leur décision.

Le 30 mai, soit deux semaines avant que le Dakota du Nord n'ouvre les vannes, j'ai posé une question à ce sujet au ministre de l'Environnement. Il s'en est moqué et a dit que c'était un problème qu'il avait hérité du gouvernement précédent.

En réalité, le gouvernement libéral précédent avait conclu une entente avec les États-Unis, afin de faire installer un système de filtration de grande qualité au lac Devils. Le gouvernement conservateur est au pouvoir depuis près d'un an et demi, et il lui incombe de veiller au respect de cette entente. Il doit prendre ses responsabilités au sérieux et cesser de blâmer les autres. Il doit faire son travail.

Les conservateurs disent toujours qu'ils vont faire le travail ou qu'ils le font mais, dans ce cas-ci, ils ne l'ont pas fait. Ils ont eu une année et demie pour parler à leurs voisins et agir.

Il importe de comprendre la gravité de la situation actuelle. Le lac Devils, au Dakota du Nord, n'a pas de décharge naturelle et, au fil des années, le niveau de l'eau a augmenté de quelque 25 pieds. Par conséquent, il y a lieu de sympathiser aussi avec les gens du Dakota du Nord. Je me suis rendu à cet endroit. J'y suis allé à moto, il y a quelques années. Nous étions sur une digue de réservoir et tout ce qu'on voyait c'était de l'eau, là où il y avait auparavant des maisons. C'est tout à fait insolite. Il n'y a pas d'arbre. Il n'y a rien. Par conséquent, il faut sympathiser avec le Dakota du Nord.

Cela étant dit, je ne pense pas qu'ils devraient trouver une solution qui soit préjudiciable à leurs voisins du Nord. Voilà le problème. Il est malheureux qu'au fil des ans nous n'ayons pu convaincre le Dakota du Nord qu'il se puisse qu'il cause des dommages à nos cours d'eau.

Il faut également penser au fait que cela coûte très cher aux États-Unis. Cela a été très difficile pour les Américains également. Ils ont payé quelque 350 millions de dollars US pour maîtriser les inondations au fil des ans, sans oublier les 450 millions de dollars US qu'ils ont consacrés aux dommages causés dans la région. On peut donc imaginer que des pressions s'exercent sur eux aussi pour qu'ils agissent à cet égard.

Nous savons que quelque chose doit être fait. Nous savons que le Canada et les États-Unis doivent travailler ensemble pour trouver une solution. Cependant, je le répète, la solution choisie par le Dakota du Nord ne doit pas porter préjudice aux cours d'eau et aux lacs du Canada.

La solution proposée par le Dakota du Nord consiste à creuser un canal par lequel les eaux du lac Devils se déverseraient dans la rivière Sheyenne, puis dans la rivière Rouge et, enfin, dans le lac Winnipeg. Cependant, permettez-moi d'expliquer ce qui arrivera si on laisse faire le Dakota du Nord.

Article 52 du Règlement

En ce qui concerne la qualité de l'eau du lac Devils, quelqu'un m'a demandé quelle serait la couleur de l'eau. C'est un fait que la qualité de l'eau du lac Devils est bien pire que celle de la rivière Rouge et du lac Winnipeg. Les scientifiques se sont dits préoccupés par les niveaux élevés de sulfate, d'arsenic, de bore, de mercure, de phosphore et de solides dissous totaux, c'est-à-dire les sels.

La deuxième grande préoccupation concerne le transfert possible de biote nuisible. J'ai remarqué que le député d'en face a mentionné cela aussi. Ce biote nuisible se compose de divers organismes et, en particulier, de maladies des poissons qui pourraient s'être répandues dans le lac Devils, mais non dans le bassin de la rivière Rouge. Lorsque ces maladies seront transférées, les effets pourraient être dévastateurs, bien que nous ne sachions pas nécessairement ce qu'ils seraient.

Une troisième préoccupation est que, dans les années 1970, les Américains ont ensemencé le lac Devils de bars d'Amérique. C'est une espèce très agressive qui pourrait causer d'importants dommages aux stocks de poissons commerciaux et sportifs. Le bar d'Amérique n'est pas présent dans la rivière Rouge actuellement, de sorte que l'arrivée de cette nouvelle espèce pourrait constituer un énorme problème. À ma connaissance, le bar d'Amérique a une espérance de vie de 35 ans, de sorte que, s'il fait son apparition dans la rivière, cela pourrait devenir un énorme problème pour nous au Canada.

En ce qui concerne l'introduction de nouvelles espèces, nous n'avons qu'à nous rappeler les dommages causés par les moules zébrées dans les Grands Lacs. Ils ont coûté aux deux pays, le Canada et les États-Unis, 3 milliards de dollars dans la région des Grands Lacs seulement. Nous savons tous à quel point l'introduction de nouvelles espèces dans des cours d'eau peut être dévastatrice.

● (2025)

Comme si ce n'était pas suffisant, le Dakota du Nord songe à construire une décharge de la rivière Missouri vers le lac Devils pour contrôler le niveau d'eau du lac Devils. Là encore, de nouvelles espèces passeraient de la rivière Missouri au lac Devils, puis dans la rivière Rouge et, ensuite, dans le lac Winnipeg. Cela est contre nature. C'est le problème que nous avons maintenant.

Tout cela nuit considérablement à l'écosystème aquatique du Manitoba. Il est irresponsable que le Dakota du Nord aille de l'avant avec ce projet et il est inacceptable que les conservateurs les aient laissés faire. Il est trop tard maintenant. Aujourd'hui, à la Chambre, nous avons entendu le ministre dire que le gouvernement ferait quelque chose dans 24 heures. Nous espérons que des mesures seront prises, mais l'eau s'écoule au moment où l'on se parle et j'aurais aimé qu'il dise « dans 24 heures » lorsque je lui ai posé ma question à la Chambre, il y a deux semaines. Nous aurions peut-être pu empêcher cela de se produire.

Il est important aussi de parler des enjeux. Ma collègue en a parlé un peu tout à l'heure. Le lac Winnipeg arrive au dixième rang pour sa superficie au Canada et chacun peut comprendre l'importance de protéger l'une des plus précieuses réserves d'eau douce du monde.

En ce moment, dans nos circonscriptions, nous entendons tous parler de l'avenir de l'eau. L'eau sera le prochain enjeu de l'heure sur la scène mondiale; néanmoins, nous sommes prêts à risquer que le dixième lac en importance au monde soit pollué. Il y a quelque chose qui cloche. Il faut prendre des mesures énergiques dès maintenant.

La rivière Rouge est la source directe d'eau potable de 40 000 résidents. J'ignore si les gens le savent, car je l'ai appris en faisant mes recherches. Il y a 40 000 personnes qui boivent de l'eau venant de la rivière Rouge. Des gens dépendent de cette eau pour survivre.

Il y a aussi 23 000 résidents permanents vivant dans 30 localités le long de la rive du lac Winnipeg qui dépendent de la pêche pour se nourrir. Leur subsistance repose sur cet écosystème. Celui-ci leur est essentiel. Il en va de leur survie.

Parmi ces 23 000 personnes, il y a 9 000 membres de collectivités des Premières nations. Nous savons tous à quel point la pêche est cruciale pour les Premières nations. Le problème qui nous occupe pourrait dévaster une communauté qui doit déjà faire face à de grandes difficultés.

N'oublions pas les 110 millions de dollars qui sont dépensés dans le secteur touristique de la région chaque année. Le problème pourrait avoir des répercussions là-dessus également, c'est certain.

Les affluents pourraient aussi être menacés. La rivière Seine est un joyau au cœur de Winnipeg, dans ma circonscription. Quiconque vient dans ma circonscription peut y voir couler la rivière Seine. Ceux qui y font du canot se sentent en pleine nature. C'est absolument incroyable. Cette rivière coule au centre-ville de Winnipeg.

Samedi dernier, j'ai eu l'occasion d'aller y faire du canot. J'ai eu un point de vue différent de ma circonscription. Un groupe nommé Sauvons notre Seine proposait une excursion en canot sur la rivière. Les gens du groupe ont sauvé cette rivière, qui était pratiquement morte. Ils l'ont nettoyée. Au cours des cinq à dix dernières années, ils l'ont ramenée à la vie. Je peux dire aux députés qu'en ce moment, ces gens sont probablement dévastés à la vue de ce qui se passe avec le lac Devils.

Le gouvernement et les députés conservateurs ne peuvent prétendre qu'ils n'étaient pas au courant de la situation ni qu'ils n'ont pas été avertis.

Il y a tout d'abord eu un accord conclu en 2005 après des consultations canado-américaines. Un communiqué de presse conjoint publié en août 2005 annonçait que le Dakota du Nord mettrait en place un filtre de roches et de gravier avant d'ouvrir la décharge, de manière à empêcher des espèces aquatiques microscopiques nuisibles — notamment des poissons, des oeufs et des végétaux — de sortir du lac Devils. Le Dakota du Nord devait aussi installer un système de filtration perfectionné. Je vais citer l'accord aux députés. Celui-ci prévoyait:

La conception et la construction, par les États-Unis en coopération avec le Canada, d'un système de filtration et de désinfection des plus perfectionnés à la décharge du lac Devils, en tenant compte des résultats des mécanismes de surveillance continue et de l'évaluation des risques.

Que pouvons-nous faire? La députée néo-démocrate de Winnipeg demandait plus tôt ce que nous pouvions faire. Évidemment, à ce stade, une fois que les vannes sont ouvertes, nous devons faire preuve de douce persuasion. Nous n'avons pas le choix.

Mon collègue, le député d'Ottawa-Sud et le porte-parole libéral en matière d'environnement, regrette de ne pas pouvoir être ici avec nous ce soir, mais il a travaillé très fort sur cette question depuis un certain nombre d'années. En effet, il y a deux ans exactement, il a aidé à obtenir une déclaration unanime des députés de tous les partis siégeant au Comité permanent de l'environnement dans laquelle on exprimait une vigoureuse opposition aux actions unilatérales prises à l'époque par le Dakota du Nord pour entreprendre le détournement des eaux du lac Devils vers la rivière Sheyenne. Dans cette déclaration, on signalait le rôle que devait tenir la Commission mixte internationale, et on demandait au gouvernement fédéral d'utiliser des moyens diplomatiques et juridiques pour empêcher les détournements de cours d'eau.

Article 52 du Règlement

La réalité, c'est que nous avons maintenant de l'eau qui provient des États-Unis et qui se déverse dans les eaux du Manitoba, ce qui pourrait contaminer nos cours d'eau et nos lacs. Je crois comprendre qu'on a pris récemment des photographies qui montraient des grands poissons qui avaient réussi à passer à travers le filtre temporaire. Il est clair que ce filtre ne marche pas. Nous devons trouver une autre solution.

En conclusion, je crois que tous les partis doivent collaborer. Le dommage a été fait dans une certaine mesure, mais je crois que nous pouvons le réduire. Nous pouvons atténuer les dommages si nous travaillons ensemble et si nous exerçons des pressions sur nos collègues et nos amis du Sud pour les faire changer d'avis à propos du système de filtration.

• (2030)

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux que le député de Saint-Boniface ait mentionné qu'il s'était rendu au Dakota du Nord, où il a pu constater les dégâts incommensurables. Les inondations ont été d'une grande magnitude. Un grand nombre de personnes ont été déplacées. Une grande superficie de terres agricoles s'est retrouvée au fond du lac, dont le niveau a augmenté de façon exponentielle au cours des 25 dernières années. Le député pourrait-il nous dire pourquoi le niveau du lac a augmenté aussi rapidement?

Deuxièmement, à l'intention de nos collègues députés qui pensent peut-être qu'il s'agit d'un problème très local qui touche uniquement le Manitoba et le Dakota du Nord, le député pourrait-il nous parler de la violation du Traité des eaux limitrophes? Quelles en seront les conséquences, notamment sur les travaux de la CMI?

• (2035)

L'hon. Raymond Simard: Monsieur le Président, j'aimerais dire premièrement que la situation est un peu frustrante. Je sais que la solution initiale consistait à installer un système perfectionné de filtration qui aurait coûté entre 20 et 22 millions de dollars. Toutefois, selon ce que j'ai pu apprendre, les progrès technologiques permettraient désormais d'installer un tel système pour un coût de 7 à 8 millions de dollars. Les États-Unis ont dépensé 350 millions de dollars lors des inondations et 450 millions de dollars au total pour réparer les dégâts. Donc, par comparaison, la somme de 7 millions de dollars ne me semble pas énorme. Voilà ma première observation.

En ce qui concerne la hausse du niveau de l'eau, on me dit que c'est un phénomène très inhabituel. J'ai appris dans mes lectures qu'au cours des 10 000 dernières années, l'eau s'est écoulée dans le bassin de la rivière Rouge à plusieurs occasions, mais en très petite quantité.

C'est un problème d'une grande ampleur. Je sais que les États-Unis doivent agir et je pense que les deux pays doivent comprendre les gens du Dakota du Nord et sympathiser avec eux. En revanche, s'il suffit de 7 millions de dollars pour régler le problème, j'ai peine à imaginer que les deux pays, qui sont parmi les plus riches au monde, ne soient pas capables d'appliquer cette solution.

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté mes collègues décrire le défi auquel nous faisons face. Je les ai entendus parler des eaux qui ont crû au cours des dernières années et qui ont même fait disparaître des quartiers et des collectivités en entier.

J'ai assisté hier soir à une rencontre à Sault Ste. Marie où il était question du niveau de l'eau dans les Grands Lacs et du fait qu'il avait baissé d'environ deux pieds au cours des six à neuf derniers mois. La grande question était de savoir où était passée cette eau.

Certains prétendent qu'elle est détournée vers certaines régions des États-Unis qui sont actuellement aux prises avec une grave sécheresse. Des grandes parties des États-Unis ont désespérément besoin d'eau. En fait, ces gens prennent de l'eau des glaciers des Rocheuses qui fondent et la détournent vers certaines régions des États-Unis afin de pouvoir continuer de cultiver la terre et ainsi de suite.

Je ne connais pas toute l'histoire, mais puisqu'il semble évident que cette région n'a pas besoin de plus d'eau, ne pourrait-on pas détourner ces eaux vers un autre endroit? Les Américains veulent envoyer ces eaux dans un endroit où nous n'en avons pas besoin. Si je ne me trompe pas, la rivière Rouge déborde chaque année, ce qui veut dire qu'il y a déjà beaucoup d'eau.

N'y a-t-il pas moyen de détourner ces eaux dans une autre direction? Nous avons entendu parler de l'exportation de grandes quantités d'eau des Grands Lacs, mais tout le monde s'oppose à une telle mesure parce que nous ne voulons pas perdre cette eau. Nous ne voudrions certainement pas appuyer ce genre de mesure. Toutefois, a-t-on déjà pensé à la possibilité de détourner ces eaux vers d'autres secteurs des États-Unis, au sein du même pays, où il y a de graves problèmes de sécheresse et où on a grand besoin d'eau? A-t-on fait des efforts dans ce sens?

L'hon. Raymond Simard: Monsieur le Président, ce que le député vient de dire est tout à fait logique. Je ne sais pas si cette possibilité a été envisagée. Tout ce que je peux dire, c'est qu'à chaque fois que nous faisons des choses qui ne sont pas naturelles, à chaque fois que nous utilisons l'eau à des fins d'irrigation, à chaque fois que nous baissions le niveau de nos rivières et de nos cours d'eau, nous en payons le prix à un moment donné. Lorsque nous coupons des arbres dans les Prairies, que nous cultivons nos champs et que nous les irriguons, il y a un prix à payer.

Le bassin a changé et il y a plus d'inondations. Nous avons en quelque sorte changé tout l'écosystème. C'est un exemple typique de choses non naturelles que nous faisons. Même si nous ne connaissons pas l'impact global de la mesure prise au Dakota du Nord, nous devons tous savoir que celle-ci pourrait avoir un effet dévastateur au Manitoba.

L'hon. Anita Neville (Winnipeg-Centre-Sud, Lib.): Monsieur le Président, un bon nombre de députés présents m'ont souvent entendue parler de ce qu'un grand nombre d'entre nous au Manitoba appelons notre « bien-aimé lac Winnipeg », du fait que ce lac est, depuis des générations, une source de subsistance, un lieu de loisirs et un outil de développement économique pour des milliers de Manitobains. Comme bien d'autres, y compris mes enfants, j'ai grandi sur les rives du lac Winnipeg. Ce lac est le dixième lac d'eau douce en importance au monde. La valeur au débarquement des prises commerciales dans le lac excède 20 millions de dollars. Or, il semble qu'un péril écologique menace maintenant celui-ci.

C'est avec cette préoccupation à l'esprit, et d'autres aussi concernant tout le bassin hydrographique, que je prends la parole ce soir pour discuter du danger potentiel qui menace des collectivités manitobaines et le mode de vie d'un grand nombre de résidents de notre province, suite à l'ouverture de la décharge du lac Devils.

Nous sommes maintenant confrontés à la mesure prise unilatéralement par le gouvernement du Dakota du Nord, le 11 juin. Il ne fait aucun doute que les deux gouvernements nationaux — celui du Canada et celui des États-Unis — ainsi que le gouvernement de la province et celui de l'État, ont la responsabilité et l'obligation de reconnaître l'affaiblissement considérable des normes environnementales et les dangers posés au lac Winnipeg et à tout le bassin du lac Winnipeg et de la rivière Rouge, et qu'il leur incombe de prendre les mesures qui s'imposent.

Comme il a été dit, l'ouverture de la décharge du lac Devils permet à l'eau du lac de s'écouler dans la rivière Sheyenne, qui coule vers l'est, dans la rivière Rouge, puis dans le lac Winnipeg. Le gouvernement du Manitoba et le gouvernement libéral précédent ont exprimé leur opposition à l'ouverture de cette décharge en raison des effets irréversibles que cela aura sur l'écosystème du lac Winnipeg.

Le Manitoba, ainsi qu'une multitude de défenseurs de l'environnement, soutiennent que le lac Devils contient des organismes étrangers et polluera les eaux du Manitoba, nuira à la pêche dans la province et à l'industrie touristique. Nous savons tous, pour l'avoir entendu dire ce soir, que le Traité des eaux limitrophes de 1909, qui a donc près d'un siècle, empêche l'écoulement d'eaux polluées d'un côté à l'autre de la frontière.

Il y a ici deux questions de première importance.

Tout d'abord, il y a une concentration accrue de produits chimiques dans les eaux. Nous avons appris récemment que le niveau de sulfates a augmenté de plus de 50 p. 100. Le ministère de la Santé du Dakota du Nord a abaissé les normes relatives aux niveaux de sulfates précisées dans le permis original de gestion de la décharge sans consulter le Canada et sans l'en informer. Les poursuites intentées par le gouvernement du Manitoba devant un tribunal de district aux États-Unis ont échoué et, avec plusieurs groupes de protection de l'environnement, il s'adresse maintenant à la Cour suprême du Dakota du Nord.

Deuxièmement, le biote, soit tout ce qui vit dans le lac Devils, fait peser un risque sur les pêches dans le lac Winnipeg et peut-être même dans tout l'Ouest du Canada. Sept espèces, trois parasites du poisson et quatre espèces d'algues identifiés dans le réseau hydrographique du Missouri ne se retrouvent pas dans le réseau hydrographique de la rivière Rouge. Nous savons qu'une huitième espèce, l'éperlan arc-en-ciel, se retrouve maintenant dans le réseau hydrographique du lac Winnipeg. Il se peut que les dorés engraisent, mais nous prévoyons que ce sera un gain à court terme pour un tort durable.

J'ouvre une parenthèse pour souligner qu'il y a quelque temps, j'ai présenté le projet de loi C-387 — et j'espère qu'il sera un jour étudié — sur le Conseil national des écosystèmes, qui serait un moyen d'assurer la restauration des eaux des bassins hydrographiques du lac Winnipeg et d'autres lacs canadiens.

L'ouverture de la décharge du lac Devils revêt une autre dimension à laquelle a fait allusion notre collègue, et ce sont les droits des Premières nations. Nous savons, et nous l'avons entendu à maintes reprises à la Chambre, que l'eau pose beaucoup de problèmes dans les collectivités des Premières nations. Nous avons aussi entendu dire que plus de 40 000 personnes puisent leur eau potable directement dans la rivière Rouge et que plus de 9 000 Autochtones pêchent dans le lac Winnipeg.

● (2040)

Reconnaissant les dangers présentés par le biote et les polluants qui s'infiltrent dans le réseau, le chef national Phil Fontaine, dans une

Article 52 du Règlement

lettre qu'il a envoyée à la secrétaire d'État américaine, Mme Rice, en mai 2005, a dit:

L'ouverture proposée de la décharge du lac Devils est une grave source de préoccupations pour les Premières nations du Canada.

Plus loin, il dit:

En vertu de la Constitution du Canada, la loi suprême du pays, les Premières nations du Canada ont le droit de se servir des rivières et des eaux aux fins de consommation humaine, de l'hygiène, de la pêche et de la navigation, et pour toute autre activité nécessaire au maintien de notre mode de vie traditionnel en ces temps modernes.

Il dit par la suite:

Le droit coutumier international exige que les rivières soient utilisées d'une manière équitable pour tous, y compris les peuples autochtones. Cet ensemble de droit exige aussi des États qu'ils n'infligent aucun tort environnemental à autrui.

Plus tard, il dit:

En tant que gouvernement représentant les Premières nations, nous nous attendons à ce que les États-Unis respectent les idéaux contenus dans les ententes internationales et démontrent dans leurs politiques nationales et internationales un respect authentique pour les droits et les intérêts des peuples autochtones.

Le gouvernement provincial, appuyé par le précédent gouvernement libéral, a exprimé ses préoccupations aux gouvernements des États-Unis et de l'État. En vertu du Traité des eaux limitrophes entre le Canada et les États-Unis, des consultations ont été tenues et un plan d'action a été élaboré en août 2005 et un communiqué de presse a été émis. Je voulais en lire un extrait, mais je ne le ferai pas, faute de temps.

Une entente a été conclue sur l'évaluation des normes sur la qualité de l'eau et les seuils permis. On s'est aussi entendu sur des mesures d'atténuation. Le Dakota du Nord devait installer un filtre de roches et de gravier avant d'ouvrir la décharge et le gouvernement fédéral s'est engagé à concevoir et à construire un système de filtration perfectionné, à la fine pointe de la technologie, probablement à très haut coût, mais pas pour le long terme. C'est un système nouvellement conçu qui n'est toujours pas en place à l'heure actuelle.

Que se passe-t-il? Mon collègue a parlé de la réponse que le ministre de l'Environnement a donnée à la question qu'il a posée le 3 mai à la Chambre. Le ministre a ri et a immédiatement écarté la question. Aujourd'hui, les réponses qu'il a données à mon collègue étaient évasives, c'est le moins qu'on puisse dire. Exerce-t-il des pressions? Je crois le député de Selkirk—Interlake sur parole, mais j'aimerais vraiment savoir si le gouvernement exerce des pressions pour obtenir les résultats des programmes de surveillance entrepris par le Conseil de la rivière Rouge sous l'égide de la Commission mixte internationale.

Nous savons que les résultats sont complets. Ils ont été présentés en mars dernier, à l'occasion d'une réunion à Washington. Ils n'ont pas été rendus publics. Pourquoi? Les gouvernements attendent, les écologistes attendent, les habitants du Manitoba attendent aussi.

J'ai un document des Amis de la Terre. Cet organisme a écrit au premier ministre, au président Bush, au premier ministre du Manitoba et aux gouverneurs du Dakota du Nord et du Minnesota, leur demandant de respecter leurs engagements, et plus particulièrement de publier les résultats des tests menés la première année par la Commission mixte internationale et de faire rapport sur l'installation du système de filtration. La suite est intéressante. Voici ce que dit ce document:

Vous agissez comme les pirates du lac Devils puisque vous utilisez la décharge au mépris de votre propre entente de protection.

Article 52 du Règlement

Le gouvernement est-il préoccupé par les niveaux de sulfates? Appuie-t-il l'action en justice entreprise par le gouvernement du Manitoba? Un appel a été entendu en mars. Un autre a été déposé ce mois-ci. En septembre 2006, le ministre des Affaires étrangères a déclaré à la Chambre de commerce du Manitoba qu'il était déterminé à trouver une solution.

Aujourd'hui, j'ai entendu le ministre de la Gestion des ressources hydriques du Manitoba déclarer aux médias que la décharge devrait rester ouvert pendant 22 semaines pour que le niveau du lac Devils baisse d'un demi pouce. Nous ne pouvons attendre 22 semaines.

A-t-on offert des fonds pour la construction du système de filtration?

Il incombe aux gouvernements de fonder leurs décisions sur une étude scientifique. Je suis convaincu que le gouvernement fédéral devrait exiger la fermeture de la décharge en attendant que des tests étalonnés sur la qualité de l'eau et sur le biote aient été faits dans les deux pays.

Le gouvernement doit cesser de rire et prendre la chose au sérieux. La prospérité économique et la qualité de vie de bien des Manitobains en dépend.

• (2045)

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Monsieur le Président, je remercie la députée de Winnipeg-Centre-Sud de ses observations. Je sais qu'elle aime passionnément le lac. Elle a d'ailleurs un chalet dans ma circonscription et, comme elle l'a mentionné, ses enfants, comme elle, ont grandi au bord du lac et ces sujets lui tiennent à cœur.

Ce qui nous inquiète tous, c'est la façon dont le Dakota du Nord a abordé toute l'affaire. Comme la députée l'a dit, même si la décharge fonctionnait à pleine capacité pendant 22 semaines, le niveau du lac ne baisserait que d'un demi-pouce.

Je crois savoir que le Dakota du Nord et les grandes plaines du nord des États-Unis ont connu d'importantes précipitations ce printemps. On a donc ouvert les pompes pour essayer de modérer les crues. Il ne fait cependant aucun doute que le problème auquel ces régions doivent faire face découle des vastes projets de drainage réalisés au cours des 50 dernières années dans le Dakota du Nord, surtout dans l'ouest de l'État, pour assécher de grandes superficies de terres humides et assainir beaucoup des terres agricoles. Cela a mené au problème que l'on connaît aujourd'hui.

Dans une perspective plus vaste — le député de Saint-Boniface l'a mentionné tout à l'heure —, cela faisait 1 000 ans que le lac Devils n'avait pas débordé. Pendant la période dite des sales années trente, le lac était à sec. Quelque chose a changé, et cela a à voir avec la gestion d'ensemble du réseau hydrographique dans l'État du Dakota du Nord.

Je sais que nous compatissons tous aux misères des habitants du Dakota du Nord, surtout ceux qui vivent aux abords du lac Devils, en raison des inondations qu'ils subissent depuis des décennies. Par quel moyen raisonnable la députée pense-t-elle qu'ils pourraient venir à bout du problème?

• (2050)

L'hon. Anita Neville: Monsieur le Président, je suis convaincue que la solution, c'est que les deux gouvernements fédéraux, celui des États-Unis et celui du Canada, installent un système de filtration de pointe.

Il est incontestable que les Manitobains ont subi des inondations. En tant que résidente des abords du lac Winnipeg qui a subi une inondation, je comprends la situation que vivent ceux qui résident

aux abords du lac Devils. Quoi qu'il en soit, un investissement s'impose de toute urgence. Le plus longtemps on attendra, plus les dommages seront importants, tant en ce qui concerne les ressources financières que les conséquences pour les résidents.

La solution consiste à adopter une approche conjointe pour installer un système de filtration de pointe, et il faudrait le faire rapidement. Il est temps de cesser de parler et de commencer à agir.

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, je veux poser la même question que celle que j'ai posée à son collègue il y a quelques minutes. Des études ont-elles été faites ou des travaux entrepris, notamment par les deux gouvernements fédéraux, afin de redistribuer cette eau différemment dans les parties des États-Unis qui connaissent manifestement de grandes sécheresses en ce moment?

J'assistais à une réunion hier soir à Sault Ste. Marie. On est préoccupé parce que le niveau des Grands Lacs a considérablement diminué ces dernières années et nous connaissons une sécheresse dans cette région. Au cours des dix dernières années, nous avons eu des températures au-dessus de la normale et les niveaux d'eau dans cette région ont été inférieurs à la normale. Nous craignons qu'une partie de notre eau ne soit détournée vers des régions, particulièrement aux États-Unis, où l'on a besoin d'une plus grande quantité d'eau.

A-t-on fait quoi que ce soit ou déployé quelque effort que ce soit pour examiner la possibilité de retenir l'eau qui s'accumule actuellement dans la région du lac Devils et de la distribuer d'une façon ou d'une autre dans d'autres parties des États-Unis et de l'utiliser à meilleur escient, au lieu de tout simplement la refouler vers le Manitoba et d'envenimer une situation qui est déjà difficile dans la province? J'entends dire qu'il y a des inondations chaque année dans la vallée de la rivière Rouge.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): La députée de Winnipeg-Centre-Sud a 10 secondes pour répondre.

L'hon. Anita Neville: Monsieur le Président, je crois que ma réponse est non. Je ne suis pas une experte en la matière.

[Français]

M. Bernard Bigras (Rosemont—La Petite-Patrie, BQ): Monsieur le Président, c'est avec une grande joie aujourd'hui que je participe à ce débat sur l'important enjeu qui vise à détourner les eaux du lac Devils vers les eaux canadiennes. Plus particulièrement, les eaux du lac Devils passeront par un grand canal de 22 kilomètres et seront ainsi détournées vers la rivière Sheyenne, un affluent de la rivière Rouge qui se déverse dans le lac Winnipeg.

J'ai le plaisir aujourd'hui de prendre la parole sur cette question en tant que Québécois. Pourquoi? Parce que cet important enjeu que nous débattons aujourd'hui, et ce précédent qui est créé aujourd'hui, risque d'avoir un impact considérable non seulement pour l'Ouest du Canada, mais aussi pour le Québec, dans la mesure où ce conflit qui existe actuellement risque de changer l'ensemble de la donne relative à la gestion des eaux limitrophes au Canada. Pourtant, cette question avait en principe été réglée à l'intérieur du Traité des eaux limitrophes de 1909, qui garantissait qu'aucune action ne devait être prise sans s'assurer si ces actions — au regard au détournement des eaux limitrophes — avaient un impact environnemental sur les écosystèmes déjà existants.

Article 52 du Règlement

Je tiens à rappeler que le lac Devils est situé dans le Dakota du Nord et qu'il a été victime d'une augmentation considérable de son niveau au cours des dernières années. D'année en année, les citoyens et les citoyennes qui habitent dans les endroits limitrophes du lac ont constaté un niveau accru des eaux. Au cours des dernières années, les habitants qui habitent les terres riveraines du lac Devils ont observé une augmentation du niveau d'eau, forçant ainsi le déplacement de nombreuses familles. Une solution a alors été proposée aux États-Unis, soit de créer ce canal de 22 kilomètres, un projet de 28 millions de dollars, qui vise à détourner les eaux du lac Devils vers la rivière Sheyenne, un affluent de la rivière Rouge, qui est grandement dépendante du lac Winnipeg. Ce projet de 28 millions de dollars connecterait, par la voie de ce canal, les eaux du lac Devils au lac Winnipeg situé au Manitoba.

À l'époque, nous avions un échancier. Il faut se rappeler que ce dossier n'est pas nouveau. Dès juillet 2005, l'État du Dakota avait indiqué son intention d'ouvrir ce grand canal afin de faire diminuer les eaux du lac Devils pour sécuriser les citoyens bordant ce lac qui est tout de même considérable. Il y a eu une opposition importante du Canada à cet égard. Il faut rappeler que le gouvernement fédéral a reçu l'appui de nombreuses provinces dans ce dossier. Je pense entre autres à l'Ontario et au Québec, qui, sans hésitation, ont décidé d'appuyer le gouvernement du Canada dans son opposition à l'ouverture de ce canal, tout simplement parce que les impacts environnementaux et économiques auraient été considérables pour la province du Manitoba. En conséquence, le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario n'ont pas hésité à appuyer le gouvernement fédéral — un gouvernement qui à l'époque était libéral — face à ces velléités du gouvernement et du gouverneur du Dakota d'en venir à l'ouverture de ce canal.

● (2055)

Finalement, ce canal a été ouvert de nouveau il y a quelques semaines, au détriment de la protection de l'environnement et des bienfaits économiques. Pourquoi? Lorsqu'on connaît la composition de ce lac du Diable, dans le Dakota du Nord, on comprend très rapidement que nous devons nous opposer à un tel projet si aucune mesure d'atténuation n'est clairement mise en place afin d'éviter un certain nombre de phénomènes.

Quels sont ces effets d'atténuation que nous devons mettre en place? Bien sûr, il y a l'établissement d'un filtre de pierres et d'un filtre de gravier. Mais pourquoi mettre en place de tels filtres? Tout simplement parce qu'il nous est permis de croire que l'écosystème du lac du Diable, dans le Dakota, risque d'engendrer une forte contamination du lac Winnipeg au Manitoba.

Le lac du Diable est fortement pollué; c'est la première constatation. La deuxième raison est la salinité, le sel contenu dans le lac du Diable, qui est quatre fois supérieure à la salinité actuelle de la rivière Rouge. La troisième raison est l'existence d'espèces envahissantes. Ces dernières années, nous nous sommes documentés sur l'existence de ces espèces envahissantes et les dommages qu'elles peuvent créer à nos écosystèmes. D'ailleurs, je vous invite à lire un rapport de la commissaire à l'environnement et au développement durable du Canada qui nous renseigne et nous informe quant aux dangers liés à ces espèces qui sont quelquefois microscopiques, bien sûr, mais qui ont tout de même des impacts négatifs sur les écosystèmes de nos lacs.

Ce qui se produit actuellement dans le lac Devils et ce que le lac Winnipeg risque de subir, c'est exactement ce que risquent de souffrir des écosystèmes du Saint-Laurent qui verraient des masses salines arriver des zones océanographiques, des mers. Cela favoriserait la multiplication du phénomène de salinisation. Ouvrir

ce canal, c'est comme permettre à de grands bateaux venant de zones maritimes, océanographiques, d'entrer dans des eaux douces et d'y rejeter des espèces envahissantes par l'entremise des eaux de ballast.

Ce que risque de subir le lac Winnipeg, c'est exactement ce que risque de subir le réseau Saint-Laurent—Grands Lacs, soit une plus grande salinisation de ses eaux et une augmentation des espèces envahissantes. Cela aura aussi un impact considérable sur les écosystèmes. C'est totalement inacceptable.

C'est d'autant plus inacceptable que, depuis 2003, le gouvernement du Manitoba a mis en place un plan d'action visant à rétablir la qualité de l'eau potable au niveau de 1970. Tous ses efforts engendrés depuis quatre ans afin d'améliorer la qualité de l'eau se verraient annihilés, parce que le gouvernement du Dakota a décidé d'ouvrir les vannes et ce canal. C'est inacceptable.

Cette semaine, nous recevions au Comité permanent de l'environnement et du développement durable, la ministre de la Gestion des ressources hydriques du Manitoba. Elle est venue faire la démonstration de la façon dont le gouvernement du Manitoba a établi un plan d'action pour rétablir l'écosystème du lac Winnipeg qui est contaminé.

● (2100)

Cette ministre est venue nous convaincre qu'il ne fallait pas, par exemple, continuer à permettre l'utilisation du phosphore et des phosphates dans les liquides de lave-vaisselle parce que cela risquait de compromettre l'écosystème du lac Winnipeg.

Dans la mesure où le gouvernement du Manitoba a décidé de présenter un plan rigoureux visant à améliorer la qualité de l'eau du lac Winnipeg, je vois mal comment, en tant que parlementaires, nous pourrions ne pas réagir fortement à la décision d'ouvrir le canal qui permettra aux eaux du lac Devils d'aller dans le lac Winnipeg.

D'ailleurs, il y a quelques années, un rapport démontrait l'importance de réduire d'au moins 10 p. 100 le niveau de nitrates dans le lac Winnipeg. Aujourd'hui, le gouvernement de l'autre côté de la frontière prend des décisions, sans respecter une entente qui a été signée en août 2005 entre le Canada et les États-Unis, garantissant que des mesures d'atténuation seraient mises en place pour limiter ce phénomène.

Les Américains s'étaient engagés formellement à mettre en place un filtre de pierres et de graviers permettant de limiter la contamination. C'était un filtre qu'on évaluait à 15 millions de dollars et qui aurait très bien pu être mis en place rapidement. Malheureusement, le gouvernement a agi autrement. Dès 2004, le gouvernement précédent avait indiqué clairement qu'il souhaitait que ce projet soit soumis à l'étude de la Commission mixte internationale. Cela aurait dû être le cas.

Le traité de 1909 est clair: lorsqu'un projet, tel que présenté, risque d'avoir un impact environnemental sur un État limitrophe, une évaluation doit être réalisée. Force est de constater que de l'autre côté de la frontière, on ne fait pas la même évaluation, même si une décision rendue il y a quelques années par le cour suprême du Dakota confirmait que ce projet risquait de contaminer les eaux canadiennes.

Article 52 du Règlement

Malgré tout, cette décision de la cour suprême du Dakota ne spécifiait rien et n'invitait pas le gouvernement du Dakota à mettre fin au projet. Aujourd'hui, on a beaucoup de difficulté à comprendre pourquoi les autorités américaines se sont refusées à appliquer l'entente signée en août 2005 de bonne foi, de gouvernement à gouvernement, dans laquelle le Dakota s'engageait à mettre en place des mesures d'atténuation, s'engageait à mettre en place le filtre permettant de réduire les risques de contamination de la rivière Sheyenne, de la rivière Rouge et finalement, du lac Winnipeg.

On a beaucoup de difficulté à comprendre qu'aujourd'hui notre gouvernement ne se porte pas clairement à la défense de nos écosystèmes et de celui du lac Winnipeg.

Si les relations entre George Bush et le premier ministre sont si importantes, si les discussions vont si rondement entre les deux gouvernements, comment peut-on expliquer que le premier ministre ne réussisse pas convaincre ses homologues américains de cesser ce projet?

• (2105)

Ce projet n'aura pas que des conséquences environnementales. Ce n'est pas de cela qu'on parle. Dans la région du lac Winnipeg, des bienfaits économiques de 20 millions de dollars par année sont liés aux activités de la pêche et de l'industrie de la pêche. Non seulement risque-t-on de compromettre notre écosystème, mais on risque aussi de compromettre une industrie qui rapporte 20 millions de dollars par année aux communautés environnantes. C'est inacceptable.

Nous croyons que le premier ministre doit manifester un peu plus de vigueur. Cette vigueur ne doit pas être simplement manifeste lorsque vient le temps de négocier sur la scène internationale, au G8, afin de réduire à la baisse les exigences de la lutte aux changements climatiques. Cette ferveur doit aussi se manifester lorsque vient le temps de protéger les eaux du lac Winnipeg. Si nous ouvrons aujourd'hui la porte à ce projet de 28 millions de dollars, il n'y a pas que le lac Winnipeg qui sera compromis. Les besoins en eau du Sud s'accroissent chaque jour.

Chaque jour, nos voisins du Sud veulent profiter des ressources hydriques propres au Canada. Si, aujourd'hui, ce projet de dérivation se réalise, comme c'est le cas, qu'est-ce que ce sera demain pour les Grands Lacs?

Tentera-t-on d'utiliser les ressources hydriques qui sont à notre disposition sur le territoire du réseau Saint-Laurent-Grands Lacs pour le bienfait des intérêts américains?

Si le Traité des eaux limitrophes de 1909 a une portée juridique, si la Commission mixte internationale a un sens, elle doit aujourd'hui s'exprimer clairement. Il n'est pas vrai que la Commission mixte internationale n'est qu'une vitrine pour des négociations futures ou des traités qui ne s'appliquent pas. Voilà, à mon avis, le premier cas important sur lequel la Commission mixte internationale pourrait être appelée à se prononcer.

Pourtant, le Dakota refuse que ce projet soit soumis à la Commission mixte internationale. Dès 1999, ce projet a subi les pressions du Manitoba et du Canada. Dès 1999, le Canada souhaitait bloquer ce projet. En 2001, le Dakota a lancé un large appel d'offres afin de réaliser le projet. Dès 2004 — comme je l'ai déjà dit —, le Canada a demandé que ce projet soit référé à la Commission mixte internationale, malgré le « non » fermement exprimé par l'État du Dakota. En mai 2005, le premier ministre canadien s'était levé et avait dit à George W. Bush qu'il n'était pas question que ce projet se réalise. Force est de constater qu'en juin 2006, ce projet s'est réalisé.

Nous devons, peu importe les formations politiques auxquelles nous appartenons, nous lever en bloc pour tenter de stopper ce projet. Ce projet crée un dangereux précédent, un précédent qui n'affectera pas que l'Ouest canadien, mais qui pourrait très bien affecter l'Ontario à cause des ressources hydriques des Grands Lacs et qui pourrait peut-être avoir des conséquences pour le Québec dans quelques années. Je m'oppose fermement à ce projet.

• (2110)

[Traduction]

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, j'ai apprécié les propos du député qui m'a précédé. Il a parlé de créer des précédents. Dans nos rapports avec les États-Unis, il semble qu'on a déjà créé des précédents. Nous en avons été témoins dans le Nord de l'Ontario. Il semble qu'ils concernent toujours nos ressources naturelles; c'est le cas de l'entente sur le bois-d'oeuvre signée par le gouvernement et qui revient nous hanter.

Dans ce cas, des tentatives ont été faites pour arriver à une entente. Il y a eu des négociations, mais en bout de ligne les États-Unis ont décidé qu'ils allaient agir en fonction de leurs intérêts, aux dépens du Canada.

Je me demande si nous ne sommes pas déjà allés trop loin dans ce sens et, dans l'affirmative, le député pourrait-il nous suggérer une stratégie qui ne consisterait pas simplement à dire « non » aux États-Unis et à nous engager dans un long débat avec eux? Nous finissons toujours perdants avec le gouvernement libéral précédent et c'est la même chose avec le gouvernement actuel. Y a-t-il autre chose que nous pourrions faire?

J'ai suggéré plus tôt que nous pourrions engager le dialogue avec les Américains en leur proposant par exemple d'utiliser cette eau dans d'autres régions de leur pays aux prises avec une pénurie d'eau ou la sécheresse. Ils pourraient dévier leur eau et trouver des solutions inédites pour y arriver. On me dit par exemple qu'on va dépenser beaucoup d'argent en Arizona pour désaliniser l'eau de mer. Pour amener de l'eau douce dans cette région, on utilise des tonnes d'eau produite par la fonte des glaciers des Rocheuses pour approvisionner d'autres régions des États-Unis. Voici des quantités d'eau dont ils ne savent que faire et dont nous ne voulons pas car elles nous causent des problèmes. Ne serait-il pas possible de leur parler et de les convaincre de trouver un autre usage pour toute cette eau?

• (2115)

[Français]

M. Bernard Bigras: Monsieur le Président, actuellement, mon collègue met le doigt sur l'élément le plus fondamental et probablement le plus susceptible d'engendrer des débats ces prochaines années, dans nos relations canado-américaines.

Ce que nous appelons « l'or bleu » et sa gestion sont probablement sources de conflits. On le constate dans le monde bien souvent. C'est la réalité. Certains États américains ont un besoin criant de ressources hydriques, et la gestion de ces ressources est fondamentale.

Ce que nous devons promouvoir aujourd'hui, à mon avis, c'est le traité du 11 juin 1909, le Traité des eaux limitrophes. Que dit ce Traité des eaux limitrophes signé par le Canada et les États-Unis? Il dit qu'en signant ce traité, les États-Unis et le Canada se sont engagés à ce que les eaux limitrophes et les eaux qui coupent la frontière ne soient pas contaminées d'un côté au détriment de la santé de l'autre côté. Voilà ce que dit ce traité.

Article 52 du Règlement

Peut-être ai-je peu de connaissances du dossier qui nous concerne et du projet du lac Devils, mais il me semble que ce projet contrevient directement à ce traité de 1909, signé de bonne foi par le Canada et les États-Unis. Notre devoir, en tant que parlementaires, c'est de nous assurer que ce traité sera respecté de *a* à *z*.

Mme Judy Wasylcia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD): Monsieur le Président, je veux d'abord remercier sincèrement mon collègue de Rosemont—La Petite-Patrie de son discours très important et de son appui au Manitoba. Il est très important d'avoir l'appui de tous les députés de tous les partis politiques représentés ici en cette Chambre.

Il a clairement identifié l'urgence que vit la province du Manitoba. Il a très bien parlé de la crise concernant la continuation des voies d'eau canadiennes par le lac Devils, situé dans le Dakota du Nord. Il a parlé de ce que nous devons faire.

On doit demander au premier ministre du Canada qu'il parle, dès que possible, avec le président Bush pour établir des étapes afin de protéger l'eau du Manitoba et du Canada.

Quelles initiatives spécifiques le gouvernement peut-il prendre pour arrêter cette chose extraordinaire? Qu'est-ce que le ministre de l'Environnement peut faire pour arrêter le mouvement de l'eau du Dakota du Nord jusqu'au Manitoba?

• (2120)

M. Bernard Bigras: Monsieur le Président, j'apprécie la question de ma collègue. Je pense que le passé nous indique que tout n'est pas noir et qu'il y a de l'espoir.

Regardons ce que le Canada a fait dans le passé et ce que cela a permis de réaliser. Je l'ai dit dans mon discours: au mois de mai 2005, le premier ministre du Canada de l'époque, M. Martin, avait décidé d'intervenir directement auprès de son collègue George Bush pour lui dire que ce projet était totalement inacceptable. Au mois de juin 2005, soit un mois plus tard, le Dakota décidait de reporter le projet, fort probablement à la suite d'une intervention du gouvernement Bush. Au mois d'août 2005, une entente a été signée entre le Canada et les États-Unis, prévoyant des mesures d'atténuation et la mise en place de ce fameux filtre qui aurait pu atténuer les dommages.

Mon explication vise à démontrer qu'il est possible, en trois ou quatre mois, d'intervenir — et c'est la responsabilité du premier ministre — auprès du président américain en lui disant que nous n'acceptons pas ce projet, ce qui peut avoir pour conséquence, et on le souhaite, de repousser le projet et de prévoir ces mesures d'atténuation. Il y a de l'espoir.

Il faut que le Canada manifeste son leadership auprès du gouvernement américain, en ce qui a trait à l'impact environnemental de la réalisation d'un tel projet, mais aussi à l'impact économique que cela pourrait engendrer pour l'industrie de la pêche. Je rappelle que pour ce secteur, cela représente 20 millions de dollars par année.

Le leadership canadien doit être fort. C'est la voie la plus prometteuse pour nous assurer que le côté sud de la frontière entend raison.

L'hon. Raymond Simard (Saint-Boniface, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue du Bloc de son intervention.

Plus tôt, j'ai parlé des coûts que ce projet a occasionnés jusqu'à maintenant pour les Américains, pour les gens du Dakota du Nord. Par exemple, ils ont déjà investis 350 millions de dollars dans le contrôle des inondations. Ils ont aussi payé 450 millions de dollars de dommages causés par l'augmentation du niveau de l'eau. Si mon information est bonne, aujourd'hui, avec la nouvelle technologie, le filtre pourrait coûter aussi peu que 7 millions de dollars.

Lors de sa dernière intervention, mon collègue a parlé de leadership. Il ne s'agit pas d'un projet de 100 millions de dollars, mais d'un projet de 7 millions de dollars. Le leadership est important, mais ce programme n'est pas impossible à réaliser. Mon collègue a-t-il des commentaires à faire à ce sujet?

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Il ne reste que 30 secondes à l'honorable député de Rosemont—La Petite-Patrie pour répondre à la question.

M. Bernard Bigras: Monsieur le Président, il est effectivement important de faire une véritable analyse coûts-bénéfices. Finalement, on se rend compte de l'impact économique de la mise en place de mesures d'atténuation. Mon collègue parle d'un filtre et d'une évaluation de coûts de 7 millions de dollars. Ce que j'en comprends, c'est que cela se chiffre entre 7 et 15 millions de dollars. Cependant, il est clair que les mesures d'atténuation sont clairement préférables à l'immobilisme. Actuellement au Canada, des communautés vivent de nos ressources. Je le répète...

• (2125)

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Je regrette de devoir interrompre l'honorable député de Rosemont—La Petite-Patrie. L'honorable députée de Kildonan—St. Paul a la parole.

[Traduction]

Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, je vais partager le temps qui m'est imparti avec le député de Charleswood—St. James—Assiniboia.

Je suis heureuse de prendre la parole ce soir pour faire quelques commentaires sur le lac Winnipeg. Ma fille et son mari habitent tout près du lac Winnipeg et j'entends parler chaque semaine des problèmes que vivent les gens qui habitent sur les berges de notre cher lac.

Ce n'est pas la première fois que je parle du lac Devils à la Chambre. Il y a près de deux ans, le 21 juin 2005, comme ma collègue de Winnipeg-Nord l'a mentionné, j'ai moi-même demandé la tenue d'un débat d'urgence sur la question. J'aimerais féliciter la députée de Winnipeg-Nord pour avoir demandé la tenue du débat de ce soir. Le dossier du lac Devils exige l'attention immédiate de la Chambre. Il est bon de voir que le débat a été lancé et que le Parlement se penche sur la question.

Un des aspects les plus impérieux et essentiels du détournement des eaux du lac Devils vers le Manitoba est la menace latente de la pollution de nos rivières et de nos lacs. C'est ce qui ressort du débat de ce soir. Pendant les années 1990, les fortes précipitations ont fait que le lac Devils a englouti une bonne partie des sols environnants. Depuis, le niveau du lac a augmenté de plus de sept mètres, submergeant 28 000 hectares de terres agricoles et obligeant 300 familles à abandonner leurs terres. La solution a été de construire d'urgence un canal de décharge afin de détourner l'eau vers la rivière Sheyenne, qui rejoint la rivière Rouge pour enfin se déverser dans le lac Winnipeg.

Je connais très bien la rivière Rouge, puisqu'elle traverse ma circonscription, Kildonan—St. Paul. Les Manitobains et les Winnipegois savent que le lac Winnipeg et la rivière Rouge sont deux plans d'eau très importants pour notre province et qu'ils sont en danger. Comme le député de Selkirk—Interlake l'a mentionné il y a quelques minutes, il y a de sérieux problèmes de proliférations d'algues et de concentration de nitrate dans le lac Winnipeg.

Article 52 du Règlement

Ma fille me dit souvent que la baignade dans le lac est interdite à cause des avertissements. Personne ne veut que son chien boive de l'eau du lac tellement elle est polluée.

Nous savons qu'une entente non contraignante conclue en 2005 entre Ottawa et Washington permet au Dakota du Nord d'acheminer de l'eau par la décharge d'urgence à condition qu'on construise un système de filtration perfectionné à fragments de roches. C'est une chose que l'on oublie parfois. Ce système de filtration était censé protéger la rivière Rouge et le lac Winnipeg contre les espèces de poissons et de plantes étrangères ainsi que des polluants. Le gouvernement américain n'a pas encore construit cet important système de filtration. À l'heure actuelle, il n'y a qu'un simple filtre de pierres et de gravier de 50 000 \$, qui a d'ailleurs cédé pendant les tests initiaux, en août 2005. C'est là une grave source d'inquiétudes.

Ce qui rend l'état des choses encore plus alarmant, c'est la décision du ministère de la Santé du Dakota du Nord de hausser la concentration de sulfate maximale permise dans l'eau. Auparavant, l'eau qui était acheminée par la décharge d'urgence contenait 300 milligrammes de sulfate par litre. Les conditions du permis ont été révisées en août dernier et le ministère de la Santé de l'État permettra dorénavant l'utilisation de la décharge d'urgence tant que la concentration de sulfate dans la rivière Sheyenne ne dépassera pas 450 milligrammes par litre.

Nous, les Canadiens, sommes fiers de notre environnement. Nous vivons dans le plus beau pays du monde et nous voulons le préserver pour les générations à venir. Si le Dakota du Nord continue de permettre le déversement du lac Devils dans la rivière Sheyenne, puis dans la rivière Rouge et, enfin, dans le lac Winnipeg, les conséquences pour l'environnement seront désastreuses.

Même si notre gouvernement a consacré 7 millions de dollars à l'assainissement du lac Winnipeg, celui-ci continuera d'être pollué. C'est un point très important, car notre gouvernement et le gouvernement provincial prennent maintenant des mesures spéciales pour empêcher que le lac Winnipeg, qui est très sollicité en ce moment, soit encore davantage pollué. L'industrie de la pêche commerciale est aussi compromise, car la pollution et les nouvelles espèces pourraient menacer les populations actuelles de poissons.

• (2130)

Exception faite d'activités de peu d'importance en août 2005, la décharge du lac Devils n'a pas laissé écouler d'eau du tout durant la période initiale d'essais pour l'ensemble de l'année 2006. On est très déçu aujourd'hui de constater que le Dakota du Nord a choisi de faire fonctionner la décharge à partir de lundi après-midi de cette semaine. Selon notre compréhension de la situation, la décharge a fonctionné de façon intermittente cette semaine et a laissé écouler des quantités minimales d'eau dans la rivière Sheyenne. Néanmoins, notre gouvernement s'inquiète beaucoup de la situation récente, notamment les députés du Manitoba.

Nous savons que les résidents du bassin du lac Devils ont été confrontés à des crues durant la période allant jusqu'à mai 2006, moment où le lac Devils a atteint son point culminant. Notre gouvernement n'est pas insensible aux inquiétudes concernant les inondations et il en est certainement de même des habitants de Winnipeg.

En effet, les Manitobains, qui vivent au nord du Dakota du Nord, ont une très bonne idée de ce que signifie le fait d'être sous la menace permanente des crues de la rivière Rouge. Néanmoins, la décision du Dakota du Nord de faire fonctionner la décharge impose au Canada un risque injustifié et d'une ampleur inconnue. On a

choisi de faire écouler l'eau de la décharge à un moment où le niveau du lac Devils est nettement inférieur à ce qu'il était un an plus tôt.

À cet égard, j'estime que la décision du Dakota du Nord est non seulement décevante, mais tout à fait inutile.

J'aimerais passer en revue certains faits historiques intéressants concernant le lac Devils pour informer les députés, mais j'estime que l'essentiel a déjà été dit ce soir à ce sujet et je me bornerai donc aux aspects importants qui n'ont pas encore été présentés.

En mai 2006, les niveaux du lac Devils ont culminé à un peu plus de 1 449 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer. Tout au long de 2006, pas une goutte d'eau ne s'est écoulée de la décharge. Après avoir atteint le point culminant en mai de l'an dernier, les niveaux du lac ont baissé beaucoup, surtout en raison de l'évaporation. Dès le début du printemps, le niveau du lac Devils avait baissé de plus de deux pieds par rapport à son niveau le plus élevé de 2006.

Bien que le niveau du lac ait augmenté au cours des dernières semaines, comme il le fait chaque année à cette période à cause des pluies saisonnières, il demeure nettement en-deçà du maximum de 2006.

Cette semaine, alors que le niveau du lac était inférieur de plus d'un pied à celui d'il y a un an, les autorités du Dakota du Nord, sans avertir le gouvernement du Canada ni celui des États-Unis, ont décidé de faire fonctionner la décharge. Or, le niveau du lac ne justifie tout simplement pas le risque que l'on fait courir aux eaux canadiennes.

D'après ce que je comprends du système de gestion des eaux, un deuxième point important a trait aux limites imposées à la décharge par la qualité de l'eau de la rivière Sheyenne. Cette rivière reçoit l'eau qui s'écoule de la décharge. L'eau du lac Devils contient un niveau élevé de sulfates et une forte concentration de matières dissoutes.

Pour utiliser cette décharge, le débit de la rivière Sheyenne doit être suffisant pour diluer l'eau salée provenant du lac Devils. Il y a une concentration maximale de sulfates, un type de solide dissous, qui est permis dans la rivière Sheyenne en vertu du permis d'exploitation de la décharge.

En plus de faire face à des niveaux d'eau plus bas en 2006, le Dakota du Nord ne pouvait pas utiliser la décharge parce que les niveaux de sulfate dépassaient le maximum autorisé en vertu du permis. Le Dakota du Nord a alors décidé unilatéralement de modifier le permis; cette décision fait actuellement l'objet d'une contestation judiciaire.

Cette semaine, à cause des pluies saisonnières, le débit de la rivière Sheyenne a été suffisant pour permettre la dilution et pour autoriser le fonctionnement des décharges du lac Devils. Toutefois, la dilution n'était pas suffisante pour permettre une baisse substantielle des eaux du lac Devils.

Même dans des conditions optimales, la décharge du lac Devils aurait une incidence minimale sur la réduction du niveau des eaux. Cette semaine, même avec un bon débit, le déversement des eaux du lac Devils dans la rivière Sheyenne a eu une incidence minime sur la réduction du niveau du lac.

En bref, la décision d'utiliser la décharge était inutile. Elles expose les eaux canadiennes à un niveau de risque inconnu résultant du transfert d'espèces envahissantes.

Article 52 du Règlement

Je suis fière des mesures que notre gouvernement prend pour s'attaquer rapidement au problème. Mardi, notre ministre de l'Environnement et le ministre responsable de la région du Manitoba ont rencontré le ministre manitobain responsable des cours d'eau pour discuter de la question. Le ministre de l'Environnement a accepté de faire part, dans le 24 heures, des préoccupations du Manitoba à l'égard du non-respect de l'entente intervenue en août 2005, et de demander que le gouvernement américain charge l'Environmental Protection Agency de revoir les normes relatives à l'utilisation de la décharge d'urgence du lac Devils.

Je suis reconnaissante à la députée de Winnipeg-Nord d'avoir soulevé cette question à la Chambre ce soir.

● (2135)

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Monsieur le Président, j'ai une question à laquelle j'espère que la députée pourra répondre. Elle a mentionné que le permis faisait actuellement l'objet d'une contestation judiciaire. Je sais qu'il était contesté devant les tribunaux par le gouvernement du Manitoba et je crois comprendre que le gouvernement a perdu. Je me demandais si la députée pourrait confirmer ce qu'il en est.

Mme Joy Smith: Monsieur le Président, autant que je sache, il y a une contestation en cour. Je peux vérifier les détails pour le député et lui en reparler.

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Monsieur le Président, la députée de Kildonan—St. Paul a cette question très à coeur depuis longtemps. Depuis qu'elle a été élue, l'une de ses priorités a été la vitalité du lac Winnipeg. Elle a déjà exprimé son inquiétude à propos du lac Devils au sein du caucus. Elle a toujours été présente pour m'aider dans ma croisade pour améliorer la vitalité du lac Winnipeg et trouver des fonds publics pour arriver à régler tous les problèmes qui touchent le lac Winnipeg.

Comment devrions-nous réagir au problème que nous avons avec le Dakota du Nord? Le gouvernement américain s'est montré très coopératif. Le département d'État américain a très bien collaboré avec nous. De quelle façon la députée pense-t-elle que nous devrions poursuivre nos efforts diplomatiques auprès du gouvernement américain et du gouverneur Hoeven dans le Dakota du Nord?

Mme Joy Smith: Monsieur le Président, ce que nous faisons à la Chambre des communes ce soir est exactement ce qui devrait être fait, c'est-à-dire que tous les partis travaillent ensemble pour résoudre un problème. Nous parlons d'une seule voix pour nous assurer que les parties en cause aux États-Unis comprennent que la décharge doit être fermée.

Le problème, c'est que nous ne disposons pas de suffisamment de données scientifiques. Plus d'études scientifiques doivent être faites. À l'heure actuelle, par suite de l'ouverture de la décharge, la CMI a été appelée à superviser l'analyse biologique du lac Devils, de la rivière Sheyenne, de la rivière Rouge et du lac Winnipeg. Cela l'interrompt dans une certaine mesure.

Ce que nous faisons ce soir, soit travailler ensemble à la résolution du problème, est exactement ce qui doit être fait.

L'hon. Raymond Simard (Saint-Boniface, Lib.): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement la députée et elle a dit, notamment, que le gouvernement et la plupart des députés conservateurs du Manitoba étaient bien disposés.

De toute évidence, elle n'a pu user de son influence pour prévenir dès le départ une telle situation.

● (2140)

L'hon. John Baird: Qu'est-ce qu'il ne faut pas entendre! Vous êtes pathétique. Vous êtes tellement partisan.

L'hon. Raymond Simard: Monsieur le Président, pourriez-vous, s'il vous plaît?

Un député du Bloc québécois a dit il y a quelques minutes que le coût de l'inaction était énorme. Il pourrait s'élever à des centaines de millions de dollars, et c'est un fait incontestable. Le coût de la solution pourrait s'élever à un montant se situant entre 7 millions de dollars et 15 millions de dollars.

Si la députée projette d'user de son influence considérable pour convaincre le ministre qui ne fait absolument rien...

Des voix: Oh, oh!

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre, s'il vous plaît. La députée de Kildonan—St. Paul a la parole.

Mme Joy Smith: Monsieur le Président, il est regrettable que le député d'en face transforme cette discussion en débat politique. Les députés d'en face ont eu 13 ans pour faire quelque chose dans ce dossier, et ils n'ont rien fait. Ce n'est qu'à la toute fin de leur mandat qu'ils se sont enfin décidés à agir.

Le gouvernement actuel a consacré 7 millions de dollars au bassin du lac Winnipeg. Nous avons un...

Des voix: Oh, oh!

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre, je vous prie. Il reste moins d'une heure au débat, et j'aimerais pouvoir en entendre la suite. J'invite les députés à faire leurs commentaires uniquement lorsque c'est leur tour de prononcer une allocution, de poser des questions ou de faire des observations. Il reste 20 secondes à la députée de Kildonan—St. Paul.

Mme Joy Smith: Monsieur le Président, nous avons mis en oeuvre la Stratégie nationale sur l'eau, et de l'argent est prévu pour l'assainissement du lac Winnipeg. Je pense que nous devrions nous concentrer ce soir sur la recherche d'une solution au problème, plutôt que de faire de la politique partisane.

M. Steven Fletcher (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais remercier la députée de Kildonan—St. Paul pour son excellente contribution au débat de ce soir et du reste pour son excellente contribution en général depuis qu'elle a été élue députée provinciale, puis fédérale.

Le député de Selkirk—Interlake mérite lui aussi des félicitations pour ce qu'il appelle lui-même sa croisade. Il défend le lac Winnipeg avec beaucoup de ferveur, en particulier dans le dossier du problème du lac Devils.

Le problème de la décharge du lac Devils demeure une pomme de discorde aux yeux du gouvernement du Canada, et, dans l'ensemble, la question...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre, je vous prie. Le ministre de l'Environnement et le député de Saint-Boniface pourraient s'asseoir l'un à côté de l'autre pendant quelque temps pour poursuivre leur conversation en faisant moins de bruit, de manière à ce que nous puissions entendre le secrétaire parlementaire du ministre de la Santé.

M. Steven Fletcher: Monsieur le Président, comme je le disais, dans l'ensemble, la question des eaux limitrophes constitue une pomme de discorde dans les relations entre Canada et les États-Unis, aux yeux du gouvernement.

Article 52 du Règlement

Je suis heureux de pouvoir prendre la parole sur cette question, ce soir. Comme de nombreux députés le savent, la rivière Assiniboine est l'un des principaux affluents de la rivière Rouge, et la rivière Assiniboine traverse ma circonscription ainsi que de nombreux cours d'eau qui lui sont tributaires, comme le ruisseau Sturgeon.

Si je parle de ces cours d'eau, c'est que le problème dépasse largement le seul lac Winnipeg. Il s'étend à tout le bassin hydrographique, qui comprend les provinces des Prairies, l'Ontario et même peut-être d'autres endroits, qui sait. C'est un problème important pour tous les Canadiens, et il est vraiment nécessaire que nous nous serions les coudes pour trouver une solution.

Il faut que nous poursuivions les efforts scientifiques et techniques essentiels qui sont actuellement en cours. J'aimerais assurer les députés que la question de la décharge du lac Devils et de ses conséquences pour les Manitobains préoccupe le gouvernement fédéral au plus haut point.

Le président du Conseil du Trésor s'est entretenu avec son collègue, le ministre de l'Environnement, ainsi qu'avec la ministre de la Gestion des ressources hydriques du Manitoba au sujet de la décision du Dakota du Nord de faire fonctionner la décharge.

Les gouvernements du Canada et du Manitoba sont tous deux inquiets et déçus de la décision du Dakota du Nord de laisser s'écouler l'eau en l'absence d'un système de traitement permanent à la décharge. Les gouvernements du Canada et du Manitoba ont toujours été des alliés loyaux dans le différend relatif à la décharge du lac Devils. Ils continueront à appuyer leurs efforts respectifs pour régler le problème.

Un engagement pris par le ministre des Affaires étrangères, le ministre du Commerce international, le ministre de l'Environnement, l'ambassadeur du Canada aux États-Unis et d'autres représentants a fait ressortir la détermination du gouvernement de placer nos préoccupations concernant le lac Devils au centre de nos négociations avec les États-Unis.

Le gouvernement a, à maintes reprises, fait part aux plus hautes instances gouvernementales américaines des préoccupations du Canada concernant la décharge du lac Devils, dans le Dakota du Nord. Nous poursuivrons nos efforts jusqu'à ce que cette affaire soit résolue avec succès.

Notre objectif demeure de faire valoir les préoccupations du Canada au sujet de la décharge. Nous préconisons entre autres des mesures de protection pour empêcher le transfert d'espèces envahissantes du lac Devils au lac Winnipeg. Le gouvernement est d'avis que la décharge du lac Devils ne devrait pas fonctionner jusqu'à ce que des mesures soient en oeuvre pour garantir la protection des eaux en aval contre la menace éventuelle des transferts d'espèces envahissantes.

D'après le Traité des eaux limitrophes de 1909, les eaux qui coupent la frontière « ne seront d'aucun côté contaminées au préjudice des biens ou de la santé de l'autre côté ». Notre gouvernement prend ses obligations aux termes du traité très au sérieux et s'attend à ce que le gouvernement américain fasse tout ce qui est en son pouvoir pour respecter sa partie de l'entente.

En plus d'exposer les eaux canadiennes à un degré de risque inconnu et injustifié, le Dakota du Nord met en péril de très importants travaux scientifiques binationaux sur les espèces envahissantes dans le bassin de la rivière Rouge, travaux chapeautés par la Commission mixte internationale. Cette commission est l'organisation internationale créée par le Traité des eaux limitrophes pour aider à résoudre et à prévenir les différends sur des questions liées aux eaux que se partagent le Canada et les États-Unis.

Se fondant en partie sur l'avis de la Chambre des communes et sur les modalités de la déclaration conjointe de 2005 sur les problèmes d'inondation au lac Devils et la protection de l'écosystème, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont demandé à la commission de mener une enquête sur les parasites des poissons et sur les pathogènes dans le lac Devils et son bassin. Ces travaux permettront de mettre en lumière les risques de la décharge et contribueront à l'élaboration d'un système de traitement permanent.

De plus, l'agence américaine de protection de l'environnement, en collaboration avec des spécialistes canadiens, entreprend une importante analyse technique de la conception d'un système de traitement efficace pour la décharge.

● (2145)

La décision du Dakota du Nord nuit aux importants progrès réalisés avec les États-Unis au sujet du différend concernant le lac Devils. De plus, nous demeurons insatisfaits des efforts du Dakota du Nord visant à assouplir les modalités du permis d'exploitation de la décharge, geste qui a permis l'utilisation de la décharge cette année.

L'une des grandes restrictions régissant le déversement des eaux du lac dans la rivière Sheyenne correspond à la concentration maximale de sulfate permise dans cette rivière. L'année dernière, le ministère de la Santé du Dakota du Nord a approuvé une demande de la Commission de gestion de l'eau de cet État visant à augmenter de 50 p. 100 la concentration de sulfate admissible dans la rivière Sheyenne, la faisant passer de 330 à 450 milligrammes par litre. Notre gouvernement était et demeure mécontent de cet assouplissement.

Dans le cadre de sa soumission au ministère de la Santé du Dakota du Nord, notre gouvernement a indiqué que les changements risquaient de provoquer une dégradation de la qualité de l'eau à la frontière et d'accroître les risques de dommages. Dans son analyse finale, notre gouvernement a souligné qu'il jugeait les preuves scientifiques insuffisantes pour justifier les changements proposés. Ce manque de données scientifiques continue de jouer un rôle prépondérant dans tout le dossier de la décharge.

Outre l'insuffisance de données scientifiques permettant de prendre des décisions éclairées au sujet du permis d'exploitation, la décharge a été construite sans qu'une étude appropriée d'impact sur l'environnement soit effectuée. C'est pourquoi la décharge du lac Devils fait courir un risque indéterminé aux eaux canadiennes.

C'est en raison de ce risque indéterminé que notre gouvernement a travaillé en étroite collaboration avec le Manitoba et les États-Unis afin d'approfondir notre compréhension des risques possibles que pose la décharge et de concevoir un système de traitement efficace permettant l'utilisation sécuritaire de la décharge.

Je le répète, j'espère que la Chambre appuiera les efforts du gouvernement visant à inciter le Dakota du Nord à cesser de faire fonctionner la décharge, permettant ainsi à l'importante étude biologique et aux travaux sur une installation de traitement permanente de se poursuivre sans être gênés par les déversements du lac Devils.

Ce dossier est important pour les Manitobains et l'ensemble des Canadiens, et j'espère que nous unirons nos efforts pour poursuivre notre lutte de même que nos travaux scientifiques afin de pouvoir prendre les meilleures décisions possibles compte tenu des renseignements disponibles.

Article 52 du Règlement

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec mon collègue de Newton—Delta-Nord.

Je suis très heureux de participer à ce débat. J'ai remarqué que la plupart des personnes qui sont intervenues jusqu'à présent sont du Manitoba ou de l'Ouest. Je me sens un peu comme un intrus.

Je m'intéresse beaucoup à toute la façon dont le gouvernement aborde la politique de l'eau. Cela s'explique du fait que je siège au Comité permanent de l'environnement et du développement durable et que j'ai participé aux travaux du caucus national libéral sur l'eau.

Comme je l'ai mentionné auparavant à la Chambre, nous ne pouvons pas dire qu'un gouvernement a une politique environnementale complète s'il n'a pas également une approche stratégique et exhaustive en matière de protection et de gestion de nos ressources en eau.

Le débat d'urgence de ce soir est le bienvenu. À mon avis, il est important pour de nombreuses raisons.

En débattant de cette question et en s'assurant qu'elle reçoive de l'attention, y compris, je l'espère, des médias, nous offrons un soutien moral aux Manitobains. Cette question a évidemment des répercussions directes sur eux. Il est important de soutenir nos concitoyens canadiens dans leur lutte complexe contre le Dakota du Nord et, bien sûr, d'une certaine façon, contre le gouvernement fédéral des États-Unis.

Le Dakota du Nord a agi de façon unilatérale et a ainsi nuit à l'intégrité biologique de la rivière Rouge et du lac Winnipeg. Le gouvernement fédéral des États-Unis brille par son absence dans cette affaire. L'Agence de protection de l'environnement a délégué au Dakota du Nord le pouvoir d'établir les normes de qualité de l'eau. Le gouvernement Bush n'a pas tenté très fort de convaincre le Dakota du Nord de collaborer sur cette question pour deux raisons. Premièrement, il a comme philosophie de ne pas empiéter sur les droits des États. Deuxièmement, le gouverneur Hoeven est un gouverneur républicain puissant au sein de la famille républicaine qui occupe actuellement la Maison-Blanche.

Je sais bien que ce n'est pas le gouvernement qui a créé ce problème et qu'il ne date pas d'hier. Si je pouvais poser une question au ministre des Affaires étrangères ou au ministre de l'Environnement, je leur demanderais pourquoi nous n'avons pas prévu la réouverture de la décharge. Cela s'est produit le 11 juin. Il me semble que si nous avions surveillé la situation, nous aurions pu prévoir la possibilité que cela se produise et nous aurions peut-être pu soulever la question avant que le gouvernement du Dakota du Nord agisse.

Le problème de la dérivation des eaux du lac Devils vers le lac Winnipeg, c'est entre autres choses qu'il y a de fortes concentrations de mercure, de phosphates, d'arsenic et de sel dans le lac Devils et qu'il est trop pollué pour pouvoir servir à irriguer les terres locales. Je crois que cela répond à la question de mon vis-à-vis qui a demandé pourquoi les eaux du lac Devils n'étaient pas détournées vers d'autres régions des États-Unis où il y a pénurie d'eau. Je ne suis pas un expert scientifique, mais je dirais que c'est parce que ces eaux sont trop contaminées.

● (2150)

L'une des raisons pour lesquelles ces eaux sont si contaminées, c'est que le lac Devils est un peu isolé des autres cours d'eau des environs. Il n'a pas d'autre décharge, ni d'autre prise d'eau. Les eaux qui s'y trouvent sont dues aux précipitations accumulées depuis environ 1 000 ans.

Selon les prévisions, si on ne fait rien pour résoudre la situation, 40 000 livres de phosphore seront déversées dans le lac Winnipeg chaque année, ce qui entraînera la création d'un couche d'algues de cinq pouces qui recouvrira une superficie d'environ 10 milles de plage.

La deuxième raison qui justifie ce débat est le fait qu'il est important de maintenir l'attention du gouvernement fédéral sur cette question. Le gouvernement traite de bon nombre de questions environnementales, dont bien sûr celle des changements climatiques. Certains indices ont permis de croire que le gouvernement ne prend pas la situation vraiment au sérieux. Il est très important de maintenir l'attention du gouvernement sur la question du lac Devils.

Une chose que le gouvernement devrait faire pour accorder de l'attention à cette question et aussi à l'ensemble des questions concernant l'eau, qui sont très compliquées, qui touchent plusieurs territoires et qui font intervenir au moins 20 organismes et ministères fédéraux, consiste à créer un poste de secrétaire d'État à la politique en matière de ressources hydriques afin d'attirer l'attention sur la question de l'eau, le secrétaire s'en faisant le défenseur et jouant un rôle plus déterminant dans la protection du Canada contre les débordements du lac Devils. Le gouvernement pourrait prendre cette importante mesure.

La troisième raison justifiant la tenue de ce débat est la nécessité de sensibiliser tant les députés que le reste de la population au fait que la mesure unilatérale prise par le Dakota du Nord a peut-être compromis la viabilité à long terme du traité des eaux limitrophes. Or, le traité de 1909 prévoit, à son article IV, que les « les eaux traversant la frontière ne doivent pas être polluées, de sorte à ne pas pouvoir nuire à la santé ni aux biens de l'autre côté ». D'une certaine façon, la situation actuelle contrevient distinctement au traité, ce qui amène un grand nombre de personnes à mettre en doute son efficacité réelle.

Il est important de tenir un débat sur cette question et de faire comprendre aux Canadiens et aux Américains qui écoutent ce débat que cette question est importante et que les actions du Dakota du Nord mettent peut-être en péril la pérennité du traité des eaux limitrophes.

La quatrième raison pour laquelle nous devons tenir ce débat, c'est que le lac Devils est un point chaud dans le dossier de la gestion des ressources hydriques transfrontalières, mais il y en a d'autres qui courent sous la surface. Nous devons être prêts à l'avenir à nous pencher sur ces autres points chauds au moment où ils s'enflammeront, et ils le feront. Sauf erreur, plus de 40 affluents ou rivières traversent la frontière entre les États-Unis et le Canada. Ce n'est qu'une question de temps avant que des problèmes semblables à celui du lac Devils ne surgissent.

La question est maintenant de savoir ce que le gouvernement fédéral devrait faire. Nous avons beaucoup entendu parler de discussions, de relations diplomatiques, d'études scientifiques, d'analyses et de travaux menés par l'Agence de protection environnementale américaine en vue de mettre au point un meilleur filtre permanent. Nous avons besoin de leadership innovateur dans ce dossier. Un lobbying puissant et dynamique s'impose tant au Capitole que dans les États situés le long de la frontière canado-américaine.

Article 52 du Règlement

Nous devons dire à nos amis américains ce qui se passe. Nous savons qu'ils peuvent jouer franc-jeu et, le plus d'Américains nous sensibiliseront à cette question, le plus de pressions ils exerceront sur leurs politiciens pour qu'ils protègent les ressources hydriques de l'Amérique du Nord.

• (2155)

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à féliciter le député de Wetaskiwin, qui occupe le fauteuil.

Je suis heureux d'avoir l'occasion d'aborder le dossier du projet de décharge du lac Devils. J'aimerais remercier mes collègues des deux côtés de la Chambre qui ont travaillé avec diligence sur ce dossier au fil des ans et qui continuent à porter cette importante question à l'attention des Canadiens.

Je peux comprendre la raison d'un tel projet. La superficie du lac Devils est passée de 70 kilomètres carrés à plus de 200 kilomètres carrés, inondant des collectivités, des écoles et des fermes. Pourtant, ce lac s'était presque asséché dans les années 1960 et n'a récupéré ses eaux qu'au cours des 30 dernières années.

Cela dit, permettez-moi de dire ce que je pense franchement des gestes posés par le gouvernement du Dakota du Nord. En janvier 2004, l'ancien secrétaire d'État, Colin Powell, a écrit une lettre au gouverneur du Dakota du Nord pour l'inviter à ne pas procéder unilatéralement avec le projet de la décharge du lac Devils financé par l'État. Le secrétaire d'État avait établi quatre conditions qui devaient être satisfaites avant que ce projet puisse être mis en branle: procéder à une étude de biote, assurer la participation du Canada à l'étude, empêcher toute prise d'eau de la rivière Missouri et trouver une solution aux préoccupations d'ordre scientifique à propos des niveaux de mercure.

Le Dakota du Nord a persévéré dans son action unilatérale et n'a tenu compte d'aucune de ces conditions. Le Dakota du Nord ne respectait même pas les normes établies dans une proposition du corps du génie de l'armée au sujet de laquelle le gouvernement américain avait déjà approché le Canada en 2002.

Lorsque le projet de l'État du Dakota du Nord a été mis en oeuvre en 2004, les États-Unis ont refusé d'en saisir la Commission mixte internationale. On peut imaginer quelles raisons politiques se cachent derrière cette décision de Washington.

J'ai eu l'occasion de visiter le Dakota du Nord bien des fois puisqu'il m'a été admis au programme de maîtrise en génie de l'Université du Dakota du Nord, à Grand Falls. Le Dakota du Nord est un État qui ne possède pas d'organisme de protection de l'environnement, et dont les législateurs ne se réunissent que les années impaires.

Il est ici question du gouvernement irresponsable de l'État du Dakota du Nord qui ouvre unilatéralement la décharge du lac Devils sans tenir compte des problèmes environnementaux qu'il avait promis de régler avant tout.

Le Canada et les États-Unis ont une longue tradition de coopération et de cogestion de nos eaux limitrophes malgré le désaccord actuel au sujet du lac Devils.

En fait, dans deux ans seulement, nous célébrerons le 100^e anniversaire de la signature, en 1909, du traité des eaux limitrophes internationales, qui a jeté les bases de la création de la Commission mixte internationale.

Celle-ci comprend trois commissaires américains et trois commissaires canadiens. Normalement, elle prend les mesures qui s'imposent pour faire enquête sur les problèmes de pollution et autres concernant les lacs et les rivières situés le long de notre frontière, en

réponse à toute demande formulée par le gouvernement canadien ou le gouvernement américain.

Malheureusement, dans ce cas, aucun des deux gouvernements n'a demandé à la Commission mixte internationale d'intervenir. En fait, sur le site web de la commission, il n'est fait mention nulle part du lac Devils, malgré toute l'attention qu'a suscitée cette question.

On m'a dit que la commission avait examiné les résultats des tests menés par le Conseil de la rivière Rouge en application du principe de précaution qui fait partie des principes et des directives de cet organisme. Cependant, les résultats des tests n'ont pas été rendus publics car aucun des deux gouvernements n'avait présenté de requête ou de renvoi. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi il en est encore ainsi.

Nous faisons de la petite politique avec notre écosystème et cela est totalement inacceptable. Ce problème est un trou noir dans les relations canado-américaines en matière de gestion des eaux, et la situation a assez duré.

• (2200)

L'article IV du Traité relatif aux eaux limitrophes de 1909 énonce que les eaux qui coupent la frontière ne seront d'aucun côté contaminées au préjudice des biens ou de la santé de l'autre côté. Le traité ne pourrait pas être plus clair, mais sans une étude scientifique définitive, nous ne saurons jamais s'il y véritablement des espèces envahissantes et d'autres polluants.

En l'absence d'une étude scientifique définitive ou à défaut d'en connaître les résultats, nous ne pouvons permettre aucune dérivation susceptible de contrevenir à l'article IV du traité.

Plus cette situation dure, plus le Canada et les États-Unis risquent de manquer à leur responsabilité de respecter ce traité, qui est dans l'intérêt des citoyens des deux pays.

La dernière fois que cette question s'est retrouvée au centre de l'attention du public, c'était en 2005, lorsque le Dakota du Nord venait de compléter ce projet. À l'époque, le Comité de l'environnement et du développement durable, présidé par le député de York-Sud—Weston, avait adopté à l'unanimité une motion demandant au gouvernement du Canada d'épuiser toutes les options diplomatiques et juridiques qui s'offraient à lui pour empêcher la dérivation du lac Devils tant que la Commission mixte internationale n'aurait pas examiné la question.

Les États-Unis ne sont pas non plus à 100 p. 100 derrière le Dakota du Nord dans ce dossier. J'ai des exemplaires de lettres envoyées en 2005 par divers sénateurs, membres du Congrès et gouverneurs américains au secrétaire d'État à ce sujet. Permettez-moi de vous donner quelques exemples.

Les sénateurs Mark Dayton et John Marty et le gouverneur Tim Pawlenty, tous du Minnesota, ont dit que la décharge du lac Devils détruirait l'intégrité et la fiabilité du Traité des eaux limitrophes. Le Minnesota s'oppose fortement à ce projet.

Le gouverneur Bob Holden du Missouri a écrit qu'il craint une dérivation d'eau entre bassins de la rivière Missouri jusqu'à la baie d'Hudson par le lac Devils, et a demandé que la question soit renvoyée à la CMI.

Le gouverneur de l'Ohio a écrit à propos de la coopération de longue date avec le gouvernement canadien et de son travail sur l'Annexe à la Charte des Grands Lacs avec le Québec et l'Ontario et a signalé qu'un manque de coopération aux termes du Traité des eaux limitrophes aurait des répercussions sur son État ainsi que sur le Canada.

J'ai des dizaines de lettres de membres du Congrès, de sénateurs, de gouverneurs, d'organisations non gouvernementales et de citoyens ordinaires.

Qu'est-il advenu de tous ces puissants politiciens de toutes les allégeances politiques d'un peu partout dans l'Amérique du Nord qui ont écrit au secrétaire d'État après que le Canada eut demandé que la question soit renvoyé à la CMI? Une déclaration conjointe entre le Canada et les États-Unis, le Dakota du Nord, le Minnesota et le Manitoba a été émise, annonçant une entente. Cette dernière exige des mesures de protection environnementales, un examen scientifique des espèces aquatiques nuisibles, euphémisme diplomatique pour désigner les espèces envahissantes. L'entente prévoit une évaluation biologique. Elle prévoit un système de filtration de roches et de gravier ainsi qu'un système de filtration plus perfectionné.

Le zèle avec lequel l'entente a été conclue était prometteur à l'époque, mais cette entente a maintenant été rompue. Il semble que les voies diplomatiques aient été épuisées.

C'est un problème international d'importance internationale. Je suis très heureux que tous les députés, indépendamment de leur allégeance ou de leur circonscription, fassent front commun en vue d'envoyer un message clair au Dakota du Nord qu'il doit cesser ses activités et prendre des mesures correctrices au sujet du projet du lac Devils.

Après l'adoption de la motion à l'unanimité, j'aimerais que le ministre de l'Environnement et le ministre des Affaires étrangères soulèvent la question auprès du gouvernement américain afin qu'il prenne des mesures dans ce dossier très important.

● (2210)

L'hon. Raymond Simard (Saint-Boniface, Lib.): Monsieur le Président, le député de Lac-Saint-Louis faisait remarquer tout à l'heure que la plupart des députés qui participent au débat sur ce sujet viennent du Manitoba. Il est bien agréable qu'un député du Québec et, maintenant, un député de la Colombie-Britannique entrent dans la discussion.

Je trouve intéressant que le député de Newton—Delta-Nord ait tenu à prendre la parole à ce sujet aujourd'hui. Je sais que le bassin hydrographique du lac Winnipeg s'étend jusqu'aux pieds des Rocheuses. J'aimerais savoir pourquoi il tenait tant à intervenir, car j'ai trouvé son discours excellent.

M. Sukh Dhaliwal: Monsieur le Président, je commencerai par féliciter tous les députés qui ont pris la parole aujourd'hui, toutes allégeances politiques confondues, et plus particulièrement les députés libéraux de Saint-Boniface et de Winnipeg-Centre-Sud qui ont fait du bon travail dans le dossier du lac Devils.

Le lac Winnipeg est le dixième lac d'eau douce en importance dans le monde. En tant que Canadiens, nous devons, comme je l'ai dit plus tôt, faire front commun sur cette question afin d'envoyer un message clair aux autorités américaines. En prenant la parole ici en tant que député de la Colombie-Britannique, j'envoie à l'État voisin, celui de Washington, le message que de telles mesures ne sauraient être tolérées.

Je l'ai dit tout à l'heure, j'ai reçu des tas de lettres de gouverneurs, de membres du congrès et de sénateurs américains condamnant les

mesures prises par le gouvernement du Dakota du Nord en ce qui concerne le lac Devils.

Je félicite encore une fois tous les députés qui ont pris la parole aujourd'hui du bon travail qu'ils ont fait.

Mme Judy Wasylcia-Leis (Winnipeg-Nord, NPD): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Il y a eu des discussions entre les partis et je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que je propose une motion, avec l'appui du député de Selkirk—Interlake, du député de Saint-Boniface et du député de Rosemont—La Petite-Patrie. Je propose donc:

Que la Chambre presse le gouvernement de continuer de prendre tous les moyens possibles pour faire cesser immédiatement le détournement des eaux du lac Devils dans le réseau hydrographique canadien jusqu'à la prise de mesures environnementales et sanitaires adéquates, notamment la mise en place d'un filtre intermédiaire, et de collaborer avec les autorités compétentes du Dakota du Nord et des États-Unis pour s'assurer du respect des principes énoncés dans la déclaration conjointe d'août 2005.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): L'honorable députée de Winnipeg-Nord a-t-elle le consentement unanime de la Chambre afin de proposer la motion?

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, je veux d'abord remercier et féliciter la députée de Winnipeg-Nord de tout le travail qu'elle a fait afin que cette question soit abordée ici ce soir.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Étant donné que la motion a été adoptée, pourriez-vous informer la Chambre de ce qui fait l'objet du débat maintenant?

● (2215)

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Conformément à l'ordre spécial adopté plus tôt aujourd'hui, le débat est censé se poursuivre jusqu'à 22 h 30. Rien dans la motion, qui vient d'être adoptée à l'unanimité par la Chambre, ne fait obstacle à ce qui est prévu. S'il y a encore des députés qui aimeraient formuler des remarques ce soir, ils sont libres de le faire.

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le Président, ma question visait simplement à savoir quelle est la motion qui fait présentement l'objet du débat? Pour que la Chambre puisse tenir un débat, il faut une motion. Pourriez-vous dire à la Chambre quelle motion nous débattons en ce moment, soit depuis que vous avez dit que l'on reprenait le débat?

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Au cours d'un débat d'urgence, la motion qui fait l'objet du débat est « Que la Chambre s'ajourne maintenant. » C'est l'énoncé de la motion que nous débattons.

Le leader du gouvernement à la Chambre a la parole.

Article 52 du Règlement

L'hon. Peter Van Loan: Monsieur le Président, je voudrais simplement ajouter que, si je comprends bien, il y a actuellement un ordre qui s'applique. Ce que j'ai à dire est très intéressant, puisque ce parti a donné son accord. Cela dit, la présidence peut, comme toujours dans le cas d'un débat d'urgence, mettre fin au débat lorsque, de l'avis du Président, le débat est terminé.

Mme Libby Davies: Monsieur le Président, avec tout le respect que je vous dois, nous avons convenu que le débat se poursuivrait jusqu'à 22 h 30. C'est un sujet très important. Le député de Sault Ste. Marie demande la parole pendant approximativement dix minutes. Je ne crois pas que cela soit déraisonnable. Nous demanderons donc aux députés de laisser le député parler.

Il est merveilleux que la motion a été adoptée, et nous en remercions les députés, mais cela ne termine pas le débat. Nous demanderons au Président de permettre que le débat se poursuive jusqu'à 22 h 30, comme tous les députés en avaient convenu, afin que nous puissions terminer le débat au moment prévu.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Comme tous les députés le savent, les occupants du fauteuil sont au service de la Chambre, et celle-ci a adopté un ordre spécial pour que le débat d'urgence de ce soir dure pendant trois heures et se poursuive jusqu'à 22 h 30. D'ici là, si des députés veulent continuer de parler, la présidence leur accordera la parole.

Je remercie les députés de m'avoir donné l'occasion d'éclaircir ce sujet, et je donne maintenant la parole au député de Sault Ste. Marie.

M. Tony Martin (Sault Ste. Marie, NPD): Monsieur le Président, nous pourrions continuer au cours des 12 prochaines minutes à nous quereller de part et d'autre au sujet de la question de savoir si nous devrions débattre cette question plus à fond ce soir, mais je préfère revenir à la teneur de la motion dont nous sommes saisis.

Je remercie la députée de Winnipeg-Nord d'avoir travaillé si fort pour présenter cette motion afin que nous la débattions et que nous ayons cette résolution que nous avons tous appuyée. Je la remercie du travail qu'elle a fait pour nous amener au point où nous avons tous pu appuyer une proposition que, par le truchement du gouvernement, nous présenterons à nos voisins américains, pour que, enfin, nous puissions proposer des solutions constructives et positives à ce problème épineux et inquiétant. La députée et nos autres collègues qui ont pris la parole ce soir sont aux prises avec ce problème et le resteront si nous continuons simplement d'agir comme nous le faisons actuellement.

Il est également intéressant que nous, qui avons présenté cette motion ce soir, n'ayons eu qu'un intervenant sur cette question. Je pense donc qu'il convient que nous ayons une deuxième chance de présenter d'autres idées sur cette importante question.

Dans le temps qu'il me reste, je voudrais faire quelques brefs commentaires sur trois points que ce sujet nous donne l'occasion d'aborder. L'un d'eux est un problème récurrent, et les néo-démocrates sont certes de cet avis, au niveau des ententes canado-américaines que nous signons dans toutes sortes de domaines. Nous finissons par nous retrouver dans des situations comme celle dont nous discutons ce soir. Nous nous penchons sur une question, nous croyons en être arrivés à des ententes, nous venons tout près de trouver une solution satisfaisante, et finalement les États-Unis décident unilatéralement, en ne tenant compte que de leur propre intérêt, de prendre une mesure qui aura des répercussions très négatives sur les intérêts du Canada et des provinces canadiennes, tant à court qu'à long termes.

Nous avons vu ce problème à de nombreuses reprises et nous en sommes encore une fois témoins ici ce soir. Je crois que le gouvernement devra en tenir compte lorsqu'il ira, avec cette résolution en main, discuter de ces questions avec les responsables du gouvernement du Dakota du Nord et nos homologues américains à Washington. C'est une tendance que nous devons tuer dans l'oeuf. Nous devons nous imposer. Nous devons défendre les intérêts du Canada afin de protéger notre souveraineté, nos terres, notre écosystème et nos ressources.

C'est une question qui doit être prise en compte au cours de nos discussions ici ce soir. C'est très important. Cela deviendra encore plus important à mesure que nous tenterons de protéger cette ressource rare dont nous disposons et qui est si précieuse et si importante, c'est-à-dire nos ressources en eau et notre réseau hydrographique. Nous ne devons jamais permettre que quoi que ce soit mette cette ressource naturelle en péril, dans l'intérêt de l'un ou de l'autre, ce qui est actuellement le cas.

Le deuxième problème qui, selon moi, mérite l'attention des Canadiens est celui des espèces envahissantes qui se retrouvent dans le système de la rivière Rouge et dans le lac Winnipeg à cause de la dérivation des eaux du lac Devils. On nous a parlé de problèmes de ce genre à maintes reprises, mais nous n'y avons pas fait attention. Nous les avons ignorés en nous disant peut-être que quelqu'un d'autre s'en occuperait.

Des espèces envahissantes ont déjà fait leur apparition au pays. Elles ont eu un effet visible à court terme, mais à mesure que le temps passe et que nous essayons de protéger nos ressources naturelles contre les espèces qui n'auraient jamais dû se retrouver ici, nous voyons qu'il y a aussi des effets à long terme. Les espèces envahissantes nous inquiètent à bien des égards. Elles attaquent nos écosystèmes et pourraient en mettre l'existence même en péril si nous ne réagissons pas sans tarder, dès le départ, alors que nous venons de repérer le problème.

Dans le cas qui retient notre attention actuellement, nous avons bel et bien repéré le problème. Nous pouvons prendre des mesures préventives. Ensemble, les gouvernements des États-Unis, du Dakota du Nord, du Manitoba et du Canada pourraient établir des mécanismes utiles pour venir à bout du problème.

Nous avons eu un problème semblable dans ma province, et plus particulièrement dans la région du lac Supérieur et des autres Grands Lacs, qui ont une si grande importance pour les gens de ma circonscription, Sault Ste. Marie, et pour les autres habitants du Nord de l'Ontario. Nous avons vu l'invasion des moules zébrées, qui suscitent tant d'inquiétudes et causent tant de dommages à l'heure actuelle. Il nous faudra littéralement dépenser des millions de dollars pour tâcher de corriger ce problème à l'avenir.

● (2220)

Nous n'avons rien fait au sujet de la lamproie, qui est devenue un réel problème et tout un défi pour nous. Chaque année, nous dépensons littéralement des millions de dollars pour traiter les eaux de la rivière St. Mary à Sault Ste. Marie, non pas pour nous débarrasser de la lamproie, ce que nous devrions faire, mais simplement pour en contrôler la propagation. La lamproie s'attaque aux poissons qui sont si importants pour l'écosystème et pour le gagne-pain de bon nombre de nos électeurs, amis et voisins là-bas, sans parler du gagne-pain de nos Premières nations.

Article 52 du Règlement

Il est important que nous traitions ce soir de la question des espèces envahissantes et que nous profitons de l'occasion pour prendre des mesures préventives afin de stopper ce problème avant qu'il ne soit plus possible de le contrôler.

Le troisième élément, et c'est peut-être le plus important dans toute cette histoire, est notre façon de gérer nos eaux. C'est une situation étrange à certains égards.

Hier soir, à Sault Ste. Marie, j'ai animé une tribune publique de concert avec des scientifiques et des ingénieurs de la Commission mixte internationale. Plusieurs organisations de ma région en avaient pris l'initiative. Ces organisations sont préoccupées au sujet du bassin hydrographique du lac Supérieur et du lac Huron et du fait que le niveau de notre eau diminue.

Le niveau d'eau du lac Supérieur a baissé de deux pieds au cours des six à neuf derniers mois. Les gens qui habitent le long de ce lac le constatent et ils sont préoccupés. Ils veulent savoir pourquoi cela se produit. Ils veulent savoir si nous pouvons faire quoi que ce soit à cet égard. Ils veulent savoir si, ensemble, les gouvernement canadien et américain peuvent vraiment déterminer et découvrir ce qui se passe afin que nous puissions protéger notre ressource en eau, qui est en fait un dépôt glaciaire. Une fois qu'il sera disparu, il ne reviendra plus.

Notre eau est une ressource naturelle que nous, Canadiens, n'apprécions pas pleinement. Nous n'apprécions pas l'importance de notre eau aujourd'hui et à l'avenir. Je parle d'eau propre, d'eau potable, d'eau qui peut maintenir la vie sous toutes ses formes. C'est de cela qu'il est question au Manitoba, dans le bassin de la rivière Rouge et le lac Winnipeg. Nous parlons de protéger l'intégrité de cette ressource en eau pour qu'elle demeure une source de vie pour nos moyens de subsistance, pour nos poissons, nos animaux, nos arbres et les collectivités situées le long de ce bassin hydrographique.

Il me semble que si nous faisons preuve d'esprit de collaboration, si nous respectons de bonne foi certains accords signés ensemble et si ces accords étaient efficaces, nous pourrions trouver un moyen de bien protéger la ressource de grande valeur qu'est l'eau et nous ne verrions pas des situations comme celle du lac Devils, au Dakota du Nord, et de la rivière Rouge, dont nous parlons ce soir.

Au fil des ans, sous la surveillance de la Commission mixte internationale, nous avons travaillé en étroite collaboration sur les différents moyens permettant de nous assurer que le niveau des

Grands Lacs, et, en ce qui me concerne, particulièrement le niveau du secteur supérieur des Grands Lacs, est maintenu à l'intérieur de limites acceptables compte tenu de la température, des changements climatiques et de tous les autres facteurs qui se répercutent sur la quantité d'eau que nous avons et l'endroit où aboutit cette eau.

La CMI a travaillé très efficacement jusqu'à maintenant. La CMI est sur le point d'entreprendre une étude de 17 millions de dollars étalée sur environ cinq ans. Tous les 10 ans, la CMI évalue la quantité d'eau dans les Grands Lacs et la gestion de cette eau.

L'événement d'hier soir à Sault Ste. Marie visait à amorcer une participation du public. C'était l'occasion pour les gens qui sont très inquiets des niveaux d'eau du lac Supérieur et du lac Huron de parler aux scientifiques et aux ingénieurs au sujet de leurs observations quotidiennes concernant le lac dont les habitants de la région ont l'intendance. C'était également une occasion pour les ingénieurs et les scientifiques de présenter à mes électeurs et à d'autres personnes présentes, y compris certains Américains, ce qu'ils considèrent comme étant des facteurs importants liés aux débits entrants et sortants.

● (2225)

Ils ont présenté des arguments fort convaincants selon lesquels le phénomène constaté dans les Grands Lacs est lié aux changements climatiques. Au cours des 10 dernières années, nous avons eu des températures supérieures à la normale et des niveaux d'eau inférieurs à la normale, donc il y a un problème.

Cet aspect est fort intéressant. Nous avons un problème d'insuffisance d'eau dans notre région, mais certaines parties des États-Unis connaissent des sécheresses. Dans certaines régions des États-Unis, il y a pénurie d'eau et, pour l'avenir, les autorités ne savent pas où elles obtiendront de l'eau une fois qu'elles auront épuisé l'eau de ruissellement glaciaire des montagnes...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Comme il est 22 h 29, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, je déclare la motion adoptée.

(La motion est adoptée.)

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Par conséquent, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement, la Chambre s'ajourne à demain, à 10 heures.

(La séance est levée à 22 h 29.)

TABLE DES MATIÈRES

Le jeudi 14 juin 2007

AFFAIRES COURANTES			
Réponse du gouvernement à des pétitions			
M. Lukiwski	10587	M. Masse	10606
La Fondation autochtone de guérison		M. Laframboise	10609
M. Bruinooge	10587	Report du vote sur la motion	10610
Les délégations interparlementaires		Loi sur les marques olympiques et paralympiques	
M. Hiebert	10587	Projet de loi C-47. Étape du rapport	10610
Les comités de la Chambre		M. Thompson (au nom du ministre de l'Industrie)	10610
Condition féminine		Projet de loi C-47. Motion d'adoption	10610
Mme Neville	10587	Adoption de la motion	10610
Accès à l'information, protection des renseignements personnels et éthique		M. Thompson (au nom du ministre de l'Industrie)	10610
M. Stanton	10587	Projet de loi C-47. Troisième lecture	10610
La Loi sur l'emploi dans la fonction publique		M. Carrie	10610
M. Easter	10587	M. Wilson	10611
Projet de loi S-201. Première lecture	10587	M. Malo	10613
Adoption de la motion; première lecture du projet de loi	10588	M. Julian	10615
Construction de Défense (1951) Limitée		M. Fast	10617
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	10588	Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi	10619
Pétitions		La Loi sur la mise en quarantaine	
Le Programme de contestation judiciaire		Projet de loi C-42. Étape du rapport	10619
M. Proulx	10588	M. Clement	10619
Les fiducies de revenu		Motion d'adoption	10619
M. Savage	10588	Adoption de la motion	10619
M. Szabo	10588	Projet de loi C-42. Troisième lecture	10619
Les visas de visiteur		M. Fletcher	10619
M. Malhi	10588		
Les fiducies de revenu		DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS	
M. Pacetti	10588	Les Monuments de la francophonie	
Questions au Feuilleton		M. Galipeau	10619
M. Lukiwski	10589	Le secteur manufacturier	
		M. Maloney	10620
INITIATIVES MINISTÉRIELLES		Le 350^e anniversaire de fondation de la ville de Longueuil	
La Loi sur les transports au Canada		Mme St-Hilaire	10620
Projet de loi C-11. Deuxième lecture et adoption des amendements du Sénat	10590	Les affaires autochtones	
M. Julian	10590	Mme Bell (Île de Vancouver-Nord)	10620
M. Ouellet	10592	Les Sénateurs d'Ottawa	
M. Laframboise	10592	M. Miller	10620
M. Masse	10593	La Médaille de la bravoure	
M. Laframboise	10593	M. Dhaliwal	10620
M. Christopherson	10596	La Médaille de la bravoure	
M. Jean	10597	M. Calkins	10621
Mme Brunelle	10597	La Journée mondiale du don de sang	
Mme Davies	10598	Mme Gagnon	10621
M. Laframboise	10600	Les affaires autochtones	
Mme Priddy	10601	M. Bruinooge	10621
M. Carrier	10601	Kurt Waldheim	
M. Ouellet	10603	M. Eyking	10621
Mme Kadis	10603	Les anciens combattants	
M. Laframboise	10604	Mme Hinton	10621
M. Ouellet	10604	Le projet Access Health Centre	
M. Laframboise	10606	Mme Savoie	10622

L'anniversaire de la congrégation Beth Shalom	
M. Bélanger	10622
L'Autorité palestinienne	
Mme Deschamps	10622
Les affaires étrangères	
M. Savage	10622
La Loi d'exécution du budget de 2007	
M. Petit	10622

QUESTIONS ORALES

L'Afghanistan	
M. Dion	10623
M. Van Loan	10623
M. Dion	10623
M. Van Loan	10623
M. Dion	10623
M. Van Loan	10623
Mme Jennings	10623
M. Van Loan	10624
Mme Jennings	10624
M. Van Loan	10624
M. Duceppe	10624
M. Van Loan	10624
M. Duceppe	10624
M. Van Loan	10624
Mme Lavallée	10624
M. Van Loan	10624
Mme Lavallée	10624
M. Van Loan	10624
M. Layton	10625
M. Van Loan	10625
M. Layton	10625
M. Van Loan	10625
La formule de péréquation	
M. Goodale	10625
M. Flaherty	10625
M. Brison	10625
M. Flaherty	10625
M. McGuire	10625
M. Flaherty	10626
M. D'Amours	10626
M. Flaherty	10626
L'environnement	
M. Bigras	10626
M. Baird	10626
M. Bigras	10626
M. Baird	10626
Le patrimoine canadien	
Mme Barbot	10626
Mme Oda	10626
Mme Barbot	10626
Mme Oda	10627
Les affaires autochtones	
Mme Neville	10627
M. Bruinooge	10627
Mme Neville	10627
M. Bruinooge	10627
Mme Keeper	10627

M. Clement	10627
Mme Keeper	10627
M. Clement	10627
Le patrimoine canadien	
M. Lauzon	10627
Mme Oda	10628
La fiscalité	
M. Marston	10628
Mme Skelton	10628
Les ressources humaines et le développement social	
M. Marston	10628
M. Solberg	10628
La citoyenneté et l'immigration	
M. Alghabra	10628
M. Komarnicki	10628
M. Alghabra	10628
M. Komarnicki	10629
M. Karygiannis	10629
M. Komarnicki	10629
M. Karygiannis	10629
M. Komarnicki	10629
La base militaire de Bagotville	
M. Bouchard	10629
M. Hiebert	10629
Le transport maritime	
M. Roy	10629
M. Cannon	10630
Les ressources naturelles	
M. Simard	10630
M. Baird	10630
La santé	
Mme Smith	10630
M. Clement	10630
Les relations canado-américaines	
Mme Savoie	10630
M. Hiebert	10630
Les affaires étrangères	
M. Comartin	10630
M. Emerson	10630
Les pêches et les océans	
M. MacAulay	10631
M. Hearn	10631
Le budget	
M. Lake	10631
Mme Verner	10631
Le commerce international	
Mme Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques)	10631
M. Emerson	10631

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

La Loi sur les transports au Canada	
Projet de loi C-11. Deuxième lecture et adoption des amendements du Sénat	10631
Adoption de la motion; deuxième lecture et adoption des amendements	10632

Les travaux de la Chambre

M. Goodale.....	10632
M. Van Loan.....	10632

INITIATIVES MINISTÉRIELLES**La Loi sur la faillite et l'insolvabilité**

Initiatives ministérielles: projet de loi C-62.....	10633
M. Van Loan.....	10633
Motion.....	10633
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi; étude en comité plénier; rapport; approbation; troisième lecture et adoption du projet de loi.....	10633

AFFAIRES COURANTES**Les comités de la Chambre****Opérations gouvernementales et prévisions budgétaires**

Mme Marleau.....	10633
Motion d'adoption.....	10633
Adoption de la motion.....	10634

INITIATIVES MINISTÉRIELLES**La Loi sur la mise en quarantaine**

Projet de loi C-42. Troisième lecture.....	10634
M. Fletcher.....	10634
M. Szabo.....	10635
Mme Brown (Oakville).....	10635
M. Szabo.....	10636
Mme Kadis.....	10637
Mme Gagnon.....	10638
M. St-Cyr.....	10640
M. Szabo.....	10640
Mme Priddy.....	10641
M. Szabo.....	10642
M. Fletcher.....	10642
M. Szabo.....	10643
M. Fletcher.....	10644
Mme Davies.....	10645
M. Laframboise.....	10646
Mme Chow.....	10648
M. Cullen (Etobicoke-Nord).....	10649

INITIATIVES PARLEMENTAIRES**La Loi réglementant certaines drogues et autres substances**

Projet de loi C-428. Deuxième lecture.....	10649
Mme Jennings.....	10649
M. Fletcher.....	10650
Mme Smith.....	10652
M. Shipley.....	10653
M. Warkentin.....	10655
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi; renvoi à un comité.....	10655

Les travaux de la Chambre

M. Van Loan.....	10655
Motion.....	10655
Adoption de la motion.....	10656

INITIATIVES MINISTÉRIELLES**La Loi sur la mise en quarantaine**

Projet de loi C-42. Troisième lecture.....	10656
Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi.....	10656

La Loi sur les transports au Canada

M. Cannon.....	10656
Projet de loi C-58. Deuxième lecture.....	10656
M. Fast.....	10656
M. Dhaliwal.....	10658
M. Wilson.....	10659
M. Laframboise.....	10659
Mme Davies.....	10661
M. Atamanenko.....	10663
M. Calkins.....	10664
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	10664
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi et renvoi à un comité.....	10665

DÉBAT D'URGENCE**Le projet de détournement des eaux du lac Devils**

Mme Wasylcia-Leis.....	10665
Motion.....	10665
M. Scarpaleggia.....	10667
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	10668
M. Obhrai.....	10668
M. Lukiwski.....	10669
M. Dhaliwal.....	10669
M. Simard.....	10670
M. Bezan.....	10670
M. Simard.....	10671
M. Bruinooge.....	10672
M. Simard.....	10672
M. Bezan.....	10674
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	10674
Mme Neville.....	10674
M. Bezan.....	10676
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	10676
M. Bigras.....	10676
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	10678
Mme Wasylcia-Leis.....	10679
M. Simard.....	10679
Mme Smith.....	10679
M. Scarpaleggia.....	10681
M. Bezan.....	10681
M. Simard.....	10681
M. Fletcher.....	10681
M. Scarpaleggia.....	10683
M. Dhaliwal.....	10684
M. Simard.....	10685
Mme Wasylcia-Leis.....	10685
Motion.....	10685
Adoption de la motion.....	10685
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	10685
M. Martin (Sault Ste. Marie).....	10686
Adoption des motions.....	10687

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

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

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada

Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Téléphone : (613) 941-5995 ou 1-800-635-7943

Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757

publications@tpsgc.gc.ca

<http://publications.gc.ca>

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

Additional copies or the English version of this publication may be obtained from Publishing and Depository Services

Public Works and Government Services Canada

Ottawa, Ontario K1A 0S5

Telephone: (613) 941-5995 or 1-800-635-7943

Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757

publications@pwgsc.gc.ca

<http://publications.gc.ca>