



CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 141 • NUMÉRO 120 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mercredi 28 février 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 mercredi 28 février 2007

La séance est ouverte à 14 heures.

Prière

• (1405)

[Traduction]

Le Président: Comme nous avons l'habitude de le faire le mercredi, nous allons maintenant chanter l'hymne national, qui sera entonné par le député de Crowfoot.

[*Les députés chantent l'hymne national.*]

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LA COMPAGNIE HERSHEY

M. Scott Reid (Lanark—Frontenac—Lennox and Addington, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, la compagnie Hershey a annoncé qu'elle fermerait son usine de Smiths Falls.

Ils est difficile d'exagérer les répercussions de cette décision. Elle entraînera la suppression de 500 emplois à l'usine et fera perdre à l'Ontario un marché de 1000 litres de lait par jour. Le magasin de chocolats Hershey, visité par des centaines de milliers de personnes chaque année, n'attirera plus les touristes.

Ce ne sont pas cependant les seules raisons pour lesquelles je demande aujourd'hui à Hershey de revenir sur sa décision.

Cette décision est le résultat de ce que la compagnie appelle la transformation de sa chaîne d'approvisionnement mondiale, un processus qui, de par sa nature, a tendance à ne pas tenir compte des centres de profit locaux. Bien que personne ne puisse nier que les salaires au Mexique sont inférieurs à ceux de Smiths Falls, il est également clair que certaines choses ne peuvent pas être mondialisées.

Les décideurs en Pennsylvanie ne tiennent peut-être simplement pas compte de la qualité supérieure du lait canadien, qui sera difficile à reproduire à l'étranger, et du fait que fermer la chocolaterie, qui est très lucrative, n'a aucun sens, puisqu'elle répond aux besoins d'un marché local.

Dans le passé, Milton Hershey comprenait le lien qui existe entre la collectivité et les bénéficiaires. Je demande maintenant à ses successeurs de suivre son exemple.

LE ZIMBABWE

L'hon. Joe McGuire (Egmont, Lib.): Monsieur le Président, le Zimbabwe est aujourd'hui un cimetière.

Le Zimbabwe traverse actuellement une des pires catastrophes humanitaires de l'histoire récente. On estime que cette catastrophe est dix fois pire que celle qui a frappé le Darfour. Pourtant les Nations Unies avaient affirmé qu'une telle situation ne se reproduirait pas.

Le président Robert Mugabe a anéanti une des nations les plus prospères et productives du continent africain. La population du Zimbabwe a été décimée par une famine dont le gouvernement est à l'origine et par la maladie. L'économie s'est effondrée et on estime que 1,2 million de Zimbabwéens ont fui le pays.

Actuellement au Zimbabwe, il y a, selon les estimations, 1,3 million d'orphelins; un taux de chômage de 80 p. 100; des millions de personnes disparues; 42 000 femmes qui sont mortes en couche l'an dernier par rapport à 1 000 il y a une décennie; une espérance de vie moyenne qui a chuté de 30 ans depuis 1990, passant de 67 à 37 ans; et un adulte sur cinq qui est infecté par le VIH-sida.

En dépit de toute cette souffrance, Robert Mugabe a organisé une réception à grand déploiement pour célébrer son anniversaire de naissance. L'événement a coûté plus de 300 millions de dollars zimbabwéens. En fait, le président a donné une réception à des funérailles, celles du Zimbabwe.

Je demande au Parlement du Canada d'appuyer le peuple du Zimbabwe.

* * *

[Français]

LES JEUX DU QUÉBEC

M. Raymond Gravel (Repentigny, BQ): Monsieur le Président, du 2 au 10 mars, des milliers de jeunes Québécois et Québécoises ainsi que leurs entraîneurs et accompagnateurs se retrouveront dans la MRC de L'Assomption à l'occasion de la 42^e finale des Jeux du Québec.

Depuis plus d'un an, des centaines de personnes sont à pied d'oeuvre pour offrir à tous ces jeunes un accueil mémorable et des jeux sans faille avec l'appui indéfectible des autorités municipales de Charlemagne, L'Assomption, L'Épiphanie — ville et paroisse —, de Repentigny et de Saint-Sulpice, ainsi que de nombreux partenaires et commanditaires.

Qu'on me permette de féliciter et de remercier toutes les personnes associées à cet événement qui connaîtra sans doute un franc succès, notamment le conseil d'administration de ces 42^e jeux présidé par M. Dany Bergeron.

Déclarations de députés

J'invite mes concitoyennes et concitoyens à assister, en grand nombre, aux compétitions sportives et à l'ensemble des activités proposées à l'occasion « Des jeux d'enfer », comme le dirait notre mascotte Tison.

* * *

[Traduction]

LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE LA FEMME

Mme Penny Priddy (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, chaque année, le 8 mars, nous célébrons la Journée internationale de la femme. À l'origine, cette journée a été instaurée pour marquer l'incendie survenu à l'usine de la Triangle Shirtwaist, lors duquel 146 femmes ont péri parce que les portes de l'usine étaient verrouillées.

Aujourd'hui, presque 100 ans plus tard, nous prenons conscience de tout le chemin que nous avons parcouru, et de tout le chemin qui reste à faire.

Trop de femmes travaillent encore dans des conditions très difficiles. Trop de femmes vivent dans la pauvreté. Trop de femmes n'arrivent pas à faire garder leurs enfants, soit parce qu'elles n'ont pas accès à des services convenables, soit parce qu'elles n'en ont pas les moyens. Trop de femmes sont victimes de violence chez elles et dans leur collectivité. Trop de femmes ne reçoivent pas un salaire égal pour un travail d'égale valeur.

À l'occasion de la journée du 8 mars, toutes les femmes sont invitées à célébrer leur pouvoir et leur potentiel. J'aimerais souhaiter à toutes les femmes qui siègent à la Chambre, ainsi qu'à toutes les femmes de ma collectivité, Surrey, et du reste du Canada, une très heureuse Journée internationale de la femme.

* * *

L'UNIVERSITÉ DU MANITOBA

M. Rod Bruinooge (Winnipeg-Sud, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de souligner aujourd'hui le 130^e anniversaire de la fondation de l'un des établissements d'enseignement les plus renommés au pays, l'Université du Manitoba, qui est située dans ma circonscription, celle de Winnipeg-Sud.

Fondée en 1877, la première université de l'Ouest canadien a transformé des milliers de vies. Aujourd'hui, elle représente le plus précieux actif intellectuel de la province en apportant une contribution inestimable à son succès économique et culturel, en rehaussant son image dans le monde entier et en formant des leaders. Pour moi, l'Université du Manitoba est le joyau de Winnipeg-Sud.

Cette université est particulièrement réputée pour la qualité de son enseignement et de la recherche qui s'y fait. Parmi ses 170 000 diplômés, on note des boursiers de la fondation Cecil Rhodes, des athlètes de haut niveau, des dirigeants communautaires, des chercheurs de calibre international et des universitaires. Plusieurs députés de cette Chambre sont même diplômés de cette excellente institution qui est également mon alma mater.

L'Université du Manitoba dispense un enseignement de classe internationale et continue d'avoir une influence mondiale. Elle est en effet un centre de recherches important où des scientifiques, des universitaires et des étudiants sont en quête d'idées novatrices qui permettront de relever les grands défis auxquels devront faire face le Canada et le monde entier au XXI^e siècle.

J'espère que tous les députés célébreront avec moi cette journée très spéciale.

●(1410)

LA NOMINATION DES JUGES

L'hon. Raymond Chan (Richmond, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre lui-même a admis que les juges seraient choisis en fonction de ses propres objectifs et de son propre programme.

Je suis très préoccupé par les attaques conservatrices à l'endroit de l'indépendance de la magistrature et de la séparation des pouvoirs exécutif et législatif.

Je suis également très préoccupé par les intentions du gouvernement, car il a déjà éliminé la Commission du droit du Canada et le Programme de contestation judiciaire.

L'indépendance de la magistrature est l'un des fondements de la démocratie canadienne. Or, même le Conseil canadien de la magistrature s'est élevé contre les attaques du gouvernement. La juge en chef actuelle et son prédécesseur ont déclaré que le gouvernement tentait de s'interposer dans le processus de détermination de la peine et que le gouvernement conservateur mettait l'indépendance de l'appareil judiciaire « en péril ».

Je demande au gouvernement de cesser ses attaques contre l'indépendance de notre appareil judiciaire.

* * *

LA ROYAL MANITOBA WINTER FAIR

M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC): Monsieur le Président, je voudrais attirer votre attention sur un événement marquant dans ma circonscription, celle de Brandon—Souris. Il s'agit de la 100^e édition de la Royal Manitoba Winter Fair, qui aura lieu à Brandon du 26 au 31 mars.

Sa Majesté la Reine Elizabeth II a assisté à la foire en 1970 et l'a officiellement déclarée événement royal. La Royal Manitoba Winter Fair est l'une des trois seules foires dans le monde entier à avoir la désignation royale; elle est reconnue comme étant un des principaux événements agricoles du Canada.

Parmi les activités de la foire, on compte des épreuves équestres, une compétition de chevaux lourds, une exposition et une vente de bétail, des programmes de sensibilisation, des spectacles ainsi que plus de 300 stands commerciaux et agricoles.

Cette année, la Royal Manitoba Winter Fair mettra en scène l'inestimable patrimoine et la riche histoire de notre région en célébrant un siècle d'excellence agricole dans la région de l'Ouest du Manitoba.

Monsieur le Président, je vous invite, tout comme j'invite tous les Canadiens, à visiter la 100^e édition de la Royal Manitoba Winter Fair à Brandon, au Manitoba, du 26 au 31 mars. Tous devraient projeter d'y aller.

[Français]

LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

Mme Francine Lalonde (La Pointe-de-l'Île, BQ): Monsieur le Président, la situation en Guinée est très préoccupante. La semaine dernière, plusieurs organisations québécoises et canadiennes, des ONG, des syndicats, des groupes de femmes et des groupes de défense des droits humains ont demandé au ministre des Affaires étrangères qu'il déploie tous les moyens diplomatiques à sa disposition pour convaincre le président guinéen de mettre un terme à toute répression — plus de 100 personnes sont mortes, dont plusieurs jeunes — et de mettre fin à l'état de siège. Le Canada n'a rien fait, alors que la communauté internationale s'est mobilisée rapidement.

Lundi, le calme est revenu quand le président Lansana Conté a accepté de nommer comme premier ministre un des candidats de la coalition, le diplomate Lansana Kouyaté.

Pourtant, la paix est fragile. La population a manifesté son ras-le-bol de l'autoritarisme du président et de la corruption de son régime. L'économie se ressent de la crise. Le président s'accroche. La communauté internationale doit rester vigilante.

* * *

[Traduction]

LA JUSTICE

M. Kevin Sorenson (Crowfoot, PCC): Monsieur le Président, le Parti conservateur du Canada prend la défense des victimes de crime et fait son travail pour éviter qu'il y ait d'autres victimes à l'avenir.

Nous avons présenté des mesures législatives visant à assurer la sécurité publique.

Nous avons présenté des projets de loi pour mettre un terme aux peines d'emprisonnement avec sursis dans les cas d'infractions avec violence; pour augmenter les peines minimales obligatoires dans les cas de crimes commis à l'aide d'armes à feu; pour faire passer de 14 à 16 ans l'âge de la protection contre des activités sexuelles; pour lutter contre les courses de rue; pour punir sévèrement les récidivistes et les conducteurs en état d'ébriété; pour inverser le fardeau de la preuve pendant l'enquête sur le cautionnement. Nous avons même un projet de loi portant sur les produits de la criminalité.

Il y a plus. Nous avons présenté le projet de loi prévoyant l'imposition de peines plus sévères aux personnes condamnées pour des infractions sexuelles ou violentes et une gestion plus efficace de ces personnes.

Les Canadiens veulent que des conditions plus strictes soient imposées aux récidivistes. Les partis d'opposition devront rendre des comptes aux électeurs pour avoir retardé les choses et pour être revenus sur la position qu'ils avaient adoptée à l'égard de ces dossiers liés à la justice pénale pendant la dernière campagne électorale.

Notre gouvernement apporte au système de justice pénale les modifications pour lesquelles les Canadiens ont voté et que les libéraux ont refusé de faire, alors qu'elles accroissent la sécurité des Canadiens.

* * *

LA CITOYENNETÉ

M. John Cannis (Scarborough-Centre, Lib.): Monsieur le Président, au cours des travaux du Comité de la défense, hier, la députée conservatrice de Renfrew—Nipissing—Pembroke a parlé de la France et des conditions de déploiement, comme on les appelle.

Déclarations de députés

Elle a aussi parlé du chef de l'opposition et de sa double citoyenneté, ce qui n'avait rien à voir avec le sujet à l'étude.

Qu'essayait-elle d'insinuer au juste? Voulait-elle dire que, parce que la mère du chef de l'opposition est française, il est moins canadien que la députée ou que les autres Canadiens? Veut-elle dire qu'en tant que Canadien d'origine grecque, je suis moins canadien qu'elle ou que d'autres personnes? Est-ce que les origines doubles d'une personne justifient qu'on l'étiquette comme un citoyen de deuxième classe?

J'invite la députée et les autres Canadiens, sauf les membres des Premières nations, à jeter un coup d'oeil à leur arbre généalogique. Manifestement, nous venons tous d'un autre pays.

Cependant, je ne suis pas surpris, car ce parti est bien connu pour ses tactiques semant la discorde et dressant les Canadiens les uns contre les autres. Qui sait, il va peut-être bientôt expulser du pays tous les gens qui ont la double citoyenneté. Rien ne me surprend plus de sa part.

* * *

● (1415)

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

M. Jacques Gourde (Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, PCC): Monsieur le Président, à l'émission *Le Point* de lundi dernier, des spécialistes ont confirmé qu'en matière d'environnement, l'ancien gouvernement libéral a simplement prononcé de belles paroles et fait des promesses creuses en voulant réduire les émissions de CO₂ de 6 p. 100 par rapport à 1990.

Le professeur au Département des sciences fondamentales de l'Université du Québec à Chicoutimi, Claude Villeneuve, a déclaré: « La position du Canada [...] ça a été de se tirer dans le pied en prenant un objectif comme celui-là sans avoir étudié auparavant quelles allaient être les contraintes qu'amenait cet objectif-là. »

De plus, le professeur au département d'économie de l'Université Laval, Jean-Thomas Bernard, a ajouté: « Réduire les émissions de cette ampleur-là sur une aussi courte période, c'est complètement irréaliste. L'économie canadienne, telle qu'on la connaît, ne pourrait pas générer de telles réductions. »

On apprend également qu'en cessant le développement des sables bitumineux en Alberta et en fermant les centrales d'électricité au charbon en Ontario, l'écart Dion serait toujours de 216 millions de tonnes de CO₂ de plus qu'en 1990.

Alors que le rôle du Bloc se limitait à constater l'irresponsabilité du gouvernement libéral...

Le Président: L'honorable député de Windsor—Tecumseh a la parole.

* * *

[Traduction]

LE POSTE FRONTALIER DE WINDSOR

M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD): Monsieur le Président, nous avons appris cette semaine que le gouvernement provincial libéral poursuit la honteuse tradition de ses prédécesseurs fédéraux qui avaient l'habitude de faire fi de la volonté des gens de Windsor.

Questions orales

Un bulletin d'information interne envoyé aux initiés du gouvernement a présenté de façon tout à fait inexacte l'opinion des habitants de l'endroit qui avaient assisté à une journée porte ouverte sur le poste frontalier. Les responsables des communications en matière de transport qui ont rédigé ce bulletin ont affirmé que ces gens s'opposaient au percement de tunnels sur la voie menant au nouveau poste frontalier.

C'est tout à fait faux. Mon collègue de Windsor-Ouest et moi avons entendu les témoignages de milliers d'électeurs préoccupés. Une très grande majorité d'entre eux se sont dits en faveur du percement d'un tunnel afin de détourner les camions des rues de la ville et de réduire la congestion et le smog créé par les moteurs tournant au ralenti.

J'exhorte le gouvernement conservateur à faire ce que le gouvernement provincial semble incapable de faire, c'est-à-dire écouter les gens de la collectivité, prendre les mesures qui s'imposent et aller de l'avant avec la construction d'un nouveau poste frontalier à Windsor.

* * *

[Français]

LE GOLF DE DORVAL

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Monsieur le Président, il me fait plaisir de vous informer que plus tard aujourd'hui, je vais remettre au ministre des Transports une pétition signée par plus de 20 000 individus. Cette pétition affirme le désir de plusieurs citoyens du Québec et d'ailleurs de sauvegarder le terrain de golf de Dorval. Ces gens sont préoccupés par les plans d'expansion de l'aéroport de Montréal, qui, selon eux, mèneront à la destruction de l'espace vert du terrain de golf.

[Traduction]

En tant que députée fédérale de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, une circonscription où se trouve l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal ainsi que la ville de Dorval, j'exhorte le ministre des Transports à examiner dûment la question et à répondre rapidement à cette pétition.

* * *

[Français]

LE MOIS DU COEUR

M. Luc Malo (Verchères—Les Patriotes, BQ): Monsieur le Président, février est le Mois du coeur, et je profite de cette occasion pour souligner l'importance de l'activité sportive dans un mode de vie sain. Quel que soit notre âge, la pratique d'une activité physique régulière contribue à notre bien-être général: elle permet d'entretenir la vitalité de notre coeur, d'augmenter notre masse osseuse et de diminuer significativement les incidences de cancer, d'obésité et de diabète, mais réduit également les niveaux de stress et d'anxiété.

Selon la Fédération Mondiale du Coeur, plus de 60 p. 100 de la population mondiale n'est pas assez active. L'Organisation mondiale de la Santé estime que la sédentarisation serait l'une des principales causes de décès et d'invalidité à l'échelle de la planète. Garder un coeur jeune en étant physiquement actif, c'est donc se donner le moyen de vivre bien et longtemps. Je félicite au passage les gens qui, comme Mme Josette Gravier, directrice de l'organisme Les Aînés en forme de Boucherville, se font les porte-parole de cette nécessité.

LE PROJET PORCHLIGHT

M. David McQuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je suis très fier d'informer la Chambre aujourd'hui que de nombreuses communautés au pays réduisent leur consommation d'énergie en s'inspirant d'un projet qui a vu le jour dans ma circonscription d'Ottawa-Sud.

Au cours des dernières semaines, le projet Porchlight a fait son chemin dans de nouvelles municipalités comme Guelph et Thunder Bay, et inspire aussi le Grand Nord canadien. La semaine dernière, 2 000 ampoules éconergétiques ont été distribuées au Yukon. Le froid, la neige et les vents n'ont pas ralenti l'ardeur des bénévoles qui distribuaient les ampoules en traîneau à chiens.

Le projet Porchlight fait voir la lumière aux Canadiens en leur démontrant qu'il est simple de faire des choix éconergétiques et ainsi de réduire leur consommation d'énergie, et par le fait même, les émissions de gaz à effet de serre. Merci aux résidents d'Ottawa-Sud pour avoir montré les succès qu'il est possible d'atteindre.

* * *

● (1420)

[Traduction]

LA LOI ANTITERRORISTE

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Monsieur le Président, hier soir, les partis d'opposition ont voté contre la prorogation de deux dispositions spéciales de la Loi antiterroriste s'appliquant aux situations d'urgence.

En tant que membre du sous-comité chargé d'étudier la Loi antiterroriste, je trouve décevant de constater que les membres libéraux de ce comité, les députés d'Ajax—Pickering, de Vaughan et de Richmond, qui étaient d'avis que ces dispositions étaient nécessaires pour la sécurité des Canadiens, ont décidé d'agir de façon partisane et de voter contre la motion, hier soir.

Comme d'autres députés qui ont fait volte-face, ils n'ont pas tenu compte des conseils judicieux de leurs collègues, dont Bob Rae, Anne McLellan et John Manley.

Au cours des dernières semaines, de nombreux groupes, dont des familles des victimes de la tragédie d'Air India, ont rédigé des lettres suppliant les députés d'appuyer la prorogation de ces dispositions, mais les libéraux ont choisi de faire fi de leur demande. C'est honteux.

De notre côté, nous avons encore à coeur de protéger les Canadiens contre la menace terroriste

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LES PROGRAMMES GOUVERNEMENTAUX

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre utilise la politique financière pour imposer son idéologie néo-conservatrice. Il attaque le statut des femmes, s'en prend au financement de l'alphabétisation, assaille les personnes démunies et vulnérables et restreint l'accès aux tribunaux, tout cela en sabrant dans les budgets.

Est-ce que le premier ministre mettra fin à sa campagne d'intimidation contre les Canadiens décents ou est-ce que son prochain budget continuera de traiter les gens injustement?

Questions orales

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, notre parti a introduit de nouveaux avantages fiscaux pour les personnes âgées. Le Parti libéral s'est opposé à cette mesure.

Notre parti a introduit de nouvelles prestations pour les familles qui ont des enfants, peu importe leurs revenus. Le Parti libéral s'est opposé à cette mesure.

Notre parti a proposé de protéger les droits humains des peuples autochtones et les droits des femmes autochtones à l'égard des biens matrimoniaux. Le Parti libéral s'est opposé à cela.

Le Parti libéral est le parti qui, hier, a voté contre les familles des victimes de la tragédie d'Air India. C'est le parti qui a qualifié les victimes des attaques terroristes du 11 septembre de spectacle forain. Honte au Parti libéral.

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, honte au Parti conservateur, qui a augmenté les impôts de tous les Canadiens.

[Français]

Il a enlevé 3,5 milliards de dollars aux familles en quête de places en garderie. Il enlève 3,5 milliards de dollars aux travailleurs qui doivent absolument améliorer leurs compétences et leur formation professionnelle. Il enlève 2,7 milliards de dollars aux étudiants qui veulent faire des études supérieures.

Pourquoi ce gouvernement est-il si insensible, si étroit d'esprit, si dépourvu de justice sociale?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, les déclarations du chef du Parti libéral sont tout à fait fausses. Le chef du Parti libéral cite des promesses libérales faites pendant la campagne électorale, des promesses qu'ils ont brisées pendant 13 longues années. Ce gouvernement a tenu ses promesses. C'est le Parti libéral qui a brisé ses promesses faites à la population.

L'hon. Stéphane Dion (chef de l'opposition, Lib.): Monsieur le Président, la vérité fait mal au premier ministre. Ce sont des compressions qu'il a faites au détriment des Canadiens. Il n'y a pas plus d'évidence de la malhonnêteté, de l'incompétence fiscale de ce gouvernement que le gâchis qu'il a fait dans le domaine des fiducies de revenu. Le premier ministre avait fait une promesse solennelle aux Canadiens. Il a trahi sa promesse. Il a causé une perte de 25 milliards de dollars, une perte désastreuse pour les fonds de retraite de centaines de milliers de Canadiens.

Comment ce premier ministre peut-il encore se regarder dans le miroir après sa trahison qui a ruiné les espoirs de centaines de milliers de Canadiens?

• (1425)

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, si le chef du Parti libéral était sérieux, il aurait fait ses affaires quand il était au gouvernement, mais il ne l'a pas fait.

[Traduction]

Il n'a pas fait ces choses lorsqu'il faisait partie du gouvernement. S'il n'appuie pas ce que nous faisons, il pourrait au moins se tenir à l'écart et ne pas entraver le progrès.

* * *

LA FISCALITÉ

M. Michael Ignatieff (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, rien...

Des voix: Encore, encore.

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Les députés veulent en entendre davantage et ils seront servis, mais pour en entendre davantage, l'ordre doit régner. Le député d'Etobicoke—Lakeshore a la parole et nous en entendrons davantage de sa part pour le moment et d'un autre député par la suite. Cependant, nous devons avoir un peu d'ordre, s'il vous plaît.

M. Michael Ignatieff: Monsieur le Président, on ne peut compter sur le premier ministre pour dire ce qu'il en est vraiment de l'impôt sur le revenu juste avant le budget. Il continue de nier qu'il a augmenté l'impôt sur le revenu, mais les Canadiens savent très bien qu'il a augmenté l'impôt que doivent payer les petits salariés.

Dale Orr, un économiste, a dit aujourd'hui que la priorité absolue des conservateurs en matière d'impôt sur le revenu devrait être « de revenir là où nous serions si les libéraux avaient remporté les élections au lieu des conservateurs ».

Pourquoi le premier ministre continue-t-il de leurrer les Canadiens en faisant le contraire de ce qu'il dit?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, nous avons réduit la TPS. Nous avons réduit la taxe d'établissement imposée aux immigrants. Nous avons réduit l'impôt des petites entreprises. Nous avons accordé des crédits d'impôt pour les utilisateurs du transport en commun, pour les enfants qui font du sport et pour les personnes âgées. Le parti d'en face a voté contre toutes ces réductions fiscales.

Il n'y a qu'un parti qui veut baisser les impôts et ce n'est très certainement pas le Parti libéral du Canada.

[Français]

M. Michael Ignatieff (Etobicoke—Lakeshore, Lib.): Monsieur le Président, tous les contribuables savent que ce que le premier ministre vient de dire est faux.

L'économiste renommé, Dale Orr, souvent consulté par les conservateurs, a dit que des millions de personnes à faible ou moyen revenu sont, et je cite: « perdants » sous le plan de taxation des conservateurs.

Quand le premier ministre sera-t-il honnête avec les Canadiens et leur dira-t-il qu'il a augmenté les impôts pour les personnes à faible ou à moyen revenu?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le bilan de ce gouvernement est clair. Nous avons coupé des taxes, nous avons coupé la TPS, nous avons coupé des taxes pour les immigrants, nous avons coupé des taxes pour les PME, nous avons coupé des taxes sur les revenus personnels pour les aînés, pour les activités sportives des enfants et pour les étudiants.

Le Parti libéral s'est opposé à ces mesures. Nous donnons des diminutions de taxes à la population. Ils ont donné des fonds aux compagnies publicitaires libérales.

*Questions orales***L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE**

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, on apprend ce matin que le gouvernement fédéral s'apprête à signer de nouveaux contrats militaires avec Boeing et Lockheed Martin.

Alors que les retombées de ces contrats sont estimées à 7,3 milliards de dollars, le premier ministre refuse d'imposer des conditions pour s'assurer que le Québec reçoive la part qui lui revient, c'est-à-dire 60 p. 100, car c'est à ce niveau que l'industrie aéronautique est concentrée au Québec.

Le premier ministre prendra-t-il enfin ses responsabilités et ajoutera-t-il au contrat une clause qui garantit une répartition régionale des retombées?

• (1430)

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, notre objectif est de rebâtir les Forces canadiennes après de longues années.

Nous sommes en train de créer des contrats pour plusieurs achats militaires. Il y aura des retombées économiques pour toutes les industries de la défense nationale à travers le Canada. Nous venons de commencer.

M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ): Monsieur le Président, le premier ministre laisse à Boeing le soin de décider où il investira.

Croit-il vraiment que Boeing investira de l'argent dans ses concurrents, qu'il va donner de l'argent à ses concurrents? Le premier ministre n'a pas appris de ses erreurs passées. Encore une fois, sa politique de laisser-faire coûtera très cher au Québec.

Le premier ministre réalise-t-il que parce qu'il refuse d'assumer ses responsabilités, des milliers d'emplois dans le domaine de l'industrie aéronautique échapperont au Québec?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, ce qui coûtera très cher aux Québécois, c'est la politique du Bloc québécois qui s'oppose à n'importe quel achat pour nos forces armées.

Le chef du Bloc contredit sa propre politique. Il tente seulement de faire campagne pour le Parti québécois, tout comme le chef de l'opposition fait campagne pour le Parti vert. Nous, nous faisons campagne pour les Forces canadiennes.

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, je mentionne au premier ministre que le contrat est un contrat fédéral donné par le gouvernement fédéral au détriment du Québec.

Au lieu de se servir de son pouvoir d'achat pour consolider l'industrie aéronautique, qui est concentrée à près de 60 p. 100 au Québec, le gouvernement conservateur a choisi de laisser faire et les ministres conservateurs du Québec ont abdicé leurs responsabilités.

Comment le gouvernement peut-il justifier qu'après avoir accordé des milliards de dollars en contrat à Boeing, c'est la compagnie qui décidera où se développera l'industrie aéronautique du Canada et non le gouvernement? Une telle attitude s'appelle de la reddition.

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, je suis surpris de l'intérêt soudain du Bloc québécois pour les retombées économiques à la suite de nos achats militaires.

Je suis surpris, puisque dans la plateforme électorale du Bloc québécois, on ne fait aucunement mention d'investir dans nos forces armées. Avec le Bloc québécois, c'est pas d'armée au Canada. Avec

le Bloc québécois, c'est pas d'achats militaires. Avec le Bloc québécois, c'est aucune retombée économique pour le Québec. C'est cela, le Bloc québécois.

M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ): Monsieur le Président, ce qui surprend les Québécois, c'est que le ministre de l'Industrie n'assume pas ses responsabilités de ministre du Québec et qu'il met de côté l'intérêt de l'économie du Québec.

Le ministre de l'Industrie répète qu'il n'entend pas imposer de conditions. Pourtant, des conditions, il en a mis lorsqu'il a exigé qu'au moins 50 p. 100 des retombées économiques devront être dirigées vers l'industrie aérospatiale, dont 30 p. 100 dans neuf secteurs clés identifiés par le gouvernement.

Le ministre admettra-t-il que des conditions, il en a mis quand cela faisait son affaire, mais qu'il refuse d'en mettre pour rendre justice au Québec, parce qu'il a plié devant le premier ministre?

L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, je suis fier de notre bilan. Et je vois encore le Bloc québécois qui questionne et qui s'agite, mais le Bloc québécois ne pourra jamais agir pour les gens de l'industrie aéronautique au Québec. J'ai été estomaqué de voir le slogan sur le site Internet du Bloc québécois, avec la photo du chef du Bloc québécois. Ce slogan disait: « J'investis pour le Québec. » Je vous donne en primeur combien le Bloc québécois investit pour le Québec: zéro. C'est zéro retombée économique pour le Québec.

* * *

[Traduction]

LES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, nous savons tous que, sous les gouvernements libéraux, l'écart sur le plan de la prospérité s'est creusé de manière saisissante, mais sous le gouvernement conservateur, ce fossé ne cesse de s'élargir.

En début de semaine, nous avons appris que le gouvernement craint de s'en prendre à des entreprises rentables qui lui doivent des impôts. Puis, hier, dans le budget des dépenses, nous avons constaté que le gouvernement procède à des compressions ciblées visant les femmes et le logement abordable.

Quand le gouvernement va-t-il cesser d'accorder des cadeaux et congés fiscaux aux entreprises, comme le faisaient les libéraux, et commencer à défendre les familles qui travaillent dur et la classe moyenne de notre pays?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, il n'y a là rien de vrai. Comme l'a indiqué clairement le ministre des Finances, notre gouvernement veut fermer les échappatoires fiscales dont bénéficient des entreprises, lorsqu'il y en a, et, aussi, faire en sorte que chacun paie sa juste part d'impôts. C'est la politique de notre gouvernement et elle n'a pas changé.

• (1435)

L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, c'est peut-être la politique du gouvernement, mais elle n'est pas mise en oeuvre. Comme tant d'autres propos du gouvernement, cette déclaration n'est guère de nature à reconforter les gens qui attendent qu'on réponde à leurs besoins.

Questions orales

[Français]

La réalité, c'est que le gouvernement a les mauvaises priorités. On parle du partage des revenus. On parle d'une augmentation démesurée des dépenses militaires pour la guerre en Afghanistan. Ce n'est pas la route à suivre.

Le premier ministre comprend-il que sa stratégie budgétaire nous amène tout droit vers un déficit, comme à l'époque de Brian Mulroney?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Pas du tout, monsieur le Président. Ce gouvernement a eu un surplus budgétaire l'année dernière.

Je m'attends à un budget équilibré de la part du ministre des Finances, un budget qui va investir dans les services essentiels, qui va réduire les taxes et les impôts des Canadiens, de même que la dette nationale. Ce sont les politiques de notre gouvernement, et celles-ci vont continuer dans le prochain budget.

* * *

[Traduction]

LES FIDUCIES DU REVENU

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, en revenant sur la promesse du premier ministre de ne pas toucher aux fiducies de revenu, le ministre des Finances a durement frappé des centaines de milliers de Canadiens ordinaires, pas des riches de Bay Street, mais bien des Canadiens ordinaires qui vivent dans des quartiers ordinaires. C'est pourquoi la CARP, l'association canadienne des gens âgés de 50 ans et plus, qui représente 400 000 personnes, a manifesté son appui à la mesure proposée par les libéraux aujourd'hui. Le ministre a fait preuve de négligence et d'incompétence. Pourquoi a-t-il commis cette erreur monumentale?

Mme Diane Ablonczy (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, je suis certaine que les Canadiens sont curieux de voir la troisième politique des libéraux sur les fiducies de revenu. D'ailleurs, je ne serais pas étonnée si les libéraux changeaient de nouveau leur fusil d'épaule.

Ce que veulent les libéraux en fait, c'est encore plus d'incertitude pour les investisseurs, pour le marché et pour l'ensemble du secteur.

Pourquoi les libéraux n'appuient-ils pas une bonne solution, une solution dont le député a lui-même dit que c'était tout à fait la bonne chose à faire?

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre a tenu des propos erronés, et cela est dû en partie à l'incompétence de son ministre des Finances.

Pourquoi notre gouvernement aurait-il fait ce que le premier ministre a fait, c'est-à-dire provoquer inutilement la perte de milliards de dollars épargnés par des Canadiens, ce qui a entraîné des conséquences désastreuses? C'est ce qu'il vient de recommander.

Pourquoi le premier ministre ne reconnaît-il tout simplement pas qu'il a agi sans réfléchir et n'appuie-t-il pas la mesure proposée aujourd'hui par les libéraux sur les fiducies de revenu?

Mme Diane Ablonczy (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, les mesures proposées par les libéraux en ce qui a trait aux fiducies de revenu vont dans tous les sens, et c'est justement un des problèmes.

Le gouvernement a pris des mesures énergiques, des mesures que le Parti libéral aurait dû prendre. Le Parti libéral sait qu'il aurait dû

prendre de telles mesures et le député a dit lui-même que c'était tout à fait la bonne chose à faire.

[Français]

L'hon. Diane Marleau (Sudbury, Lib.): Monsieur le Président, aujourd'hui, l'Association canadienne des individus retraités est venue rappeler aux Canadiens la terrible déception de milliers de petits investisseurs qui, à cause de ce gouvernement, ont perdu leur épargne. Le désastre des fiducies de revenu se fait encore sentir d'un bout à l'autre du pays.

Comment les Canadiens peuvent-ils faire confiance à ce gouvernement incompétent et trompeur qui a fait disparaître des milliards de dollars d'épargnes de M. et Mme Tout-le-Monde?

[Traduction]

Mme Diane Ablonczy (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, en fait, l'Association canadienne des individus retraités s'est réjouie du plan du gouvernement sur l'équité fiscale. Elle s'est réjouie du fait que les personnes âgées peuvent maintenant partager leurs revenus de pensions. Elle s'est réjouie du fait que les personnes âgées peuvent protéger une plus grande partie de leurs revenus de pensions.

Ce plan a été accueilli avec enthousiasme par les personnes âgées et les groupes de personnes âgées; les députés d'en face le savent très bien.

L'hon. Diane Marleau (Sudbury, Lib.): Monsieur le Président, l'Association canadienne des individus retraités ne s'est pas réjouie du fiasco des fiducies de revenu.

Ce matin, le ministre des Finances a annoncé que sa mesure législative irréflectie sur les fiducies de revenu fera partie du prochain budget. J'aimerais signaler que la première déclaration officielle du ministre au sujet du budget portait sur l'escroquerie de 25 milliards de dollars à l'endroit des Canadiens ordinaires. Les députés méritent un vote clair là-dessus afin qu'ils puissent représenter efficacement ceux qui ont perdu tout cet argent.

Le ministre aura-t-il au moins le courage de présenter un projet de loi distinct à cet effet?

● (1440)

Mme Diane Ablonczy (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement a proposé le plan d'équité fiscale sous la forme de la motion de voies et moyens n° 10, que le Parlement a adoptée.

J'aimerais rappeler à la députée ce que le *Globe and Mail* a dit à propos du plan:

Quand les libéraux étaient au pouvoir, ils n'ont pas osé toucher aux fiducies de revenu. [...] Maintenant, pour des raisons de basse politique, il se pourrait qu'ils sabordent la solution des conservateurs. [Le ministre des Finances] s'est attaqué à une question difficile que les libéraux n'ont pas eu le courage de résoudre.

Voilà ce que le *Globe and Mail* a dit.

* * *

[Français]

LES LANGUES OFFICIELLES

M. Richard Nadeau (Gatineau, BQ): Monsieur le Président, le commissaire aux langues officielles, Graham Fraser, constate que le nouveau système linguistique mis en place à la Défense nationale l'a été en raison du constat d'échec de l'approche précédente et se demande, dans ce nouveau contexte, quelles seront les chances d'un soldat francophone de travailler dans sa langue.

Questions orales

Comment la ministre de la Francophonie et des Langues officielles peut-elle se faire la complice d'une approche qui, au lieu de chercher des moyens pour atteindre les objectifs, choisit plutôt d'abaisser les attentes?

L'hon. Josée Verner (ministre de la Coopération internationale et ministre de la Francophonie et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, hier, j'ai eu l'occasion d'aller au Comité permanent des langues officielles avec mon collègue le ministre de la Défense nationale, qui s'est clairement engagé à respecter la Loi sur les langues officielles et l'esprit de la loi. Il a très bien expliqué de quelle façon il entendait y parvenir. Je l'encourage à continuer son excellent travail.

M. Richard Nadeau (Gatineau, BQ): Monsieur le Président, comment la ministre de la Francophonie et des Langues officielles et le ministre de la Défense nationale ont-ils pu avoir le culot d'affirmer, lors de leur témoignage devant le Comité permanent des langues officielles, que le commissaire Fraser avait été consulté dans l'élaboration des nouvelles orientations, alors qu'il affirme le contraire et juge que 2012 est un délai beaucoup trop long pour la mise en vigueur des changements?

L'hon. Josée Verner (ministre de la Coopération internationale et ministre de la Francophonie et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, ce que le député vient d'affirmer est totalement faux. Ce que nous avons dit, hier, c'est que les fonctionnaires du ministère et les Forces canadiennes ont travaillé de concert avec le Commissariat aux langues officielles.

L'ex-commissaire, Mme Dyane Adam, a eu une présentation sur le nouveau plan d'action —, le modèle de transformation présenté par les forces armées canadiennes.

Cela dit, on a également eu l'occasion d'apprendre que le député a choisi son pays, et que c'est le Québec. Personnellement, en tant que Québécoise, le pays que j'ai choisi, c'est le Canada, à l'intérieur duquel...

Le Président: L'honorable député de Saint-Jean a la parole.

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, je veux d'abord féliciter mon collègue de Gatineau d'avoir adopté le Québec comme pays. C'est le plus beau pays du monde.

Les Fusiliers Mont-Royal sont une véritable institution militaire au Québec. Leur courage et leurs faits d'armes font l'admiration de tous les Québécois. Ils se sont particulièrement distingués lors du débarquement de Dieppe et lors de la campagne de libération de la Normandie et du nord-ouest de l'Europe.

Comment le ministre de la Défense nationale peut-il s'en prendre à cette institution francophone et menacer son intégrité linguistique en la fusionnant avec six unités anglophones de Montréal? Est-ce cela, sa nouvelle politique du bilinguisme?

[Traduction]

L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, le député parle d'une situation fictive, d'un problème qui ne se pose pas. Cette mesure n'aura absolument aucun effet sur ce régiment.

[Français]

M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ): Monsieur le Président, non, ce n'est pas de la fiction. C'est la réalité. Le ministre de la Défense nationale a changé, en octobre, sa politique de bilinguisme dans les Forces armées, et ce changement a lancé une onde de choc importante au Québec.

Le ministre de la Défense nationale ne réalise-t-il pas que de fusionner le régiment francophone des Fusiliers Mont-Royal avec six

unités anglophones, c'est une autre façon d'angliciser les Forces armées, rien de moins?

• (1445)

[Traduction]

L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, le Modèle de transformation du Programme des langues officielles sera mis en oeuvre le 1^{er} avril et il permettra d'atteindre, pour la première fois, les objectifs de la Loi sur les langues officielles. Contrairement au parti d'en face qui a été au pouvoir pendant des années et qui a échoué, année après année, nous allons réussir.

* * *

LES MUNICIPALITÉS

L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, le budget libéral de 2005 a mis en oeuvre le partage des recettes provenant de la taxe fédérale sur l'essence avec les municipalités du Canada, à hauteur de 5 milliards de dollars sur cinq ans. Au cours de la dernière année de cet engagement, les municipalités recevront 2 milliards de dollars.

Le ministre des Finances présentera-t-il un projet de loi afin de rendre permanent le versement annuel de 2 milliards de dollars à nos municipalités?

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, j'ai mentionné à de nombreuses reprises à la Chambre que des discussions ont eu lieu à cet égard au cours des derniers mois avec les provinces, les territoires et la Fédération canadienne des municipalités.

Par contre, je rappelle aux députés que c'est le Parti conservateur du Canada, et non le gouvernement précédent, qui a exigé que les municipalités puissent profiter du transfert d'une partie de la taxe sur l'essence.

L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, comme toujours, c'est de la foutaise. Ce sont les libéraux qui se sont battus pour les municipalités et c'est notre gouvernement et personne d'autre qui a mis cette mesure en oeuvre.

En fait, c'est notre gouvernement libéral qui s'était engagé à verser aux municipalités 2 milliards de dollars par année. Le ministre des Finances fera-t-il de même? J'en doute.

Le premier ministre s'est opposé au Nouveau pacte pour les villes et le ministre des Finances s'est déchargé sur les autorités locales de responsabilités totalisant des millions de dollars. En Ontario, les municipalités ont été durement frappées par les compressions budgétaires brutales découlant des politiques de la terre brûlée préconisées par le ministre.

Combien de temps nos municipalités devront-elles attendre avant d'obtenir de l'aide?

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, avant mon arrivée à la Chambre, j'étais conseiller municipal et j'ai fait pression sur l'ancien gouvernement afin qu'il verse de l'argent aux villes et aux municipalités. L'ancien gouvernement a fini par entendre raison, mais je constate qu'il fait à nouveau volte-face. Les libéraux veulent encore une fois changer d'avis sur ce dossier. Nous allons prendre des mesures concrètes.

*Questions orales***LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ**

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, le ministre a fini par demander à la Commission canadienne du blé de fournir les données concernant les ventes à l'Algérie au cours des 10 dernières années. N'est-il pas vrai qu'il ressort de ces données que le prix payé par les Algériens pour les grains de la commission a été plus élevé que celui obtenu par nos concurrents, autrement dit, que les agriculteurs canadiens obtiennent le prix fort grâce au pouvoir commercial de la Commission canadienne du blé?

Le ministre va-t-il maintenant s'excuser auprès des producteurs de grains, de la Commission canadienne du blé et des Canadiens pour avoir accredité une information erronée, à savoir que la commission vendait à meilleur marché aux Algériens? Va-t-il rétablir les faits dès maintenant?

L'hon. Chuck Strahl (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre de la Commission canadienne du blé, PCC): Monsieur le Président, j'ai demandé l'information et je l'ai reçue. Elle concerne les 10 dernières années de ventes de blé à l'Algérie par la Commission canadienne du blé.

Si je comprends bien, le député d'en face voudrait que je divulgue ces renseignements au public. Si telle est sa position, je souhaite qu'il le confirme dans sa question complémentaire et qu'il obtienne l'assentiment de la Commission canadienne du blé à cet égard.

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, le ministre n'assume pas...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre. Le pauvre ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire a demandé quelque chose et le député de Malpeque s'est levé. Nous n'entendons rien du tout.

Le député de Malpeque a la parole. Un peu d'ordre, je vous prie.

L'hon. Wayne Easter: Monsieur le Président, le ministre n'assume pas sa responsabilité qui est d'énoncer les faits. Pourquoi le ministre laisse-t-il le premier ministre lui imposer la tâche de miner le pouvoir commercial des agriculteurs?

Le ministre a violé le droit de parole des administrateurs de la commission en imposant la consigne du silence. Le ministre a violé les pouvoirs du conseil élu de la commission en congédiant son PDG. Le ministre a violé les principes de la démocratie en formulant des questions frauduleuses et biaisées et il continue de violer ces principes en proposant un bulletin de vote identifiable.

Que souhaite faire le ministre avec l'information qu'il obtiendra sur l'identité des électeurs par des bulletins de vote numérotés?

L'hon. Chuck Strahl (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre de la Commission canadienne du blé, PCC): Encore ici, monsieur le Président, j'aimerais être bien clair. Si le député souhaite que je divulgue les renseignements concernant les ventes de blé à l'Algérie et si cela ne lui pose aucun problème, alors je le ferai. S'il obtient l'assentiment de la Commission canadienne du blé à cet égard, je me ferai un plaisir d'agir immédiatement.

* * *

• (1450)

LES RESSOURCES HUMAINES ET LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL

M. Mike Lake (Edmonton—Mill Woods—Beaumont, PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement reconnaît que le Canada, pour rester concurrentiel, doit développer une main-d'oeuvre très

qualifiée, un marché du travail flexible et des lieux de travail productifs et innovateurs.

Nous reconnaissons aussi l'importance des immigrants au sein de notre main-d'oeuvre. Ce matin, le ministre des Ressources humaines et du Développement social a annoncé un investissement de près de 3 millions de dollars pour aider à l'intégration des immigrants qualifiés au sein de notre main-d'oeuvre.

Le ministre peut-il dire à la Chambre à quoi servira ce financement?

L'hon. Monte Solberg (ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, je suis très fier d'avoir été présent aujourd'hui pour faire l'annonce moi-même. Ces trois millions de dollars faciliteront la voie vers des postes de direction au sein du secteur privé pour les nouveaux arrivants au Canada. Cette somme s'ajoute aux 307 millions d'aide aux nouveaux arrivants que le gouvernement avait déjà annoncés, après une décennie de gel du financement à cette fin par les libéraux.

Nous prenons différentes mesures pour aider les nouveaux arrivants, même si les libéraux et le NPD ont voté contre. Je ne comprends pas leur attitude.

* * *

L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, un investisseur américain du nom de Vito Gallo veut obtenir 350 millions de dollars appartenant aux contribuables canadiens pour compenser l'annulation du projet de dépotoir à la mine Adams.

M. Gallo invoque le chapitre 11 de l'ALENA relativement à un projet relevant de la compétence de la ville de Toronto et de l'Ontario. Il agit au nom d'une société à numéro de North York. C'est une façon abusive d'interpréter l'ALENA.

J'aimerais savoir quelles mesures prend le gouvernement pour protéger les intérêts des contribuables canadiens? Procédera-t-il à une vérification judiciaire complète de cette société pour que nous sachions exactement qui profitera de cette attaque énorme envers les contribuables canadiens?

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 a raison: M. Gallo a intenté des poursuites aux termes du chapitre 11. Nous sommes en train d'évaluer le bien-fondé de sa démarche. Nous nous battons au nom du Canada et nous défendrons les intérêts de notre pays.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais offrir mon aide. J'ai fait des recherches sur les titres fonciers de la mine Adams et je n'ai pas trouvé le nom Gallo, car, évidemment, il s'agit d'une société à numéro.

Toutefois, j'ai découvert le nom de Mario Cortellucci, un ami très proche du Parti conservateur. Le clan Cortellucci a donné récemment 170 000 \$, notamment 50 000 \$ à l'actuel ministre des Finances lorsqu'il était candidat à la direction du parti au niveau provincial et 10 000 \$ au ministre de la Santé lorsqu'il était candidat. Il a versé 60 000 \$ dans les coffres de ce parti depuis 2004.

Le ministre va-t-il téléphoner à Super Mario pour lui demander d'aider le gouvernement à découvrir qui va profiter de cette attaque énorme envers les contribuables canadiens?

Questions orales

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 ne comprends pas trop pourquoi le député se lance dans cette campagne de salissage à la Chambre, mais...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre du Commerce international a la parole et tout le monde veut entendre sa réponse. Nous l'écoutons. Le ministre du Commerce international a la parole.

L'hon. David Emerson: Comme je le disais, monsieur le Président, si le député veut se lancer dans une campagne de salissage, il devrait le faire à l'extérieur de la Chambre, là où les gens ont accès au système de justice.

Dans l'intervalle, nous nous défendrons ardemment contre ces poursuites en vertu du chapitre 11 de l'ALENA et nous tenterons de faire la preuve qu'elles sont non fondées.

* * *

LA COMMISSION DE L'IMMIGRATION ET DU STATUT DE RÉFUGIÉ

Mme Raymonde Folco (Laval—Les Îles, Lib.): Monsieur le Président, d'abord, le président de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié a démissionné soudainement. Ensuite, des membres du conseil consultatif l'ont suivi. Aujourd'hui, la CISR sonne l'alarme au sujet de l'ingérence du gouvernement, ce qui nuit à sa « solide réputation ».

Pourquoi le gouvernement manipule-t-il la CISR à tel point que des personnes qualifiées démissionnent tout à coup? La CISR souffre d'une hémorragie.

L'hon. Diane Finley (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Soyons clairs, monsieur le Président. Le processus de sélection des membres de la CISR est très déficient depuis fort longtemps. Dans le système actuel, une personne, soit le président, fait toutes les nominations. Avant 2004, c'était uniquement le ministre qui faisait ces nominations.

Nous allons instaurer un système valable, où le ministre et le président choisiront ensemble des candidats qualifiés, en fonction du mérite, afin que nous puissions réparer le gâchis que les libéraux ont laissé.

• (1455)

[Français]

Mme Raymonde Folco (Laval—Les Îles, Lib.): Monsieur le Président, je pense que la ministre s'est trompée dans son discours.

Il est bien clair que le groupe consultatif fait des propositions à la présidence. Cependant, nous ne sommes pas les seuls à demander pourquoi la commission souffre d'hémorragie.

Le Conseil canadien pour les réfugiés, le Refugee Lawyers Association of Ontario et le Ontario Bar Association, entre autres, posent aussi la question.

Ils veulent tous savoir quand cette ministre remplira les 52 postes vacants à la commission.

[Traduction]

L'hon. Diane Finley (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, le fait que des postes soient vacants ne constitue qu'un autre exemple de la raison pour laquelle nous devons corriger le système. Les libéraux étaient incapables de recruter des candidats.

Je ne suis pas la seule à penser qu'il y a un problème. Permettez-moi de lire une citation. L'actuel président de la CISR, M. Fleury, a dit: « La Commission pourrait être un tribunal encore plus efficace, plus efficace et, en fin de compte, plus équitable. » C'est l'actuel président qui a tenu ces propos et je suis d'accord avec lui.

* * *

LES NOMINATIONS GOUVERNEMENTALES

L'hon. Stephen Owen (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, le premier ministre a manqué à sa promesse aux Canadiens d'établir un processus de nomination fondé sur le mérite pour les institutions publiques indépendantes. Cela était prévu dans la Loi sur la responsabilité, mais le gouvernement va dans le sens opposé: ingérence dans les nominations à la Commission de l'immigration et du statut de réfugié, nominations idéologiques au nouveau conseil des technologies de reproduction et, le pire, noyautage des comités consultatifs judiciaires pour assurer un droit de veto aux personnes nommées par le gouvernement.

Quand donc le premier ministre respectera-t-il ses promesses faites à la population du Canada?

L'hon. Vic Toews (président du Conseil du Trésor, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur est très fier de la Loi fédérale sur la responsabilité. Nous agissons très rapidement pour remplir nos promesses et tous les engagements pris dans cette loi.

J'espère seulement que les députés d'en face se montreront un peu plus coopératifs que lorsqu'ils ont tenté de couler le dernier candidat que nous avons proposé.

L'hon. Stephen Owen (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, mes collègues et moi seront heureux de voir l'établissement de ce processus de nomination bientôt. Le gouvernement n'a pas le droit de manipuler ces institutions publiques indépendantes pour imposer son programme politique.

Quand le premier ministre cessera-t-il de nommer ses comparses idéologiques à ces institutions publiques indépendantes? Quand?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le Parti libéral soulève aujourd'hui la question de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié. Le processus de nomination relatif à cette commission fait maintenant l'objet d'une réforme fondée sur un certain nombre de critères axés sur le mérite qui ont été énoncés dans un rapport du directeur exécutif de la Commission des nominations publiques. Voilà ce que nous faisons.

Que le Parti libéral râle tant qu'il peut, monsieur le Président, mais il reste qu'il tente uniquement de perpétuer la culture du « tout m'est dû » qui lui est si chère. Il ne réussira pas.

* * *

[Français]

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

Mme Meili Faille (Vaudreuil-Soulanges, BQ): Monsieur le Président, dans l'opposition, les conservateurs dénonçaient les nominations partisans des commissaires à l'immigration. En 2004, le processus a changé. Maintenant qu'ils sont au pouvoir, ces mêmes conservateurs veulent revenir à la bonne vieille méthode des nominations partisans en noyant les comités de sélection des commissaires.

Questions orales

Comment le gouvernement peut-il expliquer ce changement de cap, sinon par le fait qu'il entend procéder à des nominations partisans, en prenant bien soin de choisir des commissaires qui pensent comme lui? Il utilise la même approche avec les juges.

[Traduction]

L'hon. Diane Finley (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai expliqué il y a quelques instants, nous avons adopté une approche équilibrée, où le ministre et le président travaillent ensemble pour nommer les membres du comité consultatif afin d'assurer une vraie responsabilité. C'est ce que propose une des neuf recommandations du rapport indépendant qui a été commandé. Nous les acceptons toutes parce que nous voulons un meilleur système.

[Français]

Mme Meili Faille (Vaudreuil-Soulanges, BQ): Monsieur le Président, quelle indépendance ce rapport!

La ministre oublie de dire que l'un des membres démissionnaires du comité de sélection, Nick Summers, affirme que le noyautage du comité est un retour en arrière qui soumet le processus de nomination des commissaires au patronage.

Comment la ministre peut-elle nous faire croire qu'elle améliore le système quand tout le monde démissionne et que plusieurs organismes, comme l'Association québécoise des avocats en immigration et le Conseil canadien pour les réfugiés, se disent inquiets que l'on recommande que le ministre nomme deux des sept membres du comité de sélection?

• (1500)

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, l'honorable députée cite les propos d'un ancien candidat d'un parti politique.

Les recommandations que nous allons poursuivre pour les nominations à la Commission de l'immigration et du statut de réfugié ont été préparées par l'ancien directeur exécutif de la Commission des nominations publiques. Il était un fonctionnaire non partisan de longue date.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

M. Lloyd St. Amand (Brant, Lib.): Monsieur le Président, sous le gouvernement actuel, le différend territorial qui traîne depuis un an maintenant à Caledonia a provoqué l'occupation autochtone la plus longue jamais vue au Canada. La négociatrice fédérale, qui brille très souvent par son absence, l'ancienne ministre du gouvernement Mulroney, Barbara McDougall, n'a pas réussi à négocier un règlement. Le ministre a dit qu'il fallait être patient. Les gens de Caledonia ont perdu patience depuis longtemps.

Comme ce dossier traîne maintenant depuis un an sans qu'on se soit arrivé à un règlement, le ministre fera-t-il preuve de leadership et acceptera-t-il de rencontrer personnellement les parties en cause?

L'hon. Jim Prentice (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et interlocuteur fédéral auprès des Métis et des Indiens non inscrits, PCC): Monsieur le Président, ce conflit ne dure pas seulement depuis un an. Il remonte en fait à quelque 200 ans. Aujourd'hui toutefois, toutes les parties en cause ont agi de façon responsable, positive et équilibrée. Je pense tout particulièrement au chef David General, le négociateur provincial, à Jane Stewart, à Barbara McDougall, la négociatrice fédérale et au chef national Allen MacNaughton.

Les seules voix hystériques à s'être fait entendre sont celles des libéraux. Cela démontre encore une fois aux Canadiens pourquoi les libéraux sont incapables de faire preuve de leadership et pourquoi ils sont incapables de gouverner le pays.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le Président, hier, le député d'Ottawa-Sud a fait des déclarations fausses et trompeuses au sujet du congédiement de l'ancienne commissaire à l'environnement, Johanne Gélinas. Il a dit à la Presse canadienne, au sujet de ce congédiement, qu'on ne pouvait pas exclure l'hypothèse d'une ingérence politique.

Le ministre de l'Environnement pourrait-il rétablir les faits et corriger cette déclaration trompeuse de la part du porte-parole libéral en matière d'environnement?

L'hon. John Baird (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, voilà enfin un député qui s'intéresse à l'environnement et qui prend le temps de poser des questions.

J'adresse mes meilleurs vœux de réussite à l'ex-commissaire, dans l'exercice de ses nouvelles responsabilités. Cependant, je dois souligner que c'est elle-même qui a déclaré, le 30 janvier, que les discussions entre elle et la vérificatrice générale étaient privées et que ni le gouvernement du Canada, ni ses représentants n'y étaient intervenus.

Il est temps que le Parti libéral abandonne son attitude négative. Voici ce que disait le député libéral de Halton il y a quelques semaines: « Nous sommes tellement en retard pour respecter nos engagements de Kyoto, à l'heure actuelle, qu'il est impossible de rattraper le temps perdu sans paralyser le pays. » Il est temps que les libéraux appuient la Loi sur la qualité de l'air pour que nous puissions faire du progrès...

Le Président: La députée de Victoria a la parole.

* * *

[Français]

LES EMPLOIS POUR LES ÉTUDIANTS

Mme Denise Savoie (Victoria, NPD): Monsieur le Président, les étudiants demandent seulement ce qui est juste. On ne peut les forcer à payer des frais de scolarité exorbitants, leur faire encourir une dette record et leur enlever leur emploi d'été. Placement carrière-été a besoin de plus de fonds mieux ciblés, pas d'une coupure de 50 p. 100. La soumission d'applications des employeurs a déjà un mois de retard et les compressions mettent à risque des centaines d'emploi à travers le pays.

Quand est-ce que le gouvernement va reconnaître son erreur et rétablir les fonds pour les emplois étudiants?

[Traduction]

L'hon. Monte Solberg (ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, nous écoutons très attentivement les gens intéressés par Placement carrière-été, mais certaines choses sont déjà claires. Tout d'abord, dans notre économie, il y a beaucoup plus d'emplois pour les jeunes qu'auparavant. Deuxièmement, nous savons que trois bénéficiaires des subventions aux entreprises privées sur quatre affirment qu'ils auraient créé les emplois de toute manière.

Nous écoutons et j'invite la députée à rester à l'écoute. Nous aurons une annonce à faire sur la question très bientôt et je crois qu'elle en sera ravie.

Affaires courantes

Mme Denise Savoie (Victoria, NPD): Monsieur le Président, tout ce que l'on nous dit, c'est de rester à l'écoute. Entre-temps, le gouvernement affame les groupes de femmes, les groupes d'alphabétisation et maintenant, les organismes sans but lucratif, les petites entreprises et les camps d'été qui fournissent des emplois d'été aux étudiants.

J'ai entendu dire la semaine dernière qu'une garderie pour les enfants d'immigrants et de réfugiés située au coeur de Montréal risquait de devoir fermer ses portes cet été.

À Victoria, ce sont les programmes comme le service téléphonique d'aide en cas de crise, le NEED crisis line, et la maison de transition pour femmes qui sont menacés. Winnipeg, Hamilton et Vancouver perdent des services de garde d'enfants offerts en été.

Les étudiants de nos collectivités réclament simplement que la reddition de compte se fasse dans les deux sens. Quand le gouvernement rendra-t-il compte de ses actes?

• (1505)

L'hon. Monte Solberg (ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC): Monsieur le Président, je dirai à la députée surexcitée que le gouvernement a annoncé 270 millions de dollars en décembre pour une stratégie de partenariat sur l'itinérance et 1,4 milliard de dollars sont prévus dans le budget pour la création d'une fiducie destinée au logement abordable.

Nous avons pris toutes sortes d'initiatives pensées pour aider les plus vulnérables de notre pays et que s'est-il passé? Le NPD et le Parti libéral ont voté contre. Ils disent une chose, mais font le contraire.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

LES QUESTIONS ORALES

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, je crois qu'il est juste de dire que même si nous ne partageons pas toujours le même avis, j'ai une relation professionnelle positive avec ma collègue, la secrétaire parlementaire du ministre des Finances. Par conséquent, je ne voudrais pas qu'elle ait des problèmes pour avoir induit la Chambre en erreur lors d'une déclaration qu'elle a faite à la période des questions au sujet de la CARP, une association qui regroupe plus de 400 000 aînés.

La secrétaire parlementaire a déclaré que la CARP appuyait la position du gouvernement. Or, je me suis entretenu avec des représentants de la CARP au cours des derniers jours. Ils m'ont affirmé n'avoir jamais reçu tant d'appels téléphoniques, de courriels et de télécopies de leurs membres qui subissent un préjudice énorme à cause de cette politique. J'ai actuellement en main un communiqué daté d'aujourd'hui que la CARP m'a fait parvenir et qui s'intitule « La solution libérale de dix pour cent: un pas dans la bonne direction selon la CARP ». De toute évidence, la CARP n'appuie pas la position du gouvernement.

Par conséquent, je donne à ma collègue l'occasion de se rétracter avant qu'elle ne soit accusée d'avoir induit la Chambre en erreur.

Le Président: Je ne suis pas certain qu'il s'agisse d'un recours au Règlement, mais la secrétaire parlementaire du ministre des Finances a la parole.

Mme Diane Ablonczy (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai dit à la Chambre, la CARP a exprimé son appui à l'égard du plan d'équité fiscale du gouvernement, et je maintiens cette affirmation.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES

L'hon. Geoff Regan (Halifax-Ouest, Lib.): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 34(1) du Règlement, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, le rapport de la délégation parlementaire canadienne de l'Association parlementaire Canada-Europe concernant sa participation à la réunion de la Commission des questions économiques et du développement, tenue à Londres, au Royaume-Uni, les 18 et 19 janvier, et à la première partie de la session ordinaire de 2007 de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe, tenue à Strasbourg, en France, du 22 au 26 janvier 2007.

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

AGRICULTURE ET AGROALIMENTAIRE

M. James Bezan (Selkirk—Interlake, PCC): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le onzième rapport du Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire en ce qui concerne le plébiscite sur l'orge.

Je note également que les députés conservateurs du comité ont présenté un rapport dissident.

RESSOURCES HUMAINES, DÉVELOPPEMENT SOCIAL ET CONDITION DES PERSONNES HANDICAPÉES

M. Dean Allison (Niagara-Ouest—Glanbrook, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le dixième rapport du Comité permanent des ressources humaines, du développement social et de la condition des personnes handicapées ou, comme nous aimons l'appeler, le rapport sur le projet de loi C-36, Loi modifiant le Régime de pensions du Canada et la Loi sur la sécurité de la vieillesse, qui a été adopté le mardi 27 février.

• (1510)

FINANCES

M. Brian Pallister (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le quatorzième rapport du Comité permanent des finances intitulé *L'imposition des fiducies du revenu: Des divergences de vues irréductibles?*

J'ai également l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le quinzième rapport du Comité permanent des finances qui porte sur le sujet du vol d'identité.

JUSTICE ET DROITS DE LA PERSONNE

M. Art Hanger (Calgary-Nord-Est, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le dixième rapport du Comité permanent de la justice et des droits de la personne.

Conformément à son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} novembre 2006, le comité a étudié le projet de loi C-299, Loi modifiant le Code criminel, la Loi sur la preuve au Canada et la Loi sur la concurrence (obtention frauduleuse de renseignements personnels), et a convenu, le jeudi 22 février, d'en faire rapport avec des propositions d'amendement.

Affaires courantes

J'ai aussi l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le onzième rapport du Comité permanent de la justice et des droits de la personne concernant la contribution des communautés ethnoculturelles à la prévention de la criminalité, à la réinsertion sociale des délinquants et à l'essor de collectivités plus sûres.

COMMERCE INTERNATIONAL

M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le sixième rapport du Comité permanent du commerce international concernant la nomination par décret de Eric D. Siegel au poste de président d'Exportation et développement Canada.

[Français]

LANGUES OFFICIELLES

M. Guy Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le sixième rapport du Comité permanent des langues officielles.

* * *

[Traduction]

LOI SUR LA SEMAINE NATIONALE DU DON DE SANG

L'hon. Navdeep Bains (Mississauga—Brampton-Sud, Lib.) demande à présenter le projet de loi S-214, Loi instituant la Semaine nationale du don de sang.

— Monsieur le Président, l'Organisation mondiale de la Santé a désigné le 14 juin la Journée mondiale du don de sang. Je signale que 192 pays et 181 sociétés de la Croix-Rouge ont accepté d'appuyer la Journée mondiale du don de Sang chaque année. Il n'y a pas de don plus précieux que le don de sang, le don de vie.

J'ai donc le plaisir de présenter le projet de loi S-214, qui fera de la semaine du 14 juin chaque année la Semaine nationale du don de sang.

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

* * *

PÉTITIONS

L'ÂGE DU CONSENTEMENT

L'hon. Jim Peterson (Willowdale, Lib.): Monsieur le Président, j'ai deux pétitions à déposer aujourd'hui. Les pétitionnaires habitent dans le Grand Toronto, dont fait partie la grande circonscription de Willowdale.

La première, signée par 44 pétitionnaires, demande de porter de 14 à 16 ans l'âge du consentement.

L'AUTISME

L'hon. Jim Peterson (Willowdale, Lib.): Monsieur le Président, la deuxième pétition demande au Parlement de modifier la Loi canadienne sur la santé pour qu'elle inclue également les thérapies pour les enfants atteints d'autisme et de créer de nouveaux établissements d'enseignement qui utilisent ces thérapies.

[Français]

LE PROGRAMME PLACEMENT CARRIÈRE-ÉTÉ

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter une pétition signée par plusieurs centaines de personnes de ma circonscription de Richmond—Arthabaska qui demande au Parlement d'intervenir pour renverser

la décision d'amputer le budget du programme Placement carrière-été de 55,4 millions de dollars sur deux ans, et de plutôt augmenter ce budget.

En bénéficiant du programme Placement carrière-été, nombre d'organismes, qui n'en auraient pas eu les moyens autrement, peuvent offrir des expériences de travail aux jeunes et leur permettre de maintenir leurs activités durant la période estivale.

Finalement, les jeunes ont l'occasion, par le biais de ce programme, de se constituer un réseau dans leur région d'origine, ce qui est un moyen connu pour lutter contre l'exode des jeunes.

● (1515)

[Traduction]

LES SANS-ABRI

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, j'ai une pétition signée par plus de 550 électeurs qui demandent au gouvernement du Canada, au premier ministre et au ministre responsable du logement de maintenir le financement du Partners for Access and Identification Program (PAID), un programme qui fournit une aide essentielle aux sans-abri, ainsi qu'aux personnes et aux familles qui risquent de le devenir, pour qu'ils puissent obtenir et remplacer au besoin leurs pièces d'identité. Ils demandent également que le financement fédéral du programme pour les sans-abri soit renouvelé pour cinq autres années.

LES DROITS DES ENFANTS À NAÎTRE

M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC): Monsieur le Président, en vertu du droit pénal, un enfant à naître ne peut être reconnu comme la victime d'un crime violent.

Lorsque Olivia Talbot d'Edmonton a été tuée par balle en novembre 2005, son fils à naître âgé de 27 semaines, Lane fils, est mort lui aussi. Toutefois, comme la loi actuelle ne prévoit aucune protection juridique pour les enfants à naître, aucune accusation n'a pu être portée concernant la mort du bébé Lane.

Par conséquent, les pétitionnaires demandent au Parlement d'adopter des dispositions législatives qui reconnaîtraient les enfants à naître en tant que victimes distinctes quand ils sont blessés ou tués lorsqu'un crime violent est commis contre leur mère.

[Français]

LE PROJET DE LOI C-257

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ): Monsieur le Président, je voudrais déposer ici, en cette Chambre, une pétition signée par au moins 200 personnes qui demandent aux députés de cette Chambre, tous partis confondus, de voter en faveur du projet de loi anti-briseurs de grève, le projet de loi C-257. Ce projet de loi a pour but d'interdire aux employeurs visés par le Code canadien du travail d'embaucher des travailleurs de remplacement pour remplir les fonctions des personnes employées en grève ou en lock-out. Ces 200 signatures s'ajoutent aux milliers d'autres que j'ai déjà déposées en cette Chambre.

[Traduction]

LA TRAITE DES PERSONNES

Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, j'ai les noms d'environ 500 personnes qui ont signé une pétition demandant au gouvernement de faire cesser la traite des femmes et des enfants à des fins d'exploitation sexuelle au Canada et à l'étranger.

Affaires courantes

Les pétitionnaires demandent au gouvernement de poursuivre son action de lutte contre la traite des personnes.

LA POLOGNE

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, j'ai une pétition à présenter au nom de 42 personnes de Toronto demandant au Parlement de lever l'exigence d'un visa pour les personnes venant de la République de Pologne.

La Pologne a adhéré à l'Union européenne en 2004. Le Canada et la Pologne sont tous deux des membres actifs de l'OTAN. La Pologne émet des passeports sûrs dont le porteur est identifié par des moyens biométriques. La levée de l'exigence d'un visa accroîtrait les visites familiales, le tourisme, les échanges culturels et les missions commerciales.

M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD): Monsieur le Président, j'ai moi aussi une pétition à présenter aujourd'hui au nom du Congrès canadien-polonais, section de Hamilton.

Étant donné que la République de Pologne est membre à part entière de l'Union européenne depuis 2004 et compte tenu du fait que la Pologne est membre actif de l'OTAN, les pétitionnaires et moi-même demandent à la Chambre de bien vouloir étudier la possibilité de lever l'exigence d'un visa dans le cas des personnes venant de Pologne.

Au regard des relations que la Pologne entretient avec notre pays et avec le reste du monde, c'est à la limite de l'insulte que de demander aux parents de Canadiens d'obtenir un visa. Cette situation doit changer.

L'AFGHANISTAN

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de déposer une pétition exprimant l'inquiétude des signataires quant au déséquilibre de la mission contre-insurrectionnelle dans le Sud de l'Afghanistan.

Les pétitionnaires déclarent qu'ils appuient sans équivoque les hommes et les femmes qui servent avec courage dans les Forces armées canadiennes, mais demandent au gouvernement d'effectuer le retrait des troupes affectées à la mission contre-insurrectionnelle dans le Sud de l'Afghanistan.

• (1520)

LE TERRAIN DE GOLF HIGHLANDS LINKS

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais déposer une autre pétition déclarant une forte opposition à la décision du gouvernement d'imposer la privatisation des emplois au terrain de golf Highlands Links, situé dans ma province, qui relevaient jusqu'alors du secteur public fédéral.

Les citoyens de l'ensemble de la Nouvelle-Écosse — pas seulement ceux du Cap-Breton — sont très préoccupés par cette perte d'emplois et par la perte pour l'économie de la région qui en découlera forcément.

Les pétitionnaires exhortent le gouvernement à affecter des fonds au terrain de golf et à mettre en place une équipe de gestionnaires pour qu'il puisse rester ouvert au public et demeurer une source d'emplois dans le secteur public pour les années à venir.

LA VIOLENCE À L'ÉGARD DES AÎNÉS

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, j'ai une pétition de la part de 145 signataires qui demandent au gouvernement du Canada d'oeuvrer à l'éradication de la violence à l'égard des aînés.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de modifier la loi fédérale de manière à obliger les gouvernements du pays à mettre sur pied un organisme de protection des aînés, à demander aux médecins de signaler tous les cas de violence à l'égard des aînés, à effectuer régulièrement des visites d'inspection dans les maisons d'accueil et de soins de longue durée pour les aînés et à garantir la protection et la sécurité d'emploi de ceux qui divulguent ces renseignements.

L'ITINÉRANCE

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, j'ai une autre pétition à présenter à la Chambre aujourd'hui.

Cette pétition provient de résidents de la ville de Toronto, qui souhaitent attirer l'attention sur le fait que, à compter du 31 mars 2007, le financement actuel de l'initiative nationale pour les sans-abri sera grandement réduit, ce qui aura des conséquences très graves pour les individus et les familles vivant dans l'itinérance partout au Canada.

Les pétitionnaires demandent au Parlement d'approuver le financement et d'en faire l'annonce avant la fin de ce mois afin de maintenir le financement fédéral pour les itinérants au même niveau pour les cinq prochaines années, avec ajustement en fonction de l'inflation, et d'étendre l'application du programme à d'autres municipalités et régions rurales afin que les itinérants ne soient pas à risque.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, j'ai le privilège de présenter ces pétitions au nom des travailleurs et travailleuses de l'automobile, qui demandent au gouvernement d'annuler les négociations en vue d'une entente de libre-échange avec la Corée et d'élaborer plutôt une nouvelle politique sur le commerce de l'automobile en vertu de laquelle la Corée et les autres marchés étrangers seraient tenus d'acheter des volumes équivalents de véhicules finis et de pièces afin de continuer à profiter de l'accès à notre marché.

* * *

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° 180.

[Texte]

Question n° 180 — **Mme Catherine Bell:**

Quels types de fonds, subventions, prêts et garanties de prêt le gouvernement a-t-il accordés à la circonscription d'Île de Vancouver-Nord depuis le 6 février 2006, y compris dans le Budget 2006-2007 jusqu'à présent et, dans chaque cas, s'il y a lieu: a) le nom du ministère ou de l'organisme responsable; b) le programme en vertu duquel le paiement a été versé; c) le nom des bénéficiaires, s'il s'agit de groupes ou d'organisations; d) la valeur monétaire du paiement versé; e) le pourcentage de financement de programme couvert par le paiement reçu?

Initiatives ministérielles

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, le Bureau du Conseil privé a communiqué avec tous les ministères et organismes pour s'assurer qu'ils ont la capacité électronique de chercher et de trier, par circonscription électorale fédérale, des données financières comme celles qui ont trait aux fonds, subventions, prêts et garanties de prêts. Les résultats de l'enquête montrent que la majorité des ministères et organismes n'ont pas cette capacité. Une recherche manuelle nécessiterait des coûts anormalement élevés et trop de temps. Pour cette raison, le gouvernement est incapable de fournir une réponse complète à cette question.

[Traduction]

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

DEMANDES DE DOCUMENTS

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, je demande que toutes les motions portant production de documents soient reportées.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

L'hon. Jean-Pierre Blackburn (au nom du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités) propose que le 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, soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC): Monsieur le Président, je suis très heureux de vous entretenir des améliorations qui ont été apportées au projet de loi C-11 par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je tiens d'abord à rappeler aux députés que le projet de loi C-11 est en fait le deuxième de trois projets de loi proposant d'apporter à la Loi sur les transports au Canada des modifications qui font partie des priorités législatives de notre gouvernement. En réalité, c'est une excellente nouvelle pour notre pays et pour les gens qui utilisent les réseaux de transport, c'est-à-dire tous les Canadiens.

En ce qui concerne le premier projet de loi, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications en a terminé l'étude article par article le 12 décembre 2006.

Le troisième projet de loi portera sur les dispositions de la loi touchant la protection des expéditeurs par chemin de fer. Je puis garantir à la Chambre et à tous les Canadiens que le gouvernement attache la plus haute importance à cette mesure législative. Nous y

travaillons d'arrache-pied et nous espérons bien déposer ce projet de loi à la Chambre dans les prochaines semaines.

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a entendu un large éventail de témoins et a reçu plusieurs mémoires concernant le projet de loi C-11. En plus du ministre des Transports et des hauts fonctionnaires de Transports Canada, le comité a entendu, entre autres, des représentants de l'Office des transports du Canada, de l'Association du transport aérien du Canada et de la Coalition pour la protection des voyageurs, de nombreux groupes de citoyens qui sont particulièrement préoccupés par le bruit que font les trains, des exploitants de services de trains de banlieue, ainsi que des porte-parole de l'Association des chemins de fer du Canada, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, de Transport 2000, de Teamsters Canada, et de la Farmer Rail Car Coalition.

Oui, notre gouvernement est à l'écoute des parties intéressées, et nous en avons écouté un grand nombre. J'aimerais profiter de l'occasion pour remercier les membres du comité d'avoir pris le temps d'entendre ces témoins et d'examiner à fond le projet de loi.

L'immense majorité des témoins se sont montrés très positifs à l'égard du projet de loi et prêts à l'appuyer, et tous en ont souhaité l'adoption rapide. Il n'y a pas lieu de s'en étonner, puisque les modifications qui y sont proposées avaient été débattues depuis l'an 2000 par le précédent gouvernement, qui, à vrai dire, n'avait rien fait pour y donner suite. Nous en étions arrivés depuis lors à un consensus raisonnable sur la plupart des points, et c'est grâce aux efforts déployés par le premier ministre actuel que les choses ont pu avancer.

Bien qu'on ait observé un large soutien en faveur du projet de loi, de nombreux témoins ont demandé que des améliorations y soient apportées, et nous en avons apporté un grand nombre, dont plusieurs profiteront aux usagers du système de transport, aux fournisseurs de services de transport en commun urbain, aux collectivités et aux transporteurs. Je vais expliquer sommairement ces changements à la Chambre pour dissiper tout malentendu qui pourrait exister actuellement.

La loi actuelle contient un énoncé de la politique nationale sur les transports, qui est mis à jour et simplifié dans le projet de loi C-11. Cette politique définit les orientations générales en ce qui touche l'élaboration des programmes, les règlements, les investissements et certaines politiques. Il donne également à l'Office des transports du Canada et aux tribunaux des lignes directrices générales pour les guider dans l'interprétation de la loi, ce qui est tellement important.

Ces recommandations formulées par le comité amélioreront les dispositions relatives à la sûreté, à la sécurité et à la protection de l'environnement en plus de rationaliser et d'actualiser l'énoncé de la politique. Les objectifs visant la sûreté, la sécurité et l'environnement durable, auxquels les Canadiens tiennent tant, font partie du plan d'action de notre gouvernement.

Le projet de loi C-11 fait en sorte que l'Office des transports du Canada soit dûment autorisé par la loi à offrir des services de médiation aux parties intéressées, comme les expéditeurs et les entreprises ferroviaires. L'office avait déjà obtenu de bons résultats dans le cadre d'un projet pilote qui avait été entrepris et qui portait sur ce nouveau mode de règlement des différends. Les dispositions à cet égard bénéficient d'ailleurs d'un solide appui.

Initiatives ministérielles

En fait, le comité a apporté d'autres changements, y compris faire passer de 60 jours à 30 jours la période de médiation proposée, afin de faire de la médiation un outil plus efficace et plus rapide pour les gens qui en ont besoin. Les changements apportés par le comité permettraient également aux parties intéressées d'avoir recours à l'office pour les mécanismes de règlement des différends commerciaux, y compris la médiation et l'arbitrage. Il s'agit d'une idée nouvelle qui, à notre avis, sera très efficace.

Certains intervenants ont indiqué qu'ils aimeraient pouvoir profiter de l'expertise de l'office, même en ce qui a trait aux différends commerciaux. Les améliorations permettraient aux intervenants d'aborder les différends de façon volontaire et moins conflictuelle, ce qui permettra d'obtenir de meilleurs résultats dans bien des cas.

À l'heure actuelle, la Loi sur les transports au Canada exige que le ministre des Transports présente des rapports annuels sur la situation des transports au Canada. Dans le but d'améliorer l'efficacité du gouvernement, nous proposons des changements supplémentaires. Le comité propose que ces rapports soient présentés chaque année, au lieu de tous les trois ans comme le propose le ministère. Je crois que ces changements sont positifs, mais les rapports annuels seraient moins précis et plutôt axés sur un survol du rendement du système, y compris les tendances des années précédentes.

● (1525)

De plus, le comité a recommandé la présentation d'un rapport plus exhaustif tous les cinq ans. Transports Canada continuera cependant d'afficher des renseignements précis sur son site Internet. Les nombreuses données qui sont accumulées chaque jour et mises à jour chaque semaine permettront aux intervenants qui le souhaitent de faire leurs propres analyses en se servant du site Internet.

La Loi sur les transports au Canada permet au ministre d'entreprendre un examen des fusions et des acquisitions importantes dans l'industrie du transport aérien pour voir si elles soulèvent des questions d'intérêt public. L'objectif de cet examen est de faire en sorte que les gouvernements actuel et futurs ainsi que le ministre soient au fait des activités des grandes sociétés dans un domaine qui emploie de nombreux Canadiens et qui a une incidence directe sur notre économie. Cet examen s'ajoute à l'étude des questions relatives à la concurrence menée par le commissaire de la concurrence. Le projet de loi C-11 élargirait cette dispositions afin de couvrir tous les moyens de transport.

Une des premières étapes serait que le ministre détermine que la transaction proposée soulève des questions d'intérêt public. Le projet de loi permet au ministre d'établir des lignes directrices pour étudier ces questions. Les amendements approuvés par le comité exigeraient que le ministre élabore ces lignes directrices en consultation avec le Bureau de la concurrence et que ces lignes directrices comprennent les facteurs qui peuvent être pris en compte pour établir si la transaction soulève des questions d'intérêt public qui devraient être étudiées.

Le comité a également approuvé un certain nombre de changements importants liés au service aérien. Par exemple, l'un de ces changements exigeraient que l'Office des transports du Canada fasse un rapport sur les plaintes reçues dans le cadre de ses fonctions liées aux plaintes relatives au transport aérien, ce qui comprendrait le nombre et la nature de ces plaintes, les transporteurs qui en font l'objet, la façon dont ces plaintes ont été réglées et les tendances systématiques dans l'industrie en ce qui a trait au processus de traitement des plaintes. Ces renseignements seraient inclus dans le rapport annuel de l'office.

Je note également que l'office public déjà des renseignements sur bon nombre de questions liées aux voyageurs aériens, tant dans son rapport annuel que sur son site web. Ces changements apporteraient des améliorations à un processus qui est déjà ouvert et transparent.

Le projet de loi C-11 comprend une disposition qui donnerait à l'office le pouvoir d'élaborer une réglementation sur la publicité portant sur les services aériens. Bon nombre de consommateurs et de groupes de consommateurs au Canada attendent une telle mesure avec impatience. L'amendement apporté par le comité obligerait l'office à préparer un règlement en matière de publicité sur les services aériens après l'adoption de ce projet de loi. Ce que bon nombre de ce groupes nous ont dit essentiellement, c'est qu'ils voulaient que l'on mette fin à la publicité mensongère.

Le projet de loi C-11 comprend une disposition qui permettrait également à l'office de régler les différends portant sur le bruit des trains. Cette disposition s'appliquerait dans les cas où un plaignant et la compagnie de transport ferroviaire ne pourraient en arriver à une entente basée sur des mesures volontaires. Cette disposition a suscité beaucoup d'intérêt. Les membres du comité et bon nombre de témoins, parmi lesquels se trouvaient des groupes du Québec et de la Colombie-Britannique, en ont beaucoup parlé.

Le comité a apporté plusieurs amendements sur les dispositions relatives au bruit, lesquelles permettront, espérons-le, de faciliter la coexistence des trains et des collectivités. Notre pays a été en grande partie fondé et soudé par le chemin de fer. Le transport ferroviaire représente une partie importante de notre collectivité et de notre pays, mais il doit s'intégrer dans les collectivités qui sont installées le long des voies ferrées. Nous avons tenté d'établir un équilibre à cet égard dans la mesure législative.

Tout d'abord, le comité a ajouté un nouvel élément qui sera pris en compte dans la disposition, soit celui des vibrations, car il s'agit d'une plainte courante. Il sera donc dorénavant question des vibrations dans la loi.

Deuxièmement, le comité a modifié la norme que les chemins de fer sont tenus de respecter. Dans sa forme initiale, le projet de loi C-11 exigeait que toute compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer soit « tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable ». Nous avons proposé une formule différente dont nous sommes très fiers. La nouvelle disposition prévoit que la compagnie de chemin de fer doit faire « le moins de bruit ou de vibrations possible ». Ce changement est très important parce qu'il fera en sorte qu'il y aura moins de bruit pour les gens qui habitent dans les secteurs avoisinants. C'est extrêmement important pour eux. Nous écoutons les gens. Le gouvernement écoute les Canadiens et agit dans leur intérêt.

Enfin, les amendements apportés par le comité obligerait le chemin de fer à tenir compte de l'incidence potentielle sur les personnes habitant des propriétés adjacentes lorsqu'il doit prendre des mesures pour faire le moins de bruit ou de vibrations possible.

● (1530)

En conclusion, j'aimerais remercier les membres du comité de leur zèle, de leur travail assidu et de leur collaboration pour améliorer cette mesure législative. Grâce à leurs efforts, le Parlement est maintenant saisi d'un fort bon projet de loi.

J'invite la Chambre à adopter sans tarder cette mesure législative qui suscite énormément d'appui dans les secteurs commerciaux et résidentiels partout au Canada. De plus, de nombreux Canadiens qui nous écoutent aujourd'hui souhaitent que cette collaboration se concrétise.

Initiatives ministérielles

Nous le devons particulièrement aux nombreux intervenants qui attendent patiemment depuis cinq ans. Je les remercie de leur patience. J'ose espérer que nous pourrions approuver une autre excellente initiative du comité.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le secrétaire parlementaire de son intervention. Je lui suis d'autant plus reconnaissant de nous avoir rappelé combien nous avons été patients.

J'attends de sa part une confession du genre à survenir sur le chemin de Damas. Peut-être pourrait-il nous dire pourquoi il a fallu autant de temps aux conservateurs pour reconnaître la valeur du projet de loi qui a été le prédécesseur de la mesure législative à l'étude, et pourquoi, lors de la 37^e et de la 38^e législatures, ils avaient voté contre ce projet de loi présenté par l'ancien gouvernement, un bon gouvernement libéral? Le député se présente maintenant les mains tournées vers le ciel en disant: «Reconnaissez la valeur de vos efforts et appuyez-nous maintenant dans cette entreprise puisque nous avons finalement compris que les bons projets de loi doivent transcender la partisanerie.»

Pourrait-il nous dire quel détour son parti et lui ont dû emprunter vers Damas pour reconnaître que le Parti libéral avait présenté ce projet de loi il y a cinq ans pour répondre aux besoins des Canadiens?

• (1535)

M. Brian Jean: En effet, monsieur le Président, nous avons vu une lumière éclatante sur le chemin de Damas. En fait, c'était plutôt une lumière éclatante qui émanait du gouvernement conservateur, car les gens ont parlé et ont obtenu ce qu'ils voulaient. Ils ont un gouvernement conservateur qui agit.

Parlons du projet de loi C-44, qui a précédé la mesure législative à l'étude; je crois qu'il y en a eu un autre avant et c'est tout, mais je ne serais pas étonné s'il y en avait eu un autre avant ce dernier. Ce projet de loi était beaucoup trop lourd et ne pouvait tout simplement pas fonctionner, parce qu'il manquait de cohérence.

Voici donc ce qui s'est produit. Le gouvernement conservateur voulait des résultats. Nous avons donc scindé le projet de loi libéral en trois. Il nous a fallu huit mois pour en arriver là où nous en sommes avec deux de ces projets de loi. Un des projets de loi a été adopté, le projet de loi C-3, et nous sommes saisis aujourd'hui d'un autre, le projet de loi C-11. Quant au dernier, il sera déposé dans deux semaines avec la collaboration de certains députés d'en face, dans la mesure où la lumière conservatrice ne les aveuglera pas. Nous irons de l'avant et nous obtiendrons des résultats pour les Canadiens.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'émettrai un commentaire avant de poser ma question.

Le secrétaire parlementaire sait très bien pourquoi l'ancien projet de loi, sous le Parti libéral, n'a pas vu le jour. Dans sa réponse, il dit avoir scindé l'ancien projet de loi C-44 en trois parties. Toutefois, il aurait dû être scindé en quatre parties, parce qu'il y avait toute une partie que le Parti conservateur a décidé de ne pas mettre de l'avant, dans laquelle on créait une nouvelle corporation. On permettait à VIA Rail de devenir une corporation par actions pour permettre son propre développement. Entre autres, cela aurait permis de faire voir le jour à tout le dossier VIAFast, un train rapide entre Québec et Montréal et entre Montréal et Windsor. Tout le monde sait que le Parti conservateur est carrément contre le développement de VIA Rail. C'est la réalité.

Le but du projet de loi n'est pas de parler de ce qui aurait dû se passer ou de ce qu'on aurait souhaité voir faire, c'est bel et bien de permettre au projet de loi C-11 de voir le jour.

On a parlé du bruit et des plaintes. Dès l'adoption du projet de loi, beaucoup de plaintes seront probablement déposées, parce que des citoyens, des communautés ou des regroupements de citoyens attendent depuis longtemps que l'Office des transports ait ces pouvoirs.

Le secrétaire parlementaire peut-il garantir que l'Office des transports aura tout le personnel nécessaire pour traiter les plaintes des citoyens ou des regroupements de citoyens contre le bruit et les vibrations?

[Traduction]

M. Brian Jean: Monsieur le Président, le député a vraiment soulevé une question de la plus haute importance. Je peux toutefois lui assurer que le gouvernement agit et obtient des résultats, comme il a pu le constater au cours des 12 derniers mois.

Certains députés du Québec se sont adressés à moi avant que soit soulevée la question du bruit et des vibrations. Ils se demandaient si nous pourrions entendre certains témoins précis, par exemple de Lévis et de différents endroits à Québec. Nous avons fait de la place pour ces témoins. Nous avons acquiescé à cette demande et nous avons obtenu des résultats dans le cadre de ce projet de loi.

C'est comme tout ce que le gouvernement entreprend. Si nous voulons obtenir des résultats pour les Canadiens, il nous faut communiquer et collaborer avec les autres partis. Nous ferons ce qu'il faut pour mobiliser les gens qu'il faudra dans ce cas particulier, car nous obtenons des résultats, ce que nous continuerons de faire pour le Québec, mais aussi pour l'ensemble du Canada, de la Colombie-Britannique aux provinces de l'Atlantique.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Monsieur le Président, je sais que les gens de l'opposition, qui passent pour le gouvernement à l'heure actuelle, attendent mon discours en retenant leur souffle, pour la plupart après d'abondantes libations.

Sans vouloir dénigrer qui que ce soit outre mesure, je dois dire qu'il faut savoir se maîtriser lorsqu'on écoute certains des beaux discours qui viennent des ministériels. Je me suis demandé pourquoi ces députés ne prennent pas le temps de dire que, à titre de parlementaires, ils ont la responsabilité de proposer des mesures législatives qui sont à l'avantage de l'ensemble des Canadiens. Après l'adoption d'une mesure, ils pourraient décider de s'y rallier et de la mettre en oeuvre, même sans l'avoir appuyée par le passé pour des raisons partisanses. Ils ont dit qu'ils n'allaient pas appuyer le projet de loi C-44.

Mais, dans un éclair de génie, l'idée leur est venue de le scinder et ils nous ont demandé de les appuyer. Nous avons accueilli favorablement leur demande, étant donné qu'il est dans notre intérêt à tous de veiller à ce que des mesures législatives avantageuses pour les Canadiens soit proposées.

Je ne vais pas relire ce que le secrétaire parlementaire a jugé opportun de dire, selon les visées de son parti, au sujet du contenu du projet de loi. J'ai laissé entendre plus tôt que nous considérons que plusieurs aspects de ce projet de loi sont importants et méritent notre appui.

Initiatives ministérielles

L'un d'eux concerne évidemment les lignes de chemin de fer qui ne sont plus utilisées ou que les sociétés ferroviaires ont déclarées sous-utilisées. Les sociétés de transport des divers centres qu'elles traversent y auraient accès pour développer des services de banlieue adéquats. Cela permettrait aux divers paliers de gouvernement, qu'il s'agisse de notre Parlement, des assemblées législatives provinciales ou des municipalités, de développer une politique de transport pour les navetteurs en vue de régler des questions qui ont trait à l'environnement, à l'économie, au transport et à la consommation et dont l'importance est évidente pour tous.

Pour ce faire, il nous faudrait établir une infrastructure qui permettrait au ministre de jouer un rôle proactif. C'est ce que vise le projet de loi C-44. Le gouvernement d'en face a combattu cette idée avec la dernière énergie. Aujourd'hui, les conservateurs se voient comme de preux chevaliers qui souhaitent favoriser des solutions répandant aux aspirations et aux besoins de tous les Canadiens.

Rien n'est moins vrai. Le gouvernement a demandé l'appui des partis de l'opposition et il l'a obtenu. Je vois mon collègue du Bloc là-bas au fond, à ma gauche — je peux dire qu'il est ici; je ne peux pas dire qu'il est absent, comme c'est le cas de ces gens. Il s'est montré patient. Il a offert le même genre d'appui que nous, car, en l'occurrence du moins, lui aussi pense à l'intérêt public.

Le ministre des Transports a fait fi des vastes conséquences du projet de loi C-44. Les principes sous-jacents sont les suivants: agir dans l'intérêt de l'économie du pays, faire ce qu'il faut en matière de politiques d'infrastructure et de transport au pays, et tenir compte des répercussions économiques des politiques de transport, en particulier, dans ce cas-ci, sur le transport ferroviaire.

Qu'a fait le gouvernement? Le ministre a préféré ignorer l'appui des partis de l'opposition. Qu'est-il arrivé? Il a laissé l'arrêt de travail du Canadien National, la grève, s'éterniser. Je suis sûr que mon collègue là-bas a entendu les mêmes observations que moi de la part des parties intéressées et des collectivités du Canada. Pour l'industrie du bois d'oeuvre, l'industrie minière, les industries du blé, des céréales et des oléagineuses, l'industrie des produits commerciaux, voire l'industrie pétrochimique et l'industrie pétrolière, il n'y avait pas de transport de marchandises.

● (1540)

Pendant qu'il n'y avait pas de transport de marchandises, le secrétaire parlementaire du ministre et son gouvernement se disaient « Mon Dieu, ne sommes-nous pas merveilleux? Nous sommes comme Jack Horner, assis dans un coin. Nous sommes si extraordinaires ».

Il y a des collectivités partout au pays, en particulier les villes monoindustrielles du Nord de l'Ontario, du Nord du Québec et du Nord de la Colombie-Britannique pour ne nommer que ces trois régions, qui dépendent complètement et indéniablement du réseau ferroviaire pour transporter leurs marchandises vers les marchés et pour continuer à fonctionner. Toutes ces collectivités imploreraient le gouvernement d'intervenir tandis que le CN et deux syndicats, un local et un international, jouaient avec la vie économique de tous les Canadiens. Et le ministre restait là les bras croisés.

Le gouvernement n'a rien fait et se vantait de toutes sortes de grands exploits. « Regardez-nous », ont dit les conservateurs. « Nous sommes en poste depuis 13 mois; voyez tout ce que nous avons accompli. »

On a demandé aux partis d'opposition de coopérer, et qu'est-ce que nous avons fait, dans l'opposition? Nous avons coopéré. Nous avons scindé un projet de loi, le projet de loi C-44. Une des parties de ce projet de loi a été adoptée. Nous sommes aujourd'hui saisis de la

deuxième partie. Il y en aura une troisième à l'avenir. Nous essayons de faire avancer les choses rapidement.

Le débat sur cette question aurait dû se terminer la semaine dernière, mais le ministre du Vent a décidé d'insulter un de mes collègues, le député de Mississauga-Sud si je ne me trompe pas, qui était ici il y a quelques instants. Il est en train de contourner le bureau en ce moment-même. Au lieu d'entretenir des discussions sérieuses, ce ministre du Vent a semé la pagaille, c'est pourquoi l'étude du projet de loi traîne. Au lieu de profiter de l'esprit de coopération qui régnait de ce côté-ci de la Chambre, au sujet des transports, particulièrement en ce qui concerne ce projet de loi et les déplacements à l'échelle du pays, et alors que, partout, les collectivités crient à l'aide, il n'a rien fait. Les conservateurs n'ont rien fait. Non seulement ont-ils tergiversé, mais ils n'ont rien fait.

Prenons les ports, par exemple. Les ports du Bas-Fraser réclamaient qu'on intervienne d'une façon ou d'une autre. Non, désolé, cela aurait été trop demander. Ils attendaient du ministre des Transports qu'il fasse bouger les choses. Ils ont dû licencier tout leur personnel, ou presque. Les bateaux étaient immobilisés dans les ports. Les trains ne circulaient plus. Le blé, le bois et les minéraux étaient bloqués dans l'Ouest. Les marchés orientaux et américains attendaient leurs produits et espéraient que le gouvernement du Canada ferait quelque chose, mais non, il n'a rien fait.

Le ministre des Transports a dit:

● (1545)

[Français]

Je m'appelle Pontius. Je m'en lave les mains.

[Traduction]

C'était un conflit de travail, a-t-il dit.

Le ministre du Travail s'est présenté devant nos collègues et nous a demandé si nous n'accepterions pas de l'aider et d'appuyer une loi de retour au travail si jamais le conflit ouvrier s'envenimait. Nous lui avons répondu que nous le ferions volontiers, mais nous lui avons demandé pourquoi le gouvernement n'avait pas mis l'infrastructure en place. Nous lui avons demandé pourquoi le gouvernement n'avait pas fait le minimum que chacun de nous se doit de faire, c'est-à-dire au moins se montrer intéressé. Ce n'est pas une question de partisanerie.

Initiatives ministérielles

Voilà que nous nous retrouvons maintenant, dans le Sud de l'Ontario, par exemple, et dans certaines régions du Québec, en fait presque partout au pays mais particulièrement dans le Sud ontarien, avec une énorme pénurie d'essence, parce qu'une partie de l'essence n'a pas pu être livrée à destination. Oui, il y a eu d'autres intérêts en jeu, et il y a eu d'autres incidents, mais le produit n'a pas pu être livré sur le marché, et les prix ont augmenté, diminuant ainsi notre productivité et notre compétitivité, ce qui, naturellement, menaçait de tout paralyser.

Je suis sûr que le ministre du Vent, en face, se demandera d'emblée s'il en est résulté une diminution des émissions de gaz à effet de serre. Oui, ce doit être en partie le cas, parce qu'il y a eu une participation volontaire de tous ces automobilistes qui n'ont pas pu se procurer de l'essence et qui ont dû se rendre au travail à pied en plein cœur de l'hiver. N'est-ce pas formidable?

Si vous m'en voyez ainsi réduit à user d'un peu de sarcasme, c'est parce que je suis resté là à guetter et à attendre pour pouvoir offrir au gouvernement toute la coopération que les députés de ce côté-ci de la Chambre pouvaient lui offrir et pour lui dire « Passez à l'action! », mais ces députés ne pensaient bien sûr qu'à chahuter, car ils ne se sont jamais départis de leur mentalité d'opposition. Ils gloussaient, riaient et dérangeaient tant qu'ils le pouvaient.

Serait-il possible d'imaginer la même chose de ce côté-ci de la Chambre? Non, ça ne serait jamais le cas.

Je sais que vous en serez choqué, monsieur le Président, mais je me dois de vous parler d'un député qui siège au Comité des transports et qui représente la circonscription d'Essex, dans le Sud de l'Ontario, un point névralgique pour l'acheminement des produits manufacturés. La marchandise traverse cette circonscription en route vers Detroit de l'autre côté de la frontière. Des quelque 2 milliards de dollars de marchandises que nous échangeons avec les États-Unis, environ les deux tiers passent par cette région. Qu'arrive-t-il? Au lieu de pouvoir s'entendre avec son propre parti au pouvoir pour remettre les trains sur les rails, il lui faut se battre contre son propre parti.

Les rivalités au sein des partis sont une chose courante avec laquelle il nous faut vivre. Il nous faut toujours nous demander si l'ennemi est de ce côté-là de la Chambre ou de ce côté-ci, mais, dans ce cas-ci, nous avons été témoins d'une situation vraiment ridicule. J'ai ici un communiqué de CanWest en date du 22 février selon lequel ce député aurait reçu des « menaces de mort » de l'exécutif de son association de circonscription. Il y a toutes sortes de feuilletons au sein de ce parti. Ce n'est pas étonnant que ces députés ne puissent pas s'attaquer aux problèmes que connaît notre pays. Ils sont bien trop occupés à s'entre-déchirer.

• (1550)

M. Dean Allison: De quoi parlez-vous?

L'hon. Joseph Volpe: Il me demande de quoi je parle, alors que j'ai l'article juste ici. Le député a la mémoire courte. Je ne peux pas lire le nom, parce que ce serait déplacé, mais il est question de la circonscription d'Essex, où le président de campagne a été accusé de...

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le député d'Edmonton—Sherwood Park invoque le Règlement.

M. Ken Epp: Monsieur le Président, vous savez que j'ai horreur d'interrompre les députés lorsqu'ils parlent, mais il me semble que la teneur de ce débat n'ait rien à voir avec le projet de loi que la Chambre est en train d'étudier. J'invoque la règle de pertinence.

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): À titre d'occupant du fauteuil, j'hésitais à interrompre l'envolée oratoire du député. Je

sais qu'il est beaucoup plus expérimenté que moi. Il a siégé ici durant six législatures, alors il sait aussi qu'il ne doit pas signaler la présence ou l'absence d'autres députés. Je suis sûr qu'il ne recommencera pas, surtout pas au cours des sept minutes qu'il lui reste.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le Président, je suis flatté que vous ayez été si attentif à mes paroles.

J'essayais de faire valoir que nous avons des circonstances idéales. Nous avons un parti d'opposition qui a présenté une mesure législative et qui a expliqué comment on pourrait procéder, et un parti d'opposition, maintenant au gouvernement, qui recherche justement ce genre de collaboration. Nous avons l'occasion idéale de travailler dans un tel esprit de collaboration. Mais que se passe-t-il? Rien.

Notre commerce est à la baisse. Des scieries ferment. Les localités éloignées du Canada sont de plus en plus isolées. Nous perdons des emplois. Nous perdons une part de marché. Tout cela est en train de se produire. Pourquoi? Comme je le disais, c'est en raison de la situation au sein du Parti conservateur, telle que décrite par les journaux, qui empêche le parti d'être productif à la Chambre. Ils disent que c'est une campagne de dénigrement. J'imagine que les députés aimeraient que je leur en fasse la lecture, mais je me contenterai de leur donner les références. Ces articles se trouvent à l'agence de presse CanWest et dans le *Star* de Windsor du 22 et du 3 février respectivement.

Les députés auront une chance de voir quel est l'obstacle. Les gens qui suivent le débat se demandent probablement qu'est-ce qu'il y a de si important qui empêche le gouvernement de faire ce qu'il doit faire. Pourquoi le gouvernement ne saisirait-il pas l'occasion de démontrer qu'il est proactif et qu'il est prêt à intervenir pour corriger l'une des situations les plus risquées que connaisse le pays, aujourd'hui?

Le gouvernement a attendu jusqu'à ce que les travailleurs eux-mêmes retournent au travail. Ils sont retournés pour les raisons que leur syndicat leur avait données, et non parce que le gouvernement du Canada s'est intéressé au sort des localités d'un peu partout.

Le secteur des produits forestiers a supplié tous les députés de la Colline de faire quelque chose. Il cherchait des députés disposés à écouter ses demandes et à faire quelque chose pour régler ce litige, afin que les produits puissent être acheminés. Il n'a trouvé personne qui soit disposé à écouter, sauf le ministre du Travail, et non pas le ministre des Transports. Le secteur n'a pas pu obtenir de réponse.

C'est à nous d'insister. Le ministre des Transports est celui-là même qui, quand il a été interrogé à l'émission *W5*, il y a environ un mois, n'a rien voulu entendre des questions de sécurité dont il est question dans le projet de loi C-11.

Nous avons voulu permettre au ministre des Transports de participer aux discussions sur la prévention et la sécurité dans les transports, et plus particulièrement dans l'industrie ferroviaire, parce que cette industrie souhaite la participation du gouvernement. Quelle réponse avons-nous obtenue? Un haussement d'épaules de la part du ministre des Transports.

Le gouvernement précédent avait instauré une enquête sur les mesures de sécurité dans l'industrie ferroviaire. Le rapport est arrivé. Chacun a retenu son souffle en attendant de savoir ce qui n'allait pas et quelles mesures correctives étaient prises. Nous avons déjà présenté le projet de loi C-44 afin de régler certains de ces problèmes.

Initiatives ministérielles

Le gouvernement conservateur est au pouvoir depuis 13 mois et bénéficie de toutes les initiatives du gouvernement précédent. Qu'a-t-il fait? Rien. Le ministre a haussé les épaules à la télévision nationale et déclaré qu'il ne pouvait même pas rendre le rapport public. Tout le monde a dû se demander pourquoi. N'a-t-il pas à cœur les problèmes en matière de transport au pays? Ne se préoccupe-t-il pas de la sécurité des passagers et de la valeur des marchandises transportées d'un bout à l'autre du pays? Il a déclaré ne rien pouvoir dire parce que le rapport mentionnait une tierce partie. Imaginez un ministre dire une telle chose.

Le ministre demande une mesure législative habilitante ici même. Nous lui accordons toute l'autorité qu'il lui faut. Pourquoi ne peut-il pas nous dire ce qui clochait avec ces trains? Il y a enquête publique. Le public n'a-t-il pas le droit de savoir? Il a répondu qu'il ne pouvait rien dire. Je crois qu'il ne voulait rien dire. Pourquoi? Voilà une bonne question.

• (1555)

J'ai rencontré des gens du CN. J'ai rencontré des gens du secteur ferroviaire. J'ai rencontré des gens des autres modes de transport, mais j'ai surtout rencontré des gens du CN et je leur ai demandé s'ils s'opposaient à ce que ce rapport soit publié.

Est-ce qu'il y a quelqu'un qui connaît la réponse? C'était: « Non, nous ne voulions être consultés que sur l'ébauche du rapport et votre ancien collègue du Cabinet, le député d'Eglinton—Lawrence, le ministre des Transports, nous a demandé notre avis. Nous le lui avons donné et le rapport final a été publié. Comme vous n'êtes plus au pouvoir, pouvez-vous dire où est ce rapport? Pourquoi n'a-t-il pas été rendu public? Pourquoi ne pouvons-nous pas le savoir en tant que Canadiens, que nous soyons des utilisateurs commerciaux ou des usagers du transport en commun, et pourquoi ne pouvons-nous pas savoir ce que ce rapport nous dit au sujet de la façon dont nous pouvons transporter nos produits et les voyageurs de manière sécuritaire d'un point à l'autre dans notre pays? »

Lorsque les députés ministériels se félicitent les uns les autres, je me demande comment ils font pour ne pas rire. Ce doit être difficile de le faire et de rire en même temps, au lieu de rendre à César ce qui appartient à César et d'attribuer le mérite à ceux qui ont travaillé sans relâche pour présenter un projet de loi et concevoir des initiatives bénéficiant à tous les Canadiens, où qu'ils vivent, et notamment dans les régions éloignées du pays, pour assurer leur survie, raffermir leurs assises et leur unité.

Le gouvernement aurait dû prendre quelques instants pour au moins reconnaître qu'il a une obligation envers le public canadien et qu'il devrait remplir cette obligation au lieu de ne rien faire. C'est ce qui est honteux dans tout cela. Le gouvernement ne profite pas de notre esprit de collaboration.

[Français]

L'hon. Jean-Pierre Blackburn (ministre du Travail et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, je viens d'écouter le député d'Eglinton—Lawrence. Celui-ci passe d'une situation à une autre. Il parle à un certain moment de la Loi sur les transports au Canada qu'on s'apprête à modifier, et plus tard, il aborde la question du conflit de travail qui s'est déroulé au Canadien National au cours des derniers jours.

À mon avis, le député ne fait pas le bon lien. Le dernier conflit de travail qui a eu lieu au Canadien National a amené le ministère du Travail, et moi-même en tant que ministre, à intervenir dans le dossier en nommant des médiateurs pour que les deux parties en arrivent à une entente négociée. De plus, à titre de ministre du

Travail, j'ai eu à prendre certaines décisions pour m'assurer que ce conflit prenne fin et que les Canadiens reçoivent le service auquel ils ont droit.

Lorsque des entreprises n'ont plus leurs matières premières pour produire; lorsque les communautés éloignées ne reçoivent plus la nourriture et l'essence nécessaires à leur sécurité et à leur qualité de vie; lorsque des entreprises ferment, comme les mines de potasse en Saskatchewan et d'autres situations du genre; et lorsque le domaine de la foresterie se meurt, le ministre du Travail a des responsabilités à prendre.

Le député devrait savoir que nous sommes un gouvernement minoritaire et qu'il nous faut l'appui de l'opposition pour adopter une loi de retour au travail, tel que nous l'avons fait vendredi matin dernier.

Ce n'est que quelques minutes avant que notre projet de loi en vue d'un retour au travail ne soit déposé qu'un des députés de l'opposition nous a dit que le Parti libéral allait nous appuyer.

Le député nous dit qu'il est intervenu. Puis-je savoir quelle intervention il a faite pour que ce conflit prenne fin? J'aimerais avoir son commentaire à ce sujet.

• (1600)

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le Président, je voudrais remercier le ministre pour sa décision. Évidemment, il s'est intéressé à la situation et j'ai été surpris. Je le connais depuis longtemps. Il était au gouvernement quand j'étais dans l'opposition, il y a quelques années. Je sais bien qu'il avait le désir de faire quelque chose de positif.

Donc, il nous dit qu'il attendait que l'opposition — dans ce cas-ci, c'était le Parti libéral — soit en mesure de lui donner son appui pour résoudre la situation. C'est à cause de ces interventions qu'on a eu la réponse qu'il exigeait.

Je n'ai rien dit de mal à son égard parce qu'il a agi comme il devait agir. Je parlais de l'infrastructure des transports. Le ministre des Transports n'a pas agi comme j'aurais voulu, comme le public aurait voulu qu'il agisse, comme le ministre du Travail a agi. Il a demandé de l'appui qu'il a reçu. Il a agi et la situation s'est résolue. Donc, quand on veut collaborer, quand on exige de la collaboration, on en reçoit.

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'écoute mon collègue et j'ai même écouté les interventions du ministre du Travail. Mon seul problème, et cela me fait sourire, c'est que oui, il est vrai que ce qui se passe au CN est grave. C'est vrai que la sécurité ferroviaire, c'est grave. Le problème, c'est que le projet de loi C-11 ne discute pas du tout de cela, mais discute d'un problème aussi important qui est celui du bruit et des vibrations.

C'est important pour les citoyens qui vivent autour des gares de triage, la gare de triage Moreau, dans Hochelaga, Joffre, dans Lévis, Farnham, dans Brome-Missisquoi et Pointe-Saint-Charles, dans Montréal-Est. Depuis maintenant trois législatures, ces gens-là n'ont toujours pas vu leurs problèmes réglés. C'était le projet de loi C-26 dans la 37^e législature, c'était le projet de loi C-44 dans la 38^e législature et c'est le projet de loi C-11 aujourd'hui. Tout à l'heure, dans son discours, mon collègue n'a jamais discuté de ce qu'on veut régler aujourd'hui, soit le problème du bruit et des vibrations.

Donc, voici ma question: finalement, va-t-on pouvoir régler ce problème aujourd'hui et va-t-on avoir l'appui du Parti libéral pour régler le problème du bruit et des vibrations pour pouvoir, après cela, passer aux autres problèmes? C'est ma question.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le député d'Eglinton—Lawrence devrait savoir que deux autres députés souhaitent poser des questions. Nous avons cinq minutes et j'aimerais partager le temps de manière équitable.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le Président, la Chambre est un endroit formidable. Elle suscite des vertus, dont la patience, bien sûr. Je vous remercie de le porter à l'attention d'autres députés, car ils aimeraient savoir ce qu'il faut faire pour pouvoir poser leur question. Je vous remercie.

[Français]

Le député du Bloc se pose la question. Il ne me la pose pas parce qu'il sait déjà la réponse. Je lui ai donné cette réponse il y a quelques jours, dans un autre débat au sujet du projet de loi C-11, à une question que je lui ai posée. Je lui demandais ce qu'ils entendaient par l'amendement qu'ils avaient inclus dans le projet de loi? En effet, pour éliminer les vibrations et le bruit, on pourrait dire dès demain qu'il n'y a plus de trains, plus de transport ferroviaire. Il n'y aurait plus de bruit. Cependant, la question était d'être raisonnable et d'imposer une activité raisonnable.

Une voix: Des accommodements.

L'hon. Joseph Volpe: Des accommodements, mais lesquels? Donc, si on a une solution, qu'on la propose. Moi, j'ai une solution. Il y a évidemment du transport ferroviaire partout, mais, en tant que consommateurs, il faut aussi agir de façon raisonnable. Donc, le bilan est très important. En raison de cela, je vais appuyer le projet de loi.

• (1605)

[Traduction]

Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement les propos du député d'Eglinton—Lawrence sur le projet de loi C-11, qui porte sur la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Il s'est aventuré dans un domaine connexe, à savoir la récente grève du syndicat des Travailleurs unis des transports au CN. Si je l'ai bien compris, il reprochait au gouvernement de ne pas avoir imposé plus rapidement une loi de retour au travail.

Je suis quelque peu surprise d'entendre le député dire une chose pareille. Il sait bien, je pense, que les députés ont la responsabilité de ne pas se mêler d'une grève légale et de respecter le processus de négociation en cours. Je crois qu'il sait qu'il est souvent beaucoup plus facile d'imposer un accord et de mettre fin à une grève que d'assumer en partie la responsabilité de ce qui survient ensuite. Très souvent, si cela ce produit, il reste de l'amertume, de la rancœur et des questions non résolues, et les motifs de la grève perdurent.

Ma question est double. Premièrement, est-il d'avis que le gouvernement aurait dû présenter une loi de retour au travail plus rapidement qu'il ne l'a fait? Deuxièmement, qu'est-ce que la position du député nous révèle de lui et, d'ailleurs, de son collègue à propos des lois anti-briseurs de grève?

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Le député d'Eglinton—Lawrence devrait avoir un peu de temps pour répondre à cette question, mais au train où vont les choses, je commence à

Initiatives ministérielles

croire que le recours au Règlement fait par le député d'Edmonton—Sherwood Park est justifié.

Concentrons-nous sur la dernière minute et demie qui nous reste.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le Président, il s'agit d'une décision rétrospective, mais elle vous appartient.

J'aimerais dire à la députée, qui est dans cet endroit depuis longtemps elle aussi, que, premièrement, je ne saute pas d'un sujet à l'autre. Deuxièmement, je vous prie de ne pas laisser entendre que je ne m'intéresse pas aux relations de travail. J'ai abordé délibérément cette question, parce que je voulais montrer que le gouvernement aurait pu utiliser la bonne volonté des députés de ce côté-ci de la Chambre pour faire adopter une mesure que tous estimaient importante pour le Canada.

Quant aux conventions collectives et à leur portée, il est évident que nous les respectons. Je reconnais aussi qu'il y a une ligne de chemin de fer dans l'Est du Canada, qu'il n'y a pas de concurrence et que tous les utilisateurs, tant les expéditeurs que le public en général, n'ont pas...

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Nous reprenons le débat. Le député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel a la parole.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole au sujet du projet de loi C-11. J'espère qu'on viendra à bout de ce projet de loi.

Plus tôt, j'ai posé des questions à mon collègue libéral. Ce n'est pas facile, dans ce Parlement, surtout à cause des orientations bien différentes du développement ou des problèmes que peut vivre la population. Trop souvent, le Parti conservateur et le Parti libéral ont de grandes orientations, mais aucun des deux ne règle les véritables problèmes de la population. Le projet de loi C-11 essaiera de jeter un baume sur les plaies de ceux qui subissent toutes sortes de contrariétés à cause de l'exploitation des chemins de fer.

L'industrie du rail est en plein développement et a subi des changements technologiques importants. Bien qu'elle assure un service adéquat et de plus en plus performant, elle occasionne des contraintes aux populations avoisinantes. Cela dure depuis des années, comme je l'ai dit plus tôt.

Les problèmes liés au bruit, aux vibrations et aux émanations qui se dégagent de l'ensemble de l'exploitation ferroviaire existent depuis longtemps et se sont accentués avec le développement des nouvelles technologies.

Les gens qui nous écoutent — les Québécoises, les Québécois, les Canadiennes et les Canadiens — comprendront que, pour des raisons d'économie d'échelle, la façon d'opérer dans le milieu du rail a été modifiée. Entre autres, au milieu des années 1990, les raccordements des locomotives et des wagons étaient faites par l'humain. À partir du milieu des années 1990 ou du début des années 2000, les humains ont été remplacés par des raccordements à distance, effectués de manière électronique ou électrique.

Initiatives ministérielles

Dès que cette façon de faire a été changée, dès qu'on a voulu faire des économies d'échelle en réduisant le personnel dans les gares de triage, les problèmes liés au bruit, aux vibrations et aux émanations se sont accentués. Cela fonctionne selon les normes de Transports Canada. Il n'existe pas encore de technologie qui permettrait de le faire en faisant le moins de bruit possible. Depuis le milieu des années 1990, beaucoup de regroupements de citoyens qui longent les gares de triage se sont réunis et ont formé des associations pour essayer de contrer la pollution par le bruit et par les émanations que dégagent l'industrie des chemins de fer.

Ce n'est pas parce qu'on veut limiter les problèmes des communautés avoisinantes qu'on est contre le rail. Au contraire, on veut que l'industrie du rail se développe. Des compagnies de chemin de fer, comme Canadien Pacifique et Canadien National, font des profits. Il est vrai qu'on a connu certains problèmes pendant les années 1980 et 1990, mais depuis ce temps, je pense que le rendement aux actionnaires est très important. En fait, il se surpasse d'un trimestre à l'autre.

On fait des profits faramineux. Jamais de tels profits n'ont été réalisés dans l'industrie du rail.

On enlève de la pression sur les routes et cela peut contrer les gaz à effet de serre. Nous en sommes conscients. Le transport par rail peut contrer les gaz à effet de serre, parce qu'il diminue le nombre de camions sur les routes. Toutefois, cela occasionne aussi des contraintes.

Depuis 2000, soit depuis la 37^e législature, le Parlement veut régler le problème du bruit. Les libéraux ont donc déposé le projet de loi C-26. C'était pratiquement un projet de loi omnibus qui réglait plusieurs problèmes de l'industrie ferroviaire, aérienne et autre, et qui faisait de VIA Rail une corporation indépendante et une corporation par actions, ce qui aurait pu assurer son développement. Dès le départ, les conservateurs étaient contre le développement de VIA Rail, qui aurait pu assurer son propre développement et qui aurait pu créer VIAFast. On se rappelle ce débat. Les libéraux étaient divisés: il y avait le clan Chrétien et le clan du député de LaSalle—Émard. Cela a entraîné une division au sujet des projets de loi C-26 et C-44. Le projet de loi C-26, proposé lors de la 37^e législature, n'a pas vu le jour à cause de cette division. Lors de la 38^e législature, le projet de loi C-44 n'a pas vu le jour non plus.

• (1610)

Encore une fois, les citoyennes et les citoyens qui habitaient le long des gares de triage et qui subissaient de la pollution par le bruit et les autres émanations provenant de l'industrie du rail n'ont pas vu leurs problèmes s'atténuer. Dans tout ce qui était déposé, la grande dichotomie est qu'on avait noyé ce problème dans des projets de loi omnibus. Dans cette 39^e législature, une des façons utilisées par le Parti conservateur a été de scinder en trois le dernier projet de loi C-44, débattu lors de la 38^e législature.

Les conservateurs disent aujourd'hui qu'ils l'ont scindé en trois pour que ça aille plus vite, mais ils oublient de dire la vraie raison, soit qu'ils voulaient enlever du projet de loi C-44, tout ce qui avait trait à VIA Rail.

Ainsi, les conservateurs n'ont jamais voulu que le rail se développe. Ils ne voulaient pas que les compagnies ferroviaires viennent compétitionner le transport aérien sur le plan du transport des passagers. C'est un choix. Ils voulaient protéger WestJet plutôt que de permettre un développement adéquat du rail, un développement que le Bloc québécois a toujours appuyé.

Il faut vraiment que les industries de transport deviennent plus compétitives. Or, le rail est une saine compétition au secteur aérien.

On parle d'un train rapide Québec-Montréal, Montréal-Windsor, on ne parle pas de TGV. Le Bloc québécois a toujours appuyé cette vision des choses. De leur côté, les conservateurs ont scindé le projet de loi C-44 parce qu'ils ne voulaient pas que VIA Rail se constitue en corporation indépendante, assure son développement et que le fameux dossier VIAFast voit le jour, soit un train rapide Québec-Montréal, Montréal-Windsor. Il s'agit là de la vraie raison.

De notre côté, peu importe, nous aurions appuyé un projet de loi omnibus qui aurait inclus tout le projet de loi C-44. À l'époque, nous étions déjà favorables aux projets de loi C-44 et C-26 et, aujourd'hui, nous sommes favorables au projet de loi C-11, qui règlera une fois pour toutes le problème de pollution par le bruit.

Ce n'est jamais facile. Je me sers de cet exemple parce qu'en même temps, celles et ceux qui nous écoutent vont comprendre comment fonctionne le Parlement. Ce n'est pas facile. Dans le cadre du dossier sur le bruit, les conservateurs se sont justement permis de déposer un projet de loi qui touche cette question. La pollution n'est pas juste sonore, mais elle provient également des vibrations, des émanations. Il y a toutes les sources de pollution environnementale.

Lors des discussions avec le gouvernement autour du projet de loi C-44, on avait entamé des débats qui n'ont pas abouti à cause de tout le volet VIA Rail et on en était à régler les problèmes de pollution. Tant qu'à les régler, réglons-les. Sauf que, un gouvernement, ce n'est pas si simple que ça. Il faut le comprendre. Surtout que les conservateurs n'ont jamais eu de vision d'avenir et ont toujours eu une vision à court terme. Aujourd'hui, ils ont décidé d'inclure dans le projet de loi C-11 des mesures sur la pollution par le bruit. Comme nous, tous mes collègues et tous les citoyens et les citoyennes se disent que tant qu'à régler le problème de la pollution par le rail, pourquoi ne pas le faire en même temps, pourquoi ne pas en profiter pour inclure dans ce projet de loi les émanations, la question des locomotives qui vivent jour et nuit et qui produisent des émanations et également les problèmes environnementaux.

Parfois, vous vous promenez sur les rails vous voyez la pollution. Parce qu'on a changé les rails, on empile des blocs de bois le long des voies et ainsi de suite. Le Bloc québécois voulait régler tous les problèmes environnementaux se rapportant au rail, mais le gouvernement a, pour sa part, décidé que c'était le bruit. Le Bloc québécois a essayé en comité d'y aller avec ses propres propositions. Nous voulions régler les problèmes du bruit, de vibrations et d'émanations. On avait bien compris qu'en incluant uniquement le bruit, les conservateurs ne voulaient pas régler tous les problèmes environnementaux. On est donc allé avec les vibrations et on s'est questionné à savoir si on pouvait peut-être régler en même temps les problèmes des vibrations et des émanations des locomotives.

Initiatives ministérielles

C'est là qu'on s'attaque au légiste de la Chambre. Le gouvernement sait très bien que, lorsqu'il dépose un projet de loi, on ne peut pas déposer les amendements qu'on veut, même si on est plein de bonne volonté, mêmes si tous mes collègues du Bloc québécois vivent des problèmes très importants, puisque, entre autres, certains de leurs concitoyens vivent près de la gare de triage Moreau, dans Hochelaga, ou de la gare de triage Joffre, à Lévis. Même si ce comté est maintenant représenté par un conservateur, on verra à rétablir tout ça lors des prochaines élections. Toutefois, il reste que les citoyens de Lévis sont venus se plaindre à nous et nous n'avons jamais arrêté de défendre leurs intérêts. Il y a ce même problème près de la gare de triage de Farnham, dans Brome—Missisquoi, et de la gare de triage de Pointe-Saint-Charles, dans Jeanne-Le Ber à Montréal-Est. Tous ces gens voulaient qu'on règle tous ces problèmes, y compris les émanations. On a donc déposé un amendement, mais tout le volet se rapportant aux émanations a été retiré. Le légiste de la Chambre nous a dit que c'était irrecevable.

● (1615)

Donc, on a essayé. Ce n'est pas parce qu'on ne veut pas. On voulait montrer notre bonne volonté et notre bonne foi dans ce dossier. On a déposé tout ce qu'on voulait. On voulait même inclure la santé publique car il y a maintenant des normes internationales sur la pollution par le bruit. On voulait véritablement se conformer aux normes de santé publique. Un de nos amendements demandait de ne pas nuire de façon déraisonnable à la santé publique, compte tenu de ces besoins essentiels en matière d'exploitation. On voulait insérer la santé publique dans le projet de loi.

Or, compte tenu du fait qu'aucune notion de santé publique ne figurait dans le projet de loi déposé par le Parti conservateur, le légiste de la Chambre nous a dit que cet amendement, même si on le trouvait bien intéressant, n'était pas recevable parce qu'il changeait le sens de la loi.

Il faut que les citoyennes et les citoyens qui nous écoutent comprennent qu'un gouvernement, c'est compliqué. Quand, en plus, il est conservateur, c'est deux fois plus compliqué. C'est ainsi que cela fonctionne. C'est la réalité. Le gouvernement use de toutes les petites astuces possibles pour empêcher la réussite et l'atteinte de nos objectifs. Dans ce dossier, on a pu s'entendre sur le bruit.

Donc, au moment où on se parle, l'article 95.1 du projet de loi se lit ainsi:

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, [...]

C'est ce qui est déposé. Dans ce qu'avait déposé le Parti conservateur, on parlait de ne pas faire de bruit déraisonnable.

Nous avons réussi à faire adopter un amendement qui allait plus loin. Cela s'est fait avec l'appui des conservateurs qui ont finalement compris qu'on voulait au moins régler une fois pour toutes le problème du bruit et des vibrations, qu'on n'en parle plus et que les citoyens puissent avoir gain de cause là-dessus.

On a donc réussi à s'entendre sur « le moins de bruit et de vibrations possible ».

Un jour, ce projet de loi sera en vigueur. Ce n'est pas encore aujourd'hui. C'est l'étape de la troisième lecture. Il faudra ensuite que cela aille au Sénat et que cela revienne. Le fédéralisme canadien est compliqué. Il y a une autre Chambre, la Chambre haute, qui s'appelle le Sénat. Elle doit étudier les mêmes projets de loi. Il y a longtemps que le Bloc québécois aurait souhaité se débarrasser du Sénat. Or les conservateurs ont décidé qu'on va élire les sénateurs au suffrage universel! On est loin d'en être débarrassés. On va réussir encore une fois à compliquer la fédération. Mais un jour, on ne sera plus là, on le

souhaite. Un jour, les Québécois choisiront d'avoir leur propre pays et ils n'auront pas de Sénat. Cela ira très bien ainsi. Il y aura juste un Parlement et ce sera bien moins compliqué.

Cependant, dans la situation actuelle, le projet de loi tel qu'amendé par le Bloc québécois, entre autres, se lit comme suit à l'article 95.1:

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 113 et 114, le cas échéant;

Il s'agit là de l'exploitation.

b) ses besoins en matière d'exploitation;

[...]

d) l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer.

On a donc réussi à faire inclure cela. À l'article suivant — et c'est le gros du projet de loi —, on confie des pouvoirs à l'Office des transports, ce qui est nouveau. Lors de l'exploitation, il faudra tenir compte de l'incidence possible sur des personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer. Désormais, on tiendra compte de ceux qui résident tout près quand il y aura des problèmes de bruit et de vibrations. C'est ainsi pour les opérations.

À l'article 95.2, on peut lire ce qui suit:

L'Office établit — et publie de la manière qu'il estime indiquée — des lignes directrices:

Cela oblige l'Office des transports à établir et à publier des lignes directrices que devront respecter les compagnies de chemin de fer. Seulement pour en arriver à cela, il a fallu de nombreuses heures de discussions. Finalement, on peut forcer l'office à établir des lignes directrices et à les publier. En effet, il est bien beau de dire qu'il y aura le moins de bruit et de vibrations possible, mais il faut quand même émettre des lignes directrices. Ce projet de loi va forcer l'office à établir et à publier des lignes directrices.

Une fois que les lignes directrices seront établies et que les chemins de fer seront en activité, on pourra se reporter à l'article 95.3:

Sur réception d'une plainte selon laquelle une compagnie de chemin de fer ne se conforme pas à l'article 95.1, l'Office peut, compte tenu des éléments visés à cet article, ordonner à celle-ci de prendre les mesures qu'il estime raisonnables en vue d'assurer que la compagnie fasse le moins de bruit ou de vibrations possible lors de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer.

● (1620)

Avant ce projet de loi, l'Office des transports n'avait aucun pouvoir. Il agissait seulement à titre d'intermédiaire. Dans une cour de l'Ontario, on avait justement testé la magistrature, le pouvoir judiciaire à cet égard.

On aurait pensé que Transports Canada, après être intervenu dans un dossier et avoir participé aux négociations, aurait pu faire des recommandations et ordonner à la compagnie de prendre des mesures si, à la fin, on ne s'était pas entendu pas. Finalement, la cour de l'Ontario, dans une décision qui touchait une communauté ontarienne, a décidé que l'Office des transports n'avait aucun pouvoir, qu'il n'avait qu'un pouvoir à titre de conciliateur —, pas même à titre d'arbitre. De fait, il pouvait participer aux discussions, mais il n'avait aucun pouvoir.

Initiatives ministérielles

Le véritable but de ce projet de loi est de donner le pouvoir à l'Office des transports d'ordonner de prendre des mesures. C'est-à-dire qu'une fois qu'il a reçu une plainte, il l'analyse et ordonne à la compagnie ferroviaire de prendre des mesures.

Ces derniers jours, j'ai reçu l'Association des chemins de fer qui est venue pratiquement pleurer pour nous dire que cela n'avait pas de sens que les compagnies ferroviaires soient obligés de faire le moins de bruit et de vibrations possible.

Je pourrais demander à tous les employés de chemin de fer qui travaillent très fort, même aux actionnaires et aux compagnies qui font de bons profits et de bonnes affaires pourquoi nous sommes saisis d'un projet de loi aujourd'hui. C'est justement parce qu'ils ont été tellement laxistes dans les années antérieures qu'on ne peut faire autrement.

Personnellement, j'ai participé à une rencontre avec les citoyens qui vivent autour de la gare de triage Moreau dans Hochelaga, où était présente la compagnie de chemin de fer. Je tairai son nom, parce qu'elles sont toutes pareilles, que ce soit elle ou une autre, et je ne veux pas faire de discrimination. J'ai donc participé aux discussions. On voyait bien que les employés qui y participaient étaient en service commandé. Le député d'Hochelaga était présent pour écouter les citoyens. J'y étais à titre de porte-parole du Bloc québécois en matière de transports. Mon collègue d'Hochelaga ainsi que la communauté qui avaient suivi le jugement de l'Ontario étaient très au fait et proposaient des solutions de mitigation aux représentants de la compagnie de chemin de fer. Ces gens se sont montrés intéressés, mais finalement il ne s'est jamais rien passé. C'est ainsi.

C'était la même chose lorsque j'ai rencontré des regroupements de citoyens à la cour de triage Joffré à Charny. J'avais la chance de connaître le maire de Charny qui est maintenant conseiller à la Ville de Lévis et qui s'est vraiment occupé de ce dossier. C'était et c'est toujours la même chose. Les compagnies écoutent, mais finalement, quand elles sont obligées de dépenser de l'argent, cela ne passe nulle part, pas plus au palier supérieur qu'au conseil d'administration.

Puisqu'on me fait signe qu'il me reste deux minutes, je vais les utiliser à bon escient.

C'est pourquoi aujourd'hui on en arrive là. Le Bloc québécois ne veut pas faire partie de ceux qui empêcheraient le chemin de fer de se développer. Au contraire, on sait qu'il se développe très bien, que les affaires sont bonnes et que c'est probablement le temps de mettre de l'ordre et de régler la pollution que peut occasionner le rail. Il y a de la pollution par le bruit, et de la nuisance.

On ne réglera pas tout cela aujourd'hui, je l'ai dit. Et ce n'est pas parce que les collègues du Bloc québécois n'auraient pas souhaité que ce projet de loi règle tous les problèmes de nuisance qu'occasionne le rail. Compte tenu du fait que l'industrie va bien, il est peut-être temps pour celle-ci d'investir.

Au moins, aujourd'hui, le bruit et les vibrations devraient être réglés. Si jamais des citoyennes et des citoyens qui vivent le long des chemins de fer ou des gares de triage éprouvaient des problèmes avec le bruit et les vibrations, ce projet de loi devrait les régler. En effet, dorénavant, on pourra déposer des plaintes à l'Office des transports qui pourra intervenir et, conformément à ce qu'on dit bien au paragraphe 93(3), ordonner à celle-ci de prendre des mesures. Donc, il pourra ordonner aux compagnies de chemin de fer d'apporter des correctifs.

Évidemment, cela ne règle pas les autres problèmes. En comité, des communautés sont venues nous dire que les convois sont de plus en plus longs. Dans certains endroits, on a même peur que les services d'urgence ne se rendent pas. On parle évidemment

d'ambulances, de pompiers, de services de toutes sortes. De fait, les convois sont tellement longs qu'on bloque les entrées à des quartiers complets. Ce problème, le projet de loi ne le règle pas. J'espère que le gouvernement, un jour, saura écouter et déposera de nouveau des projets de loi qui régleront toutes ces questions.

• (1630)

Le président suppléant (M. Royal Galipeau): Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera lors de l'ajournement ce soir, à savoir: l'honorable député de Hamilton-Est—Stoney Creek, L'environnement; l'honorable député de Gatineau, Les langues officielles; l'honorable député de Dartmouth—Cole Harbour, Les programmes gouvernementaux.

[Traduction]

Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD): Monsieur le Président, je suis ravie d'intervenir dans le débat sur le projet de loi C-11, les nouvelles dispositions de la Loi sur les transports. Je tiens à féliciter particulièrement le député de Burnaby—New Westminster, qui n'a ménagé aucun effort dans ce dossier.

Les néo-démocrates appuieront le projet de loi, mais il n'en demeure pas moins que certaines questions continuent de nous préoccuper. Je sais que le député de Burnaby—New Westminster a proposé plusieurs amendements qui n'ont pas tous été adoptés au comité.

J'aimerais soulever quelques points, dont un que d'autres députés ont abordé. Il s'agit des plaintes relativement au bruit. Bien que la mesure dont nous sommes saisis prévoit un mécanisme de règlement des plaintes émanant de particuliers et de collectivités relativement au bruit, nous examinerons si le processus en place est efficace. Toutefois, nous continuons de penser que le texte devrait être plus explicite. J'ajouterai que le député de Burnaby—New Westminster a proposé des amendements qui n'ont pas été appuyés.

Des lignes de chemin de fer traversent des collectivités d'un océan à l'autre et des gens sont plus ou moins incommodés par le bruit, selon la taille de leur collectivité.

Je suis déjà demeurée dans le centre-ville de Vancouver, tout près des voies ferrées; il y avait de nombreuses voies de service et c'était très bruyant. Je ne sais tout simplement pas comment les gens font pour vivre dans ce genre de chaos. Nous allons examiner le projet de loi pour déterminer s'il peut effectivement améliorer la qualité de vie des gens qui habitent près des voies ferrées. Nous souhaitons beaucoup que ce soit le cas.

Le député de Burnaby—New Westminster a aussi proposé un amendement à une autre partie du projet de loi, mais cet amendement n'a été appuyé ni par les libéraux, ni par les conservateurs. Actuellement, l'Office des transports du Canada exige de ses membres qu'ils habitent à Ottawa.

Initiatives ministérielles

Je viens de la Colombie-Britannique et j'entends souvent dire que les Rocheuses sont une muraille de granit. Nous avons souvent l'impression que les voix de la Colombie-Britannique ne sont pas suffisamment entendues. Le député de Burnaby—New Westminster avait proposé une représentation régionale équilibrée. Nous sommes certainement capables, à notre époque, d'employer des mécanismes qui permettent la représentation des régions. Nous avons la téléconférence. Il y a toutes sortes de façons de permettre aux gens de se faire entendre adéquatement. Il est très décevant que les amendements relatifs à la représentation régionale n'aient pas été appuyés. On reviendra peut-être un jour sur cette question pour la retravailler.

Lorsque les voies ferrées ne sont plus utilisées pour le transport ferroviaire, il est important qu'on leur trouve une utilité qui soit dans l'intérêt général. Sur l'île de Vancouver, nous nous employons avec beaucoup d'énergie à maintenir la propriété publique des voies ferrées, de manière à ce qu'elles puissent notamment être transformées en pistes cyclables. L'intérêt du public importe grandement dans ce dossier et doit être protégé.

Le projet de loi prévoit bel et bien la possibilité d'inclure les organismes de transport en commun des zones urbaines dans les autorités publiques auxquelles les voies ferrées doivent être offertes, suivant un certain ordre. Voilà une mesure importante. Je dirais toutefois que nous devons en faire bien davantage à cet égard. Dans nombre de cas, il serait très difficile de mettre les terrains à la disposition du public, dans l'intérêt général, et si nous ne prenons pas les dispositions nécessaires, les terrains risquent d'être perdus à jamais.

Le projet de loi prévoyait entre autres un rajustement du plafond des recettes pour le transport du grain. Il est tout à fait opportun de parler de cette question, compte tenu de l'importance du transport ferroviaire pour les agriculteurs de l'Ouest. Nous pouvons aussi en profiter pour parler des modes de consultation relativement aux importants projets de loi au programme. Nous constatons qu'il y a actuellement un manque de consultation de la Commission canadienne du blé.

• (1635)

Lorsqu'il est question de sujets tel que le rajustement du plafond des recettes pour le transport du grain, nous souhaitons comme toujours que les besoins des agriculteurs et des membres de la collectivité soient pris en compte comme il se doit.

En ce qui a trait à la Commission canadienne du blé, le guichet unique est un aspect important du mode de fonctionnement des agriculteurs des Prairies depuis de nombreuses années. Nous espérons que la voix des agriculteurs se fasse entendre afin qu'ils puissent continuer de fonctionner de la même façon. Un certain nombre d'entre eux sont venus à Ottawa aujourd'hui pour s'assurer de faire valoir leur point de vue et pour veiller à ce que tous comprennent bien la situation entourant le référendum. J'espère qu'un processus de consultation plus approprié sera établi relativement à la Commission canadienne du blé et aux autres questions qui touchent nos agriculteurs.

Il faut également parler de la sécurité ferroviaire, un sujet d'actualité depuis quelques semaines. On vient tout juste d'apprendre qu'il y a eu un autre déraillement aujourd'hui, à environ deux kilomètres de Golden, dans le canyon Kicking Horse. Cinq wagons ont quitté les rails et ont déversé de l'acide chlorhydrique. Je crois savoir qu'un autre wagon contenait de l'hydroxyde de sodium. Par mesure de précaution, l'école de la région a été fermée.

Il s'agit du plus récent exemple du grave problème de sécurité ferroviaire au Canada. Ce problème découle en partie du fait que le système ferroviaire est autogéré. Le secteur public joue un rôle de moins en moins grand dans la surveillance de ce secteur de transport pour s'assurer qu'il est le plus sûr possible.

Voici ce qu'a dit le député de Burnaby—New Westminster dans un de ses discours:

En 2005, nous avons enregistré le nombre le plus élevé d'accidents dans le secteur ferroviaire en près d'une décennie, un nombre nettement supérieur à la moyenne des 10 dernières années. Nous avons constaté une augmentation du nombre d'accidents de chemins de fer. Fait tragique, ils ont fait des morts cet été dans le canyon du Fraser. Nous avons été témoins de dommages causés à l'environnement, par exemple, à Cheakamus Lake dans l'estuaire de Squamish et à Lake Wabamun, en Alberta. Depuis quelques années, les accidents se multiplient sans cesse dans le secteur ferroviaire. Cette question est préoccupante.

Le Nouveau Parti démocratique a exigé que les résultats de la vérification de sécurité du CN soient divulgués. Jusqu'à présent, nous n'avons pas réussi à avoir gain de cause. Le gouvernement nous parle souvent de responsabilité, de transparence et d'ouverture. Le moment serait idéal pour rendre publics les résultats de cette vérification, surtout si on tient compte du nombre de dérailleurs qui se sont produits récemment.

Les Canadiens accordent une grande valeur à leur réseau ferroviaire. Ils souhaitent qu'il soit sûr, et que leurs collectivités le soient également. Bon nombre des wagons ferroviaires qui traversent des agglomérations contiennent des substances chimiques ayant une incidence sur la sécurité des habitants. C'était le cas pour l'accident d'aujourd'hui. Certains déversements ont tué des poissons dans des rivières de la Colombie-Britannique. D'un océan à l'autre, nous tenons à la santé de nos rivières. J'exhorte le gouvernement à rendre publics les résultats de la vérification, de manière à ce que la population puisse savoir quels sont les enjeux qui concernent le Canadien National en matière de sécurité.

Parmi les autres questions, mentionnons qu'il n'existe aucune politique nationale des transports. À l'époque de la Confédération, on a beaucoup parlé de notre chemin de fer national. Dans un pays aussi vaste que le Canada, il semblerait important d'avoir une politique nationale définissant nos attentes en matière de transports ferroviaire et aérien.

Il faut dire qu'il nous manque des stratégies nationales dans divers domaines. Par le passé, j'ai préconisé l'adoption d'une stratégie forestière nationale. Les députés de la région de Windsor ont demandé une stratégie nationale pour l'automobile. Le député de Sackville—Eastern Shore a demandé une stratégie de construction navale. Également, l'idée d'une stratégie nationale des transports semble couler de source. Or, même au XXI^e siècle, nous n'avons pas encore de telles stratégies.

• (1640)

Étant donné que les gens ont tendance à se draper de vert par les temps qui courent, il semblerait sensé de nous doter d'une stratégie nationale des transports qui ferait valoir les avantages d'activités comme le transport ferroviaire. J'ai ici certaines statistiques qui illustrent les avantages du train et ses répercussions bénéfiques sur les émissions de gaz à effet de serre.

Initiatives ministérielles

Pour ce qui est des avantages sur le plan de l'environnement, on peut lire sur le site web de GO Transit que, à Toronto, une automobile transporte en moyenne 1,16 personne. Un train GO de 10 wagons transporte autant de passagers que 1 400 voitures qui polluent l'atmosphère, et un autobus peut remplacer plus de 50 voitures. Les projets du système de transport GO fourniront une capacité additionnelle équivalente à 10 voies d'autoroute et entraîneront une réduction de 1,1 million de voitures-kilomètres de déplacements en voiture chaque jour. Voilà qui est significatif.

Ceux parmi nous qui ont conduit un véhicule dans certaines grandes villes savent bien ce que veut dire l'engorgement des voies de circulation. Il semble évident que nous devrions investir dans des projets ferroviaires qui seraient avantageux non seulement pour décongestionner la circulation, mais aussi pour améliorer la qualité de l'air.

On apprend sur le site web de l'Association des chemins de fer du Canada que les trains de banlieue produisent environ quatre fois moins d'émissions de gaz à effet de serre que les automobiles en milieu urbain par passager-kilomètre. Je pourrais citer d'autres sources. Le document intitulé « Rail Transit in America » contient beaucoup d'information au sujet des avantages du transport en commun par train et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les avantages dépassent la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Une stratégie nationale de transport pourrait avoir une incidence sur le développement de nos villes. Nous pourrions modifier sensiblement la façon dont nous bâtissons les quartiers qui sont desservis par le réseau ferroviaire, notamment dans les grandes villes, et nous pourrions adopter une approche beaucoup plus écologique.

Une stratégie nationale nous permettrait non seulement d'évaluer nos besoins en matière de transport, mais aussi d'analyser les avantages sur le plan du développement et de l'environnement.

Les Canadiens éprouvent un amour immense pour leurs lignes de chemin de fer. Ils sont conscients de l'importance patrimoniale des lignes, des gares et des ponts ferroviaires. Le pont à chevalets Kinsol, l'un des plus vieux ponts ferroviaires en bois du Canada, se trouve dans ma circonscription. Malheureusement, un incendie l'a endommagé il y a quelques années. Nous nous rendons compte que, même si ce magnifique pont ferroviaire a été désigné bien patrimonial, il a désespérément besoin d'être réparé et nous n'avons pas d'argent pour cela. De nombreux Canadiens s'enorgueillissent de notre patrimoine ferroviaire. Or, nous ne disposons d'aucun mécanisme de préservation.

Ce projet de loi parle d'un mécanisme pour garantir l'accès des autorités urbaines et des autres autorités publiques aux installations ferroviaires. Nous avons un très bon exemple sur l'île de Vancouver. Voici une citation du site web de l'Island Corridor Foundation. Le texte s'intitule « La ligne E&N donnée aux insulaires ». On peut y lire ceci:

Grâce à un don de 236 millions de dollars, le patrimoine ferroviaire est préservé sur l'île de Vancouver, affirme un groupe de politiciens municipaux et de dirigeants des Premières nations.

Dans le cadre d'une entente qualifiée d'historique par l'Island Corridor Foundation, le Canadien Pacifique a accepté de céder ses biens ferroviaires sur l'île à la fondation. Cette dernière est un partenariat sans but lucratif de Premières nations et d'administrations locales le long de la ligne E&N.

Le Canadien Pacifique fait don à la fondation de sa partie de la ligne E&N, qui fait 234 kilomètres. La largeur est de 30 mètres en moyenne entre Victoria et Courtenay. Cela comprend 651 hectares de terre, six gares ferroviaires historiques et un certain nombre de ponts à chevalets. La société fournit aussi 2,3 millions de dollars de « capitaux de démarrage » pour aider la fondation à poursuivre son travail.

Plus loin dans le communiqué de l'Island Corridor Foundation, on peut lire:

VIA Rail continue d'exploiter un service passagers sur la ligne E&N, mais a tenté d'arrêter à plusieurs reprises, affirmant que ce n'était pas rentable.

L'accord contribuera à préserver le service ferroviaire sur l'île de Vancouver et gardera le corridor E&N disponible pour les lignes d'énergie électrique, les pipelines et les sentiers de randonnée, selon les responsables de la fondation. Le changement de propriétaire donnera aussi plus de latitude pour gérer les problèmes locaux.

● (1645)

Les priorités comprennent notamment:

La signature d'une entente pour la poursuite du service ferroviaire voyageurs.

La réfection de la voie ferrée.

L'élaboration de nouvelles propositions pour le corridor, entre autres un service de train de banlieue dans le Sud.

Le premier tronçon de la ligne E&N, entre Esquimalt et Nanaimo, a été construit entre 1884 et 1886. Le Canadien Pacifique en a fait l'acquisition en 1905 et il a continué à desservir l'île jusqu'à la fin des années 1990 quand il a décidé qu'il n'y avait pas suffisamment de demande pour maintenir le service. Par la suite, RailAmerica a repris une partie du tronçon pour exploiter un service marchandises.

Plus loin sur le site, on peut lire:

Jack Peake, maire de Lake Cowichan et coprésident de la fondation, a déclaré qu'on discute aussi de l'ampleur du service ferroviaire dans le corridor et de la conclusion d'une entente de location avec une entreprise qui assurerait le service. Il a ajouté que les discussions portent également sur un service de train de banlieue viable.

M. Peake a dit que la fondation souhaite montrer ce qu'on peut faire avec un service ferroviaire local dans le cadre d'un partenariat unique établi entre les cinq administrations régionales et les 13 Premières nations qui vivent à proximité du corridor.

M. Peake a ajouté que le Canada accuse toujours du retard par rapport au reste du monde quand il s'agit de reconnaître la valeur que représentent les corridors ferroviaires pour le pays dans lequel nous vivons.

Ce texte a également été publié, en 2006, dans le *Times Colonist*. Il donne un exemple de collaboration entre divers organismes communautaires. Je suis ravie que cette mesure législative accorde une certaine reconnaissance aux administrations de transport de banlieue et à d'autres pouvoirs publics. C'est un exemple de coopération entre les municipalités et les Premières nations pour conserver ce corridor ferroviaire.

L'est de l'île de Vancouver se développe très rapidement. Si cette partie du territoire avait été perdue, les possibilités de lancer d'autres initiatives proactives que propose la fondation n'auraient pu se concrétiser.

C'est aussi un exemple de la stratégie nationale des transports que les néo-démocrates ont réclamée. Il serait tellement sensé d'offrir des incitatifs pour favoriser l'utilisation des lignes ferroviaires existantes pour les trains de banlieue.

Nous avons déjà une ligne ferroviaire voyageurs. Le matin, des gens de Victoria se rendent à Courtenay, au nord, et le soir, ils reprennent la direction du sud, vers Victoria. Quiconque vit sur l'île de Vancouver comprend que le trafic habitation-travail va du nord au sud le matin et en sens inverse l'après-midi. Il serait sensé d'offrir des incitatifs pour retirer des voitures de la route, afin que les gens aient accès à un service de train de banlieue à partir de Chemainus et Duncan, voire de Nanaimo, parce que certains font le trajet en voiture entre Nanaimo et Victoria pour se rendre au travail. Voilà le genre d'accès et d'incitatifs nécessaires pour favoriser ce type de trafic habitation-travail.

Ce partenariat est un très bon exemple. On entend souvent parler, à la Chambre, de partenariats dans divers domaines. La fondation Island Corridor est un organisme à but non lucratif qui a fait fond sur ces partenariats. Une des choses que dit la fondation, c'est que, dans une certaine mesure, ces partenariats ont été créés par nécessité. On peut d'ailleurs en apprendre un peu plus sur la façon dont elle a été fondée sur son site web:

La décision, annoncée par Norske en 2002, d'abandonner le transport ferroviaire en faveur du transport terrestre a entraîné de vives préoccupations quant à l'avenir des chemins de fer sur l'île de Vancouver. Faute d'une intervention déterminante, il était probable que les chemins de fer soient abandonnés et que les terrains soient vendus en lots à des intérêts privés, renonçant ainsi à jamais aux avantages d'un corridor continu.

Les tribus Cowichan ont fait preuve de prévoyance en reconnaissant à quel point la préservation du corridor et des chemins de fer était importante pour les Premières nations. Parallèlement, l'Association of Vancouver Island and Coastal Communities a compris le potentiel qu'il représentait pour les localités de l'île. Les municipalités et les Premières nations, dans un élan de collaboration extraordinaire, ont invité toutes les parties intéressées à participer à deux tables rondes sur l'avenir des chemins de fer sur l'île de Vancouver afin de discuter de la situation.

On apprend plus loin que, au terme de ces consultations, l'initiative de l'île de Vancouver en matière de chemins de fer a été créée. On parle aussi de la collaboration continue qui a donné lieu à la création de cet organisme de bienfaisance. Ce dernier a protégé le droit de passage de tous les habitants de l'île de Vancouver, et je m'en réjouis, mais je sais aussi qu'il a besoin de fonds afin de mener à bien ses objectifs.

Nous appuierons ce projet de loi. J'estime que nous devrions nous en inspirer pour élaborer une stratégie nationale en matière de transports et envisager d'offrir des incitatifs pour encourager les gens à voyager en train, ne serait-ce que pour le bien de l'environnement.

• (1650)

[Français]

Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ): Monsieur le Président, notre collègue du NPD a apporté des éléments nouveaux à cette troisième lecture du projet de loi. Notamment, elle suggérerait de se servir des voies ferrées, quand elles ne servent plus, comme biens publics. Je trouve cela intéressant étant donné que l'été dernier, j'ai eu l'occasion de me rendre de Montréal à Vancouver par voie ferroviaire. J'ai constaté à quel point les terrains aux abords de nos voies ferrées étaient sales, remplis de débris, de dépôts de toutes sortes et, probablement, de billes de bois imbibées de créosote. Il y a des montagnes de seaux dans lesquels il y a probablement eu du goudron, ce qui signifie que tous ces terrains sont contaminés.

À ma connaissance, personne n'a dit jusqu'à présent qu'il y avait un petit volet environnemental dans le projet de loi qu'on nous présente. Par contre, je trouvais que c'était une bonne idée de rendre au public les terrains aux abords des voies ferrées. Effectivement, cela s'est fait dans la région des Laurentides où on a décontaminé. Ce sont les municipalités qui, à l'époque, ont payé pour la décontamination.

Compte tenu de la contamination présente sur toute la longueur de la ligne, qui devrait payer pour la décontamination, si on décidait de rendre les terrains au public?

Je pense aussi à Vancouver, où j'ai trouvé le plus gros dépôt de conteneurs et de saletés. C'était épouvantable. Je n'avais jamais vu cela, bien qu'on ait traversé plusieurs villes.

La loi prévoit-elle quelque chose en matière d'environnement pour nettoyer ces terrains qui longent la rivière et la mer du côté de Vancouver?

Initiatives ministérielles

[Traduction]

Mme Jean Crowder: Monsieur le Président, le député a soulevé un point très important.

En ce qui concerne les lignes ferroviaires tombées en désuétude, je vais parler un instant du pont ferroviaire à chevalets de Kinsol, dans ma circonscription. La ligne ferroviaire est abandonnée. Quand l'entreprise a quitté la région, elle n'a pas été obligée de décontaminer l'endroit. Un des problèmes auxquels nous sommes confrontés en ce moment, c'est que les traverses du pont Kinsol sont imbibées de créosote et qu'elles tombent dans un cours d'eau.

J'aimerais faire ressortir deux points importants. Ce projet de loi porte sur certains aspects environnementaux, mais je dirais qu'il ne va pas assez loin. Beaucoup d'entre nous croient que ceux qui polluent un site devraient être tenus de le décontaminer avant qu'il ne soit cédé à la municipalité sinon c'est à elle que revient le fardeau de s'en charger. Je dirais que, dans le cas des sites contaminés, c'est l'entreprise qui devrait être responsable du nettoyage.

M. Roger Valley (Kenora, Lib.): Monsieur le Président, je vais poser une question, mais je dois d'abord m'excuser. Je n'ai pas entendu la première partie du discours de la députée. Il est donc possible qu'elle ait déjà abordé ce sujet. Je poserai tout de même la question que j'ai essayé de poser plus tôt.

Dans ma circonscription, dans la localité de Sioux Lookout, les employés du CN se préoccupent beaucoup des questions de sécurité. Ils savent qu'une vérification de la sécurité a été effectuée il y a assez longtemps, et ils savent que le gouvernement est en possession des résultats. Ils se demandent si le CN doit donner son autorisation avant qu'ils soient communiqués au public.

Les employés du CN aimeraient savoir ce que contient le rapport. Ils aimeraient connaître les recommandations que fera le gouvernement ou les mesures qu'il prendra pour que les lacunes soient corrigées, si lacunes il y a. Les employés ont perdu confiance dans le système et dans les voies ferrées qu'ils utilisent. J'aimerais donc que la députée me dise si elle a une idée de la façon dont on pourrait obtenir ce rapport.

Comment pouvons-nous protéger les employés et comment pouvons-nous nous assurer que les lacunes seront corrigées, le cas échéant?

• (1655)

Mme Jean Crowder: Monsieur le Président, j'ai mentionné un accident qui s'est produit ce matin même à Golden, où il y a eu un autre déraillement et un déversement de substances toxiques. L'école a été fermée par mesure de précaution. Cette affaire est très grave.

Il est très décevant d'avoir à prendre la parole en cette Chambre pour demander encore et encore d'avoir accès au rapport de vérification sur la sécurité. Plusieurs députés ont demandé de diverses façons d'avoir accès à ce rapport sur le CN. Nous commençons à nous demander ce que ce rapport peut bien contenir pour que nous ne puissions pas le lire.

Compte tenu du nombre de déraillements à s'être produits et du décès d'employés des chemins de fer, nous avons l'obligation envers les Canadiens de nous assurer d'avoir accès à ce document. Je presse le gouvernement de le rendre public. Les travailleurs devraient y avoir accès. Les membres des collectivités devraient y avoir accès. Les parlementaires devraient y avoir accès.

Initiatives ministérielles

Je ne peux songer à une seule bonne raison qui explique pourquoi le gouvernement manque à sa propre promesse d'ouverture et de transparence. Si nous voulons de l'ouverture et de la transparence, nous devrions pouvoir produire des études qui ont été menées et payées. Où est le rapport?

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui lors de la troisième lecture du projet de loi C-11, qui vise à modifier la législation régissant les transports dans la Loi sur les transports au Canada.

J'avais mentionné, lors du débat en deuxième lecture en septembre 2006, que le Bloc québécois appuyait le principe du projet de loi, mais que nous nous efforcerions de l'améliorer dans le cadre de l'étude en comité. Eh bien, c'est ce que nous avons fait. Le comité permanent a entendu 37 témoins et a ensuite étudié minutieusement le projet de loi, article par article.

Des 11 amendements présentés par le Bloc québécois, ajoutés aux amendements des autres partis, il en est résulté 21 amendements qui ont été adoptés en Chambre à l'étape du rapport.

Dans un premier temps, et en réponse à ma collègue de Terrebonne—Blainville, je tiens à rappeler que le projet de loi contient, pour la première fois, l'objectif du respect de l'environnement dans la déclaration de principe. Cela reste un principe. Je pense qu'il va falloir suivre de près le gouvernement actuel pour l'application réelle de ce principe. À tout le moins, il est dans la déclaration de principe.

Par rapport à l'environnement, je voudrais citer en exemple toute la question du renouvellement des anciennes locomotives. Il y a environ seulement 30 p. 100 des locomotives actuelles qui répondent aux normes environnementales. Je pense que le gouvernement, s'il est conséquent avec son projet de loi, devra mettre sur pied un programme de remplacement des locomotives. C'est seulement un exemple. Ma collègue parlait tout à l'heure de l'environnement à proximité des voies ferrées où plusieurs terrains sont contaminés. Avec cette déclaration de principe, on pourra forcer les entreprises ferroviaires à décontaminer l'ensemble des voies ferrées qui sillonnent le pays, d'un océan à l'autre, comme vous le savez.

Ma préoccupation première pour ce projet de loi, en tant que député d'une circonscription, était toute la section favorisant l'implantation de trains de banlieue.

Ce mode de transport collectif sur rail offre en effet plusieurs avantages. Il est rapide, fiable, confortable et comporte peu d'impact sur l'environnement. Il permet de diminuer notre dépendance à l'égard des infrastructures autoroutières qui encouragent de façon disproportionnée, à mon avis, l'utilisation de voitures personnelles qui est une solution inefficace à nos problèmes de transport dans les grands centres urbains, en plus de créer un impact négatif sur notre environnement. En cela, le projet de loi est conséquent avec sa déclaration de principe.

Le projet de loi C-11 imposera aux grandes entreprises de chemin de fer l'obligation d'offrir aux administrations de transport de banlieue les tronçons de chemin de fer inutilisés qui pourraient servir au transport collectif. C'est une première au pays, à savoir que les administrations de transport de banlieue soient reconnues et qu'elles le soient dans un ordre prioritaire. Le gouvernement fédéral se verra offrir ces voies ferrées en priorité. La priorité ira ensuite aux gouvernements provinciaux et, en troisième lieu, aux administrations de transport de banlieue avant même les municipalités. Tout cela pour justement favoriser le développement de transport collectif dans nos grandes agglomérations.

La loi corrigera la situation actuelle où les administrations de transport de banlieue ne discutaient pas à armes égales avec les grandes entreprises ferroviaires. Les projets qu'elles voulaient mettre sur pied étaient soit retardés, suite à des négociations ardues, soit réalisés à des coûts d'exploitation gonflés en raison de ce déséquilibre de force.

On a ajouté, par un des amendements, que cette obligation s'étende à tout le territoire desservi par une administration de transport de banlieue, en plus de la région métropolitaine qu'elle dessert déjà.

Je veux mentionner comme exemple l'Agence métropolitaine de transport de Montréal dont le territoire desservi maintenant s'étend jusqu'à Saint-Jérôme, qui est à l'extérieur de l'agglomération de Montréal mais qui fait partie d'un grand ensemble métropolitain à être desservi par le transport collectif.

● (1700)

Cette ligne a été inaugurée le mois dernier seulement, et son utilisation s'avère un grand succès, ce qui désengorge d'autant plus nos belles autoroutes qui sont constamment bloquées à l'heure de pointe.

Je crois fermement que le projet de loi C-11 favorisera l'implantation de trains de banlieue dont ont grand besoin un grand nombre de nos concitoyens et concitoyennes. Je pense en particulier à la population de ma circonscription de l'est de Laval, qui est encore privée de ce mode de transport efficace.

Je souhaite que ce projet de loi facilitera la décision d'implanter la ligne de train de banlieue dans la partie est de Laval en reliant aussi les municipalités de Terrebonne et de Mascouche directement à la station de métro intermodale Concorde du métro de Laval qui sera inauguré bientôt. La voie ferrée du Canadien Pacifique est existante et disponible. C'est une solution innovatrice, puisque la ligne de train de banlieue s'arrêterait à une gare intermodale plutôt que de se rendre directement au centre-ville, facilitant d'autant plus la décision sur le plan de l'investissement. Elle permettra à l'Agence métropolitaine de transport de compléter brillamment son projet d'agrandissement du métro de Laval.

Les nuisances causées par l'exploitation des chemins de fer actuels est encore une préoccupation importante du Bloc québécois. Cette préoccupation a d'ailleurs soulevé beaucoup de discussions, voire même de passions, dans le cadre de nos discussions en comité et avec les témoins.

Nos concitoyens et concitoyennes qui habitent près des gares de triage voient leur qualité de vie réduite de façon inacceptable. Leurs représentations auprès des entreprises de chemin de fer afin de solutionner le problème se sont heurtées à une fin de non-recevoir.

Plusieurs groupes de citoyens sont venus nous dire leur désarroi devant l'absence de recours leur permettant de négocier avec les entreprises ferroviaires.

Dans le but de corriger cette situation, l'article 95.1 du projet de loi se lisait comme suit:

La compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer est tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable [...]

Tant les témoins entendus que les députés des partis d'opposition membres du comité, dont ceux du Bloc québécois, ont trouvé que la désignation de « bruit déraisonnable » était bien imprécise et portait à interprétation. Elle pouvait empêcher le règlement de conflits entre les exploitants et la population. Nous estimions, pour notre part, que le gouvernement conservateur accordait trop de latitude aux entreprises au détriment des citoyens.

Initiatives ministérielles

Le Bloc québécois décida plutôt de parler de « nuisances » découlant de l'exploitation d'un chemin de fer, les nuisances comprenant le bruit, les vibrations, les émanations et tout autre aspect pouvant affecter les populations et les individus.

À la suite de nos recommandations et avec l'appui des autres partis, l'amendement maintenant adopté dit plutôt:

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, [...]

Ce libellé est plus explicite et ferme la porte à toute interprétation à laquelle pourrait avoir recours une compagnie disposant de meilleurs avocats face aux citoyens, puisque « le moins de bruit et de vibrations possible » fait appel à toutes les technologies récentes pouvant être mises de l'avant afin de réduire ce bruit. C'est surtout dans les gares de triage que le problème existe. Il y a maintenant différentes locomotives sur le marché qui atténuent le bruit d'accouplement entre les wagons et la rame de wagon tirée par les locomotives. L'office pourra maintenant mettre de l'avant toutes ces solutions et les imposer aux entreprises pour arriver au moins de bruit et de vibrations possible.

C'est bien beau d'avoir des exigences dans un projet de loi, mais il faut les faire appliquer. Pour ce faire, un article prévoit que l'Office des transports peut établir et publier des lignes directrices. Afin de s'assurer de l'établissement de ces lignes directrices, le Bloc québécois a proposé d'amender l'article de cette façon:

L'Office établit — et publie de la manière qu'il estime indiquée — des lignes directrices [...]

Cet amendement a ensuite été adopté en comité.

● (1705)

La nuance veut que plutôt que de garder le libellé « peut établir », on s'assure que l'Office des transports a l'obligation d'établir des lignes directrices. Tout cela, c'est afin de répondre aux différentes représentations que nous ont faites des groupes de citoyens qui nous demandaient justement d'établir des lignes précises ou des critères précis quant au bruit, notamment. Comme vous le savez, certaines municipalités ont des critères de décibels pour la proximité des résidences. C'est donc l'Office des transports qui aura l'obligation d'établir des lignes directrices qui pourront être imposées aux compagnies de chemins de fer.

Ce projet de loi apporte aussi des modifications à la Loi sur les transports afin de rendre la publicité dans le transport aérien plus transparente. On en arrive à un autre sujet que le projet de loi traite et qui est aussi important. Ainsi, l'office pourra par règlement, sur recommandation du ministre, régir la publicité relative au prix des services aériens dans les médias, y compris dans Internet. Ces mesures permettront d'encadrer davantage la commercialisation des billets d'avion en donnant à l'office, entre autres choses, un champ de compétence pour régir la publicité entourant ses ventes.

C'est pour pallier les exagérations qu'il y a eu dans les médias: un tarif était indiqué sans qu'on dise clairement qu'il s'agissait seulement d'un aller simple et que cela ne comprenait pas tous les frais d'aéroport et de sécurité en sus du coût du transport lui-même.

Ces modifications vont dans le sens des demandes des groupes de défense des consommateurs, pour que les voyageurs jouissent d'une protection adéquate en tant que consommateurs. Ceux-ci sont venus nous rencontrer en comité et nous ont fait part de leurs appréhensions à ce sujet.

Le projet de loi C-11 remplace l'ancien poste de commissaire aux plaintes pour le transport aérien au profit d'une augmentation du pouvoir de l'Office des transports qui entendra désormais les plaintes des voyageurs aériens.

Nous trouvions toutefois incertain le rôle que confère le projet de loi à l'office en matière de résolution de plaintes. Le projet de loi C-11 stipule que l'office ou son délégué peut examiner toute plainte déposée en vertu de la présente partie et tenter de régler l'affaire. Il peut, dans les cas indiqués, jouer le rôle de médiateur entre les parties ou pourvoir à la médiation entre celles-ci.

Afin de nous en assurer avec plus de certitude, on a fait éliminer les termes « peut examiner » et on les a fait remplacer par le terme « examine » dans un amendement qui a été déposé à l'étape du rapport et qui est maintenant accepté.

De plus, le rapport du commissaire aux plaintes rassurait les consommateurs, puisque la liste complète des plaintes y était fournie. Bien que ces plaintes n'avaient pas nécessairement été réglées, au moins les consommateurs étaient rassurés de constater qu'il y avait une divulgation publique de ces plaintes. On a justement fait ajouter un amendement dans le projet de loi pour que l'office inclue dans son rapport annuel le nombre et la nature des plaintes déposées, le nom des transporteurs visés par celles-ci, la manière dont elles ont été traitées et les tendances systémiques qui se sont manifestées. En répondant à la demande des consommateurs, nous avons ainsi transféré à l'Office des transports le rôle que jouait précédemment le commissaire aux plaintes.

En terminant, je voudrais souligner la bonne collaboration entre les différents partis, autant ceux de l'opposition que du gouvernement, qui s'est manifestée lors de l'étude du projet de loi, surtout tout au long de notre travail en comité. Il nous est apparu évident que le projet de loi apporte des solutions à des problèmes que tous partagent au pays.

Le Bloc québécois est nécessairement très favorable à l'adoption de ce projet de loi et souhaite qu'il soit enfin adopté le plus rapidement possible. D'autant plus que je rappelle que deux versions antérieures à ce projet de loi ont déjà été présentées depuis février 2003 et ne sont pas rendues à l'étape de leur adoption officielle. On espère donc que cette fois, avec la collaboration de tous, du Sénat et de tout l'appareil gouvernemental, on pourra en arriver à l'adoption de cette loi.

● (1710)

Nos concitoyens et concitoyennes, qu'on a consultés à ce sujet, ainsi que les administrations de transport de banlieue en ont un urgent besoin afin de régler des problèmes criants qui perdurent depuis trop longtemps.

[Traduction]

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.

Une voix: Avec dissidence.

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

* * *

LA LOI SUR LA MISE EN QUARANTAINE

L'hon. Jim Prentice (au nom du ministre de la Santé) propose que le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la mise en quarantaine, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Initiatives ministérielles

M. Steven Fletcher (secrétaire parlementaire du ministre de la Santé, PCC): Monsieur le Président, j'ai le plaisir d'entamer aujourd'hui à la Chambre le débat sur le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur la mise en quarantaine.

La nouvelle Loi sur la mise en quarantaine a reçu la sanction royale le 13 mai 2005 et elle est entrée en vigueur récemment, soit le 12 décembre 2006. Elle remplace la Loi sur la quarantaine et ses nombreuses dispositions désuètes.

La modernisation de la Loi sur la quarantaine, une loi qui date de 1872, traite de questions urgentes concernant la propagation de maladies transmissibles au Canada et à l'étranger. Elle fournit de nouveaux outils visant à contrer les nouvelles menaces qui pèsent lourdement sur la santé publique.

Elle représente aussi une mesure complémentaire dans une série d'initiatives législatives ayant pour but de renforcer le système de santé publique du Canada, des initiatives qui comprennent la création de l'Agence de la santé publique du Canada et du poste d'administrateur en chef de la santé publique.

Étant donné la priorité accordée à cette mesure législative, la Loi sur la mise en quarantaine a reçu la sanction royale sous réserve qu'il faudrait prévoir ensuite du temps pour élaborer et mettre en place les outils devant permettre d'appliquer et d'exécuter la loi.

Pendant l'élaboration du règlement concernant l'article 34, il est devenu évident que cet article ne fonctionnerait pas comme prévu. L'article 34 oblige les conducteurs de véhicules commerciaux, notamment de bateaux et d'aéronefs, à signaler tout décès ou toute maladie à bord qui pourrait constituer une préoccupation de santé publique avant l'arrivée du véhicule au Canada.

Cet avis est très important pour les responsables fédéraux, puisqu'il leur permet d'intervenir adéquatement dans les situations d'urgence en matière de santé publique à bord de différents véhicules. De plus, il permet au ministre de mieux évaluer s'il doit rediriger un véhicule ailleurs au Canada pour protéger la santé et la sécurité des Canadiens.

Sous sa forme actuelle, l'article 34 exige qu'on avise directement au lieu de destination une autorité se trouvant au point d'entrée le plus proche au Canada.

Comme je l'ai mentionné, il fallait élaborer un règlement pour désigner les autorités compétentes.

Le libellé actuel de l'article 34 de la nouvelle Loi sur la mise en quarantaine pose problème pour trois raisons.

Premièrement, s'il y avait une urgence à bord d'un véhicule, le conducteur pourrait ne pas être en mesure de déterminer lequel des nombreux points d'entrée au Canada est le plus proche aux fins de l'avis qu'il doit donner. Concrètement, cela pourrait retarder le moment où l'avis est donné et nuire à une intervention appropriée en temps voulu.

Deuxièmement, l'autorité désignée par le ministre ne serait pas nécessairement postée à un point d'entrée. Selon les termes de la nouvelle Loi sur la mise en quarantaine, un point d'entrée est un lieu où est situé un bureau de douane ou tout point situé au Canada et ainsi désigné par le ministre.

L'autorité la plus appropriée pour gérer cette importante information en matière de santé publique est un agent de quarantaine, une infirmière fédérale ou un médecin qui a de l'expérience en matière de santé publique et qui est désigné par le ministre. Comme d'autres autorités, ces gens ne sont pas nécessairement postés à chacun des points d'entrée au Canada, ce qui devrait

également inclure les plus petits ports, les ports de mer et ainsi de suite.

Enfin, le libellé actuel de l'article 34 implique que les avis sont donnés directement. Il ne tient pas compte des intermédiaires qui pourraient avoir un rôle à jouer pour la réception et la transmission d'importantes informations en matière de santé publique au nom d'un conducteur de véhicule. Par exemple, un pilote communiquerait probablement avec le centre de régulation des vols de sa compagnie avant qu'un avis puisse être officiellement transmis à l'autorité responsable en matière de santé publique.

Pour toutes ces raisons, il faut apporter une modification de forme au libellé actuel de l'article 34, de façon à ce que les conducteurs de véhicules aériens ou maritimes soient dorénavant tenus d'aviser dès que possible un agent de quarantaine de toute maladie inquiétante du point de vue de la santé publique ou de tout décès à bord, avant que le véhicule ne parvienne à sa destination au Canada.

● (1715)

À l'heure actuelle, le conducteur de véhicule terrestre n'est pas tenu de faire rapport à l'avance. Si nécessaire, le nouveau libellé confère au ministre la souplesse nécessaire pour inclure les autres véhicules, ce qui pourrait vraisemblablement arriver dans le cas d'une épidémie à grande échelle dont la propagation n'aurait pas été prévisible.

La décision de limiter les obligations en matière d'avis aux secteurs marins et aériens découle d'une approche fondée sur la gestion des risques.

Premièrement, environ 94 p. 100 des vols internationaux arrivent au Canada dans six aéroports internationaux où sont installés des postes de quarantaine dotés d'agents de quarantaine. Il s'agit des aéroports de Vancouver, Calgary, Toronto, Ottawa, Montréal et Halifax, bien que d'autres aéroports soient également concernés.

Deuxièmement, il est plus facile pour les conducteurs d'autocar ou de train de faire descendre un passager malade afin qu'il soit conduit dans l'établissement sanitaire le plus proche avant d'arriver à la frontière canadienne. En outre, les cas préoccupants pour la santé publique peuvent être interceptés aux points d'entrée lorsque les voyageurs malades et les véhicules sont soumis aux contrôles nécessaires pour pouvoir entrer au Canada.

Aux termes de la nouvelle loi, les voyageurs seront tenus de fournir certains renseignements sanitaires d'intérêt public et de répondre à toute question pouvant leur être posée par un agent de contrôle, qu'il s'agisse d'un responsable de l'Agence des services frontaliers du Canada ou d'un agent de quarantaine. Il convient également de noter que la version précédente de la Loi sur la mise en quarantaine n'obligeait pas les conducteurs de véhicule terrestre à donner un avis préalable. Le nouveau cadre législatif préserve donc le statu quo en ce qui a trait à la portée des obligations relatives aux avis préalables.

Bien que le projet de loi ait été présenté au Parlement dans le but d'apporter une modification de forme à la loi, c'est-à-dire de corriger le libellé de l'article 34, notre gouvernement s'est engagé à mettre la nouvelle loi en vigueur sans l'article 34. Cette façon de procéder hausse et accroît les pouvoirs des responsables fédéraux, des agents de contrôle, des agents de quarantaine et des agents d'hygiène du milieu.

Initiatives ministérielles

Maintenant que la nouvelle loi est en vigueur, toutes les dispositions de son règlement d'application ont été abrogées, sauf les articles 12 et 19. Ces deux articles maintiennent les obligations existantes relatives aux avis préalables auxquelles sont assujettis les transporteurs. Essentiellement, c'est une mesure provisoire que nous avons mise en place en attendant que le projet de loi ait franchit le processus d'examen parlementaire.

Compte tenu de la nature simple de la modification de forme proposée et de la nécessité que la loi en vigueur soit complète et exhaustive, il est essentiel que les partis coopèrent afin de faire en sorte que cette modification de forme, une modification mineure, puisse être rapidement adoptée par les deux Chambres.

En allant de l'avant avec ce projet de loi sans attendre, le gouvernement prouve encore une fois qu'il est déterminé à améliorer la santé publique et à déployer des efforts continus afin de planifier sa réponse à une éventuelle pandémie. Il prouve également que la sûreté et la sécurité des Canadiens figurent au coeur de ses priorités.

• (1720)

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, le député a expliqué les détails du projet de loi. Toutefois, puisque nous parlons de la Loi sur la mise en quarantaine, j'ai été intéressé d'apprendre que quatre personnes hospitalisées au Centre de santé Trillium de Mississauga, dans ma circonscription, sont décédées des suites d'une infection causée par la souche virale qui a fait 200 morts au Québec. Il semblerait que des prélèvements ont été envoyés à Winnipeg pour fins d'analyse. Nous espérons que la situation ne sera pas trop grave.

C'est une coïncidence que cela se produise alors que nous sommes saisis de la Loi sur la mise en quarantaine et après les problèmes que nous avons connus durant l'épidémie du SRAS et le travail qui a été effectué depuis. Ce qui soulève une question. Qu'avons-nous fait depuis et qu'avons-nous appris de l'épidémie du SRAS, surtout dans la région de Toronto, qui aurait justifié qu'on réexamine la loi?

A-t-on procédé à un réexamen de la Loi sur la mise en quarantaine depuis ces événements — démarche susceptible de rassurer un peu les Canadiens et de leur donner l'assurance que les mesures appropriées sont prises en vue d'assurer leur sécurité et leur bien-être, et que c'est une priorité pour le gouvernement, comme l'a dit le député?

M. Steven Fletcher: Monsieur le Président, je présume que le député parle de la bactérie *C. difficile*.

Quoi qu'il en soit, le gouvernement a pris des mesures importantes pour assurer la protection de la santé publique au Canada. Nous avons adopté rapidement la Loi sur la mise en quarantaine au cours de la dernière législature, après son étude au Comité de la santé.

Nous avons aussi présenté le projet de loi C-5, Loi sur l'Agence de la santé publique du Canada, qui a été, je crois, la première loi à être adoptée par le gouvernement. Elle prévoit de nombreuses mesures de protection pour les Canadiens, notamment la nomination d'un administrateur en chef de la santé publique. Cet administrateur a les pouvoirs d'un sous-ministre et est à la tête de l'Agence de la santé publique. Il est aussi le grand responsable de la santé publique au Canada. Il peut donner des instructions non seulement au gouvernement, mais aussi à la population, en se fondant sur une solide formation scientifique.

Le député a aussi parlé du SRAS. Nous sommes très chanceux, au Canada, d'avoir pour ministre de la Santé un homme qui était ministre de la Santé de l'Ontario à l'époque où la crise du SRAS a éclaté. Il a été ministre provincial de la Santé puis ministre fédéral de

la Santé. Il comprend certainement très bien les questions de santé publique et les défis posés par le SRAS ou d'autres facteurs pouvant engendrer des situations d'urgence en santé publique.

Le ministre a su créer un climat de collaboration entre les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral. Ainsi, un lien solide entre tous les intéressés et les collectivités visées assure au Canada la meilleure protection possible sur le plan de la santé publique.

• (1725)

Mme Bonnie Brown (Oakville, Lib.): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire a fait un bon résumé de la teneur de la Loi sur la mise en quarantaine et de l'objet des modifications proposées. Je remarque toutefois qu'il a beaucoup parlé de la quarantaine qui serait imposée aux personnes pouvant être porteuses d'une maladie. Je pense que cela correspond à ce que les Canadiens savent des mesures de quarantaine, du fait que des gens puissent être confinés à leur domicile parce qu'ils sont contagieux.

Le secrétaire parlementaire n'a pas dit grand-chose à propos d'un autre aspect du projet de loi, concernant les marchandises entrant au pays. Pourrait-il nous expliquer ce que le projet de loi changera en ce qui a trait aux marchandises qui pourraient arriver par avion, par bateau ou par voie de terre, par exemple par train ou par camion?

M. Steven Fletcher: Monsieur le Président, je voudrais remercier la députée d'avoir présidé le Comité de la santé pendant de nombreuses années, y compris à l'époque où le comité étudiait la Loi sur la quarantaine. J'étais alors le porte-parole de l'opposition en matière de santé.

La Loi sur la quarantaine, ainsi que d'autres lois qui sont à la disposition du gouvernement, permet à ce dernier de prendre les mesures nécessaires pour protéger l'intérêt public dans une variété de scénarios, le moindre n'étant pas celui dont nous discutons aujourd'hui.

Le problème que pose la loi dans son libellé actuel, c'est que, par exemple, si un avion survole le territoire canadien, disons qu'il assure la liaison entre Londres et Toronto, et si un problème de santé publique se pose et si le point d'entrée le plus proche est Goose Bay ou St. John's, à Terre-Neuve, techniquement, il faut que cet appareil s'y pose au lieu d'aller jusqu'à Toronto, où il y a de meilleures installations et des ressources plus à même de régler la situation.

Il s'agit là, en fait, d'une modification de forme visant à traiter plus rapidement les cas de santé publique ou les situations pouvant demander la mise en quarantaine. J'espère que, par souci de veiller à protéger la santé publique des Canadiens, la députée et son parti, ainsi que les autres partis à la Chambre, appuieront cette modification de forme, pour protéger, je le répète, la santé publique des Canadiens.

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je voulais commenter l'information diffusée. Le coroner en chef adjoint de l'Ontario a déjà exprimé l'opinion que ces cas à Mississauga pourraient être liés à ceux de Sault Ste. Marie, ce qui confirme pour le moins...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre. Malheureusement, je dois interrompre le député de Mississauga-Sud. Je l'invite à finir de poser sa question la prochaine fois que le débat se poursuivra sur ce projet de loi.

Initiatives parlementaires

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

● (1730)

[Traduction]

LA LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 23 février, du projet de loi C-294, Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu (programmes sportifs et récréatifs), dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement, et de la motion n^o 1.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Comme il est 17 h 30, la Chambre passe maintenant aux votes par appel nominal différés sur la motion à l'étape du rapport du projet de loi C-294.

Convoquez les députés.

● (1805)

(La motion n^o 1, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant):

(Vote n^o 128)

POUR

Députés

André	Angus
Asselin	Atamanenko
Bachand	Bell (Vancouver Island North)
Bellavance	Bevington
Bigras	Black
Blais	Bouchard
Bourgeois	Brunelle
Cardin	Carrier
Charlton	Chow
Christopherson	Comartin
Crowder	Cullen (Skeena—Bulkley Valley)
DeBellefeuille	Deschamps
Dewar	Duceppe
Faille	Freeman
Gagnon	Gaudet
Gauthier	Godin
Gravel	Guay
Guimond	Julian
Kotto	Laforest
Laframboise	Lalonde
Lavallée	Layton
Lemay	Lessard
Lévesque	Lussier
Malo	Marston
Martin (Winnipeg Centre)	Martin (Sault Ste. Marie)
Mathysen	McDonough
Ménard (Hochelaga)	Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)
Mourani	Nadeau
Nash	Ouellet
Perron	Picard
Plamondon	Priddy
Roy	Savoie
Siksay	St-Cyr
St-Hilaire	Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les
Basques) — 68	

CONTRE

Députés

Abbott	Ablonczy
Albrecht	Alghabra
Allen	Allison
Ambrose	Anderson
Bains	Baird
Barnes	Batters
Bélanger	Bell (North Vancouver)
Bennett	Benoit
Bernier	Bevilacqua
Bezan	Blackburn
Blaney	Bonin
Boshcoff	Boucher
Breitkreuz	Brown (Oakville)
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Barrie)
Bruinooge	Calkins
Cannan (Kelowna—Lake Country)	Cannon (Pontiac)
Carrie	Casey
Casson	Chan
Chong	Coderre

Comuzzi	Cotler
Cummins	Cuzner
D'Amours	Davidson
Day	Del Mastro
Devolin	Dhalla
Dryden	Dykstra
Easter	Emerson
Epp	Eyking
Fast	Finley
Fitzpatrick	Flaherty
Fletcher	Folco
Fry	Galipeau
Gallant	Godfrey
Goldring	Goodyear
Gourde	Grewal
Guergis	Hanger
Harris	Harvey
Hawn	Hearn
Hiebert	Hill
Hinton	Holland
Hubbard	Ignatieff
Jaffer	Jean
Jennings	Kadis
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Keeper	Kenney (Calgary Southeast)
Khan	Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lake
Lauzon	LeBlanc
Lee	Lemieux
Lukiwski	Lunn
Lunney	MacAulay
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Malhi	Maloney
Manning	Marleau
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	Matthews
Mayes	McCallum
McGuinty	McGuire
McKay (Scarborough—Guildwood)	Menzies
Merrifield	Miller
Minna	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)
Moore (Fundy Royal)	Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)
Murphy (Charlottetown)	Nicholson
Norlock	O'Connor
Oda	Owen
Pacetti	Pallister
Paradis	Patry
Pearson	Peterson
Poillievre	Prentice
Preston	Proulx
Redman	Regan
Reid	Richardson
Ritz	Robillard
Rodriguez	Rota
Russell	Savage
Scarpaleggia	Schellenberger
Scott	Sgro
Silva	Simard
Simms	Skelton
Smith	Solberg
Sorenson	St. Amand
St. Denis	Stanton
Steckle	Storseth
Strahl	Stronach
Sweet	Szabo
Telegdi	Temelkovski
Thibault (West Nova)	Thompson (New Brunswick Southwest)
Tilson	Toews
Tonks	Trost
Turner	Tweed
Valley	Van Loan
Vellacott	Verner
Volpe	Wallace
Warawa	Warkentin
Watson	Williams
Wilson	Wrzesnewskyj — 190

PAIRÉS

Aucun

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Je déclare la motion n° 1 rejetée.

M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, PCC) propose que le projet de loi, modifié, soit agréé.

L'hon. Jay Hill: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Vous constaterez que le parrain du projet de loi, le député de Prince Albert, et tous les députés présents à la Chambre ce soir donnent leur consentement à l'égard de l'adoption du projet de loi C-294 à l'étape du rapport.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Le parrain du projet de loi donne-t-il son consentement?

M. Brian Fitzpatrick: Oui, monsieur le Président.

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Y a-t-il consentement unanime pour que nous procédions de cette façon?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Comme il est 18 h 7, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

* * *

LE CODE CANADIEN DU TRAVAIL

La Chambre reprend l'étude du projet de loi C-257, Loi modifiant le Code canadien du travail (travailleurs de remplacement), dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Il y a trois motions d'amendement inscrites au *Feuilleton* en ce qui concerne l'étape du rapport du projet de loi C-257.

[Français]

La motion n° 2 ne sera pas choisie par la présidence, car elle aurait pu être présentée en comité.

[Traduction]

Les autres motions ont également été examinées et la présidence est d'avis qu'elles respectent les critères énoncés dans le nota du paragraphe 76.1(5) du Règlement quant au choix des motions d'amendement à l'étape du rapport.

Les motions n° 1 et 3 seront groupées pour les fins du débat et le détail de leurs mises aux voix est disponible au Bureau.

• (1810)

[Français]

Je vais maintenant soumettre les motions n° 1 et 3 à la Chambre.

MOTIONS D'AMENDEMENT

Mme Carole Lavallée (Saint-Bruno—Saint-Hubert, BQ) propose:

Motion n° 1

Que le projet de loi C-257, à l'article 2, soit modifié par substitution, à la ligne 8, page 2, de ce qui suit:

« c) d'utiliser, »

Motion n° 3

Que le projet de loi C-257, à l'article 2, soit modifié par substitution, aux lignes 2 à 10, page 3, de ce qui suit:

« pas pour effet d'empêcher l'employeur d'utiliser les services d'un employé visé à l'alinéa (2.1) c) pour éviter la destruction ou la détérioration grave de ses biens.

Initiatives parlementaires

(2.4) Les services visés au paragraphe (2.3) ne peuvent être que des services de conservation et non des services permettant la continuité de la production de biens ou services, qui serait par ailleurs interdite par le paragraphe (2.1). »

Monsieur le Président, je suis aujourd'hui très fier de présenter en cette Chambre le projet de loi C-257 qui interdit les travailleurs de remplacement, et qui en est à l'étape du rapport et de la troisième lecture. Comme vous le savez, très peu de projets de loi d'initiative parlementaire se rendent à cette phase ultime du processus de législation.

Avant de commencer, permettez-moi de remercier mes collègues, tout d'abord, le député de Gatineau, qui a signé ce projet de loi, et aussi les députées de Laval et de Vaudreuil-Soulanges qui m'ont cédé leur ordre de préséance aujourd'hui, pour me permettre de prendre la parole et de présenter cette première heure de débat.

Parlant de débat, il y en a eu plusieurs au Comité permanent des ressources humaines, du développement social et de la condition des personnes handicapées. En fait, depuis que ce projet de loi a été adopté en deuxième lecture, le 25 octobre dernier, il a fait l'objet de longs débats en comité durant quatre longs mois, qui se rajoutent, évidemment, aux mois qui ont précédé. Ce projet de loi a été déposé le 6 mai 2006, mais au cours des 17 dernières années, une dizaine de projets de loi ont été déposés en cette Chambre par le Bloc et ont été débattus. Une loi presque identique est appliquée au Québec depuis 30 ans et, depuis 14 ans, en Colombie-Britannique. Vous comprenez que ce projet de loi a fait l'objet de vraiment beaucoup de débats, de discussions et de mémoires qui ont été faits, vus, entendus, débattus et discutés.

Aujourd'hui, je présente deux amendements qui n'ont rien de capricieux. Ils sont essentiellement dus au fait que la présidence de cette Chambre a jugé que les amendements des libéraux sur les services essentiels étaient irrecevables, parce que, selon elle, ils élargissent la portée de notre projet de loi.

Comme vous le constaterez, le premier de nos amendements retranche un petit bout de phrase pour éviter une redondance. J'appellerais cela un amendement de cohésion.

Le deuxième amendement modifie deux sous-articles, 2.3 et 2.4. Il s'impose par le fait que l'amendement du député de Davenport est dorénavant non avenue et qu'il nous fallait tout de même préciser les sous-articles 2.3 et 2.4 en question.

Ces nouveaux amendements du Bloc corrigent la traduction du projet de loi initial. Il y avait effectivement une erreur de traduction. De plus, cela éclaire encore davantage la version française, ce qui, finalement, précise l'intention initiale du Bloc québécois qui est de définir qui peut travailler lors d'un conflit de travail.

Comme je l'ai déjà dit en d'autres lieux, le projet de loi du Bloc est copié sur la loi québécoise, et les observateurs attentifs pourront constater que les articles 2.3 et 2.4 du projet de loi, tels que nous le suggérons à l'amendement, sont presque identiques aux deux paragraphes de l'article 109.3 du Code québécois du travail.

Comme je l'ai dit plus tôt, ces amendements du Bloc ont pour but de clarifier la possibilité de la part d'un employeur de permettre aux cadres de travailler lors d'un conflit de travail pour poursuivre la production. C'est le premier cas. Je l'ai dit, et je le redis clairement, parce que des gens avaient mal compris le projet de loi du Bloc: ce projet de loi permet aux cadres de travailler lorsqu'il y a un conflit de travail.

Initiatives parlementaires

L'amendement du Bloc permet aussi à l'employeur de faire travailler des employés syndiqués pour éviter la destruction ou la détérioration grave de ses biens. Le projet de loi initial du Bloc, tel que déposé le 6 mai dernier, le permettait, mais il y avait une erreur de traduction qui faisait dire, particulièrement aux anglophones, que cela ne le permettait pas. Il y avait là vraiment beaucoup de confusion, et ce deuxième amendement vient dissiper cette confusion. Il vient aussi éclaircir la version française qui maintenant ne laisse plus du tout place à l'interprétation.

Le projet de loi C-257, en vertu des amendements proposés aujourd'hui, permet à deux catégories de personnes de travailler: les cadres et les employés syndiqués qui doivent voir à la conservation des biens de l'employeur. Dans une autre situation, des employés syndiqués en conflit de travail peuvent rentrer au travail. On se réfère au Code canadien du travail lui-même, à son article 87.4 qui existe déjà. Dans le langage du monde syndical et du travail, on appelle cela la clause sur les services essentiels. C'est déjà dans le code.

Le gouvernement conservateur et quelques autres députés de cette Chambre se font un devoir d'ignorer l'article 87.4. Ils préfèrent brandir des épouvantails quant aux répercussions de notre projet de loi.

• (1815)

Je citerai l'article 87.4, qu'on appelle souvent l'article sur les services essentiels, comme je l'ai mentionné plus tôt. Il complète très bien le projet de loi du Bloc québécois. Voici donc le paragraphe 87.4(1):

Au cours d'une grève ou d'un lock-out non interdits par la présente partie, l'employeur, le syndicat et les employés de l'unité de négociation sont tenus de maintenir certaines activités — prestation de services, fonctionnement d'installations ou production d'articles — dans la mesure nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public.

Les sept paragraphes qui suivent dans l'actuel Code du travail expliquent comment cette entente peut se faire, le rôle du Conseil canadien des relations industrielles dans l'élaboration de ces ententes et les situations où le ministre du Travail peut intervenir. À titre anecdotique, je dirai que l'article 87.7 prévoit même les services essentiels à offrir aux navires céréaliers, et oblige les employeurs et les employés à procéder au chargement et au débarquement de navires céréaliers. Cela fait beaucoup d'exceptions, mais la santé et la sécurité de la population est extrêmement importante. Le Code canadien du travail prévoit déjà cela.

Vous-même, monsieur le Président, vous l'avez dit hier en Chambre. Vous avez très bien associé l'article 87.4 aux services essentiels en disant que même si les mots n'existent pas comme tel dans le code, la notion y est déjà.

Le Conseil canadien des relations industrielles, qui a pour mandat d'interpréter le Code canadien du travail, a fait valoir en réponse à mes questions posées le 7 février dernier qu'effectivement, l'article 87.4 était souvent interprété comme un article traitant de services essentiels. Me Cathy Braker, l'avocate-conseil du Syndicat des Métallos, disait qu'elle pouvait nous citer plusieurs cas. Elle a ajouté: « Je peux vous dire que le libellé de l'article 87.4 est sensiblement le même que celui de tous les textes législatifs qui portent sur les services essentiels au Canada. » En outre, les syndicats et les employeurs, dans leurs échanges verbaux comme écrits, associent très souvent l'article 87.4 aux services essentiels.

Tout à fait par hasard, la semaine dernière, alors qu'il était question d'une loi spéciale et que je faisais quelques recherches sur le conflit au CN, j'ai retrouvé une lettre datée du 26 juillet 2006 et signée par le président des Travailleurs unis du transport, qui était intitulée — permettez-moi de traduire le titres — « Paragraphe 87.4(1) du Code

canadien du travail, entente sur les services essentiels ». Dans le texte, on reprend le terme « 87.4 », c'est-à-dire notre entente sur les services essentiels.

Le projet de loi que nous avons sous les yeux est un excellent projet de loi. Il y a maintenant 30 ans que des mesures semblables, presque identiques, sont appliquées au Québec, soit depuis 1977. Les statistiques nous démontrent qu'en proportion, il se perd actuellement davantage de jours en conflit de travail de la part des employés et des syndiqués sous le Code canadien du travail que sous le Code de travail du Québec. Les employés qui subissent le Code canadien du travail s'absentent davantage à cause de conflits de travail. C'est démontré. La main d'oeuvre qui relève du code fédéral s'élève à moins de 8 p. 100 de la main d'oeuvre du Québec et est responsable de 18.8 p. 100 des jours/personnes perdus en conflit de travail. Cette statistique est extrêmement importante et parle d'elle-même. De plus, il y a moins de conflits de travail depuis 30 ans au Québec. Il y en avait près de 300 en 1977 et il y en a eu 75 en 2005. On voit bien la baisse des conflits de travail au Québec. Les conflits vécus par les travailleurs relevant du Code du travail du Québec sont moins violents, parce que les syndiqués sur les piquets de grève se font moins narguer par les travailleurs de remplacement. Ils sentent beaucoup d'injustice. Force est de constater qu'actuellement, le Code canadien du travail fait en sorte que la situation est déséquilibrée. Il y a une négociation entre deux parties, soit la partie patronale et la partie syndicale. Soudainement, arrive une troisième entité: les travailleurs de remplacement. Ils viennent renforcer l'équipe de l'employeur. C'est tout à fait injuste de changer ainsi les règles du jeu.

• (1820)

En conclusion, la campagne de peur du ministre du Travail n'a trompé personne.

L'hon. Jean-Pierre Blackburn (ministre du Travail et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, je vous remercie de me donner l'opportunité d'intervenir dans ce débat.

Qu'on me permette de mentionner tout de suite que les députés du Bloc québécois essaient de prendre l'exemple de ce qui se fait au Québec pour l'appliquer partout au pays.

Malheureusement, ce n'est pas le cas avec le projet de loi C-257 qui ne permettrait plus l'utilisation des travailleurs de remplacement. Je suis moi-même Québécois et je comprends fort bien ce qui se passe chez nous, mais lorsqu'on parle de services à l'échelle nationale, ce n'est pas la même chose que dans une province. Quels sont les grands services que le fédéral gère? On parle, entre autres, de tout ce qui concerne le voyage, c'est-à-dire lorsqu'on utilise l'avion, le train ou le bateau, ce qui est offert du côté des ports et ce qui est également offert dans le domaine du transport par camion, plus particulièrement le transport de marchandises. C'est le fédéral qui gère ce grand secteur d'activités qu'est le voyage.

Un autre exemple porte sur nos communications interpersonnelles et également nos communications à l'échelle de la planète. C'est ce qu'on appelle les télécommunications. C'est le fédéral qui gère Postes Canada. Encore une fois, on voit qu'il est question de choses nationales. Un autre exemple se rapporte aux transactions au moment où on paie ce qu'on achète, soit les transactions bancaires et ce qu'on appelle les banques.

Initiatives parlementaires

Il s'agit donc des trois grands secteurs d'activités qui sont gérés par le fédéral. Si une grève survient dans un de ces secteurs, peu importe où la grève a lieu au pays, cela a un impact immédiat d'un bout à l'autre du Canada. Par exemple, qu'arriverait-il si quelqu'un coupait un câble téléphonique alors qu'on ne peut pas utiliser de travailleurs de remplacement? Il n'y aurait plus de service 911, plus de services bancaires possibles, plus d'Internet. On voit l'impact d'un tel geste. Toute l'économie du Canada serait paralysée par cela, parce qu'on ne pourrait pas utiliser de travailleurs de remplacement.

Les compagnies d'aviation constituent un autre exemple. Admettons que ceux qui mettent les bagages dans les avions décident de faire une grève et de ne plus mettre de bagages dans les avions. Immédiatement, si ça se passe à Toronto, à Montréal ou à Vancouver, l'économie, sur le plan du transport au Canada, est entièrement paralysée. Cela donne encore un exemple de la dimension importante que le fédéral joue dans ce domaine, d'où la nécessité de maintenir l'équilibre et de ne pas mettre notre pays dans une situation où l'économie serait devant le chaos total. C'est ce qui est en jeu ici. Qu'on me permette également de préciser que le projet de loi du Bloc québécois, tel qu'il a été rédigé, ne prévoyait pas et ne prévoit malheureusement pas de services essentiels.

Imaginons-nous encore une fois dans une situation où les services essentiels ne sont pas prévus. Dans quelle situation placerait-on notre pays? C'est dans ce contexte que nous demandons l'appui des députés de l'opposition, du Parti libéral plus spécifiquement, qui a déjà dit sur la place publique au cours des dernières heures qu'effectivement, voyant que ce projet de loi du Bloc québécois n'a pas prévu le maintien des services essentiels, il n'est pas en mesure d'appuyer ledit projet de loi. Dans ce contexte, nous apprécions qu'il en soit ainsi, puisque ce projet de loi n'a pas de sens. On ne peut pas se permettre d'exposer notre économie à être complètement paralysée.

Je répète que l'équilibre dans le domaine des relations de travail est extrêmement important. C'est ce que nous avons actuellement dans la partie I du Code canadien du travail qui a été modifiée en 1999 et qui fonctionne très bien. Rappelons qu'un employeur qui utiliserait des travailleurs de remplacement en cas de conflit ne pourrait pas le faire pour briser le syndicat. Il ne pourrait pas le faire pour cette raison. De plus, même s'il utilisait des travailleurs de remplacement, celui qui est en grève retrouverait son emploi à la fin de la grève.

Je rappelle que si le projet de loi C-257 était en vigueur actuellement, dans le cas de la grève qu'on vient de vivre au CN où il y a eu un conflit entre deux syndicats — puisque la grève aurait encore cours techniquement —, il faudrait attendre la fin du vote, soit de trois à quatre semaines avant que les travailleurs puissent rentrer au travail, même s'il y a actuellement un accord de principe entre le syndicat et le Canadien National. Essayons d'imaginer trois à quatre semaines de plus sans trains au pays. Quel genre d'économie aurions-nous? Tous les secteurs d'intervention de notre activité économique seraient paralysés. La semaine dernière, des mines de potasse en Saskatchewan ont fermé, et il y avait de graves problèmes dans les ports de Vancouver et en foresterie. C'était comme ça d'un bout à l'autre du pays. Alors, imaginons-nous trois ou quatre semaines de plus.

•(1825)

Les gens peuvent être remplis de bonne volonté, mais il y a des choses qui s'appliquent dans le cas des provinces qui ne peuvent pas s'appliquer à l'échelle du Canada en raison de l'importance des secteurs d'activité gérés par le gouvernement fédéral, dont le

domaine des transports, celui des télécommunications et celui des banques.

Je remercie les députés qui, en comité, ont pris le temps d'étudier ce projet de loi et de le scruter à la loupe. Ils voient bien que ce projet de loi avait effectivement été bâclé et n'avait pas prévu de services essentiels. Dans ce contexte, nous voterons contre le projet de loi C-257.

[Traduction]

M. Mario Silva (Davenport, Lib.): Monsieur le Président, nous nous penchons aujourd'hui sur le projet de loi C-257, Loi modifiant le Code canadien du travail (travailleurs de remplacement). Ce projet de loi a été présenté dans le but précis d'empêcher les employeurs assujettis à la législation fédérale d'embaucher des travailleurs de remplacement pendant une grève ou un lock-out.

Certains ont soutenu que le projet de loi allait bien au-delà de cet objectif et ils ont fait tout particulièrement part de leurs préoccupations relativement au libellé du projet de loi. C'est pour cette raison que j'ai présenté des amendements au projet de loi, non pas pour diluer l'intention du projet de loi qui vise à interdire le recours aux travailleurs de remplacement, mais plutôt pour répondre aux préoccupations soulevées.

Je tiens à dire que j'ai été très déçu de voir que la plupart des amendements proposés ont été jugés comme dépassant la portée du projet de loi C-257. Ces amendements faisaient suite à plusieurs préoccupations soulevées et je suis persuadé qu'ils auraient permis d'y répondre. J'ai joint ma voix à celle de la majorité de mes collègues du Comité des ressources humaines pour appuyer ces amendements et je m'attendais à ce qu'ils soient jugés recevables.

Permettez-moi tout d'abord de faire certains commentaires généraux sur la question des travailleurs de remplacement. Je suis d'avis que l'un des points les plus importants qui a été occulté au cours du débat sur la question est celui de la nature de la plupart des milieux de travail assujettis à la réglementation fédérale. De par leur nature même, ces milieux de travail ne constituent pas le genre d'environnement qui pourraient être considérés comme pouvant donner lieu à l'embauche de travailleurs de remplacement.

Tout d'abord, d'un point de vue géographique, nous devons reconnaître que tout employeur qui voudrait embaucher des travailleurs de remplacement aurait un défi important à relever. Il serait logiquement très difficile d'engager des travailleurs de remplacement dans le court délai correspondant normalement à la durée d'une grève, dans des villes comme Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto et Halifax, par exemple.

Deuxièmement, la nature même de bon nombre de secteurs assujettis à la réglementation fédérale est telle qu'il ne serait ni pratique, ni réaliste d'engager des travailleurs de remplacement. La plupart de ces employés doivent avoir une formation assez poussée qu'il serait très difficile de donner rapidement aux travailleurs de remplacement.

Troisièmement, si notre objectif à titre de législateurs est de protéger les services qui sont essentiels pour la santé et la sécurité du public, pourquoi alors serait-il nécessaire de faire appel à des travailleurs de remplacement alors que le Code canadien du travail comprend déjà des dispositions à cet égard?

À mon avis, toute cette question des travailleurs de remplacement au niveau fédéral est dans la plupart des cas superflue.

Le projet de loi C-257 visait à remédier aux situations où l'utilisation de travailleurs de remplacement pourrait être considérée comme un outil de négociation collective.

Initiatives parlementaires

Durant les témoignages devant le comité et même dans les discours prononcés à l'extérieur de l'enceinte parlementaire, d'aucuns ont fait valoir que les services essentiels pourraient être touchés si le projet de loi C-257 est adopté.

Si les amendements proposés avaient été acceptés, je pense que cela ne se serait pas produit. En vertu des dispositions actuelles du Code canadien du travail prévues au paragraphe 87.4(1), les employeurs et les représentants syndicaux sont tenus de s'entendre sur les employés qui continueront de travailler durant l'arrêt de travail. Cette disposition vise à protéger la santé et la sécurité du public. Aucune grève ne peut commencer avant que cette question ait été réglée à la satisfaction du Conseil canadien des relations industrielles.

Si telle était la préoccupation des opposants au projet de loi C-257 modifié, leurs craintes n'étaient pas fondées. Pour veiller à ce que tout soit absolument clair, j'ai présenté des amendements au projet de loi C-257 qui ont mis en évidence la nécessité de protéger avant tout les services essentiels.

Il n'y a donc pas de contradiction et ces amendements cadraient parfaitement, à mon avis comme à celui de la majorité des membres du comité, avec la portée du projet de loi.

Je dois dire que j'ai été un peu surpris quand j'ai entendu le leader du gouvernement à la Chambre affirmer lundi que les amendements « élargiraient et modifieraient de façon importante la portée de l'article 87.4, qui introduit la notion beaucoup plus vaste des services essentiels ».

Bien que je ne souscrive pas à son interprétation de la portée du projet de loi, s'il croyait vraiment que les amendements auraient cet effet, j'aurais cru qu'il aurait appuyé une interprétation plus large des services essentiels, compte tenu de certains des motifs pour lesquels il s'opposait au projet de loi.

Nombre des opposants au projet de loi ont aussi présenté leurs points de vue devant le comité, et je dois dire que ceux-ci étaient parfois difficiles à concilier.

● (1830)

Par exemple, le représentant d'une grande compagnie de chemin de fer a dit au comité que, depuis 1971, il y a eu quatre grèves et une seule a été résolue par la négociation. Dans les trois autres cas, on a fini par imposer une loi de retour au travail.

Je trouve curieux qu'une loi de retour au travail ait été requise dans 75 p. 100 de leurs conflits de travail étant donné qu'il n'y a actuellement aucune loi interdisant l'embauche de travailleurs de remplacement. Il est évident que l'option de faire appel à de tels travailleurs n'a eu aucune incidence sur la résolution de ces conflits.

J'ai aussi remarqué qu'un représentant des stations de radiotélédiffusion privées du pays a fait des suppositions devant le comité quant à l'impact qu'aurait eu une grève à une station privée pendant la tempête de verglas qui a touché le Québec il y a plusieurs années. Il a suggéré que le public aurait été mal servi si le projet de loi C-257 avait été adopté et qu'une grève avait ensuite eu lieu. En entendant cela, je me suis posé deux questions.

Premièrement, les autres radiodiffuseurs, notamment les radiodiffuseurs publics, n'auraient-ils pas été en mesure d'informer le public? Deuxièmement, comment fait-on pour embaucher des travailleurs de remplacement pour occuper des postes techniques, comme ceux dont les stations de radiodiffusion auraient besoin pendant une grève ou un lockout?

Ce que je veux faire ressortir, c'est que ce dossier a fait l'objet de beaucoup de déclarations grandiloquentes et de malentendus.

Comme un représentant des Travailleurs canadiens de l'automobile l'a dit dans son exposé, l'embauchage de travailleurs de remplacement pendant une grève ou un lockout ne favorise pas la résolution du conflit. Au contraire, il crée un autre conflit, retarde la fin de la plupart des grèves et suscite beaucoup de mauvaise volonté de la part de toutes les parties concernées.

Il est clair qu'il est très difficile, en si peu de temps, d'examiner correctement toutes les questions soulevées par le projet de loi C-257. Toutefois, je me contenterai de dire que l'objectif du projet de loi C-257 est d'empêcher les employeurs sous réglementation fédérale d'embaucher des travailleurs de remplacement pendant une grève ou un lock-out.

La loi actuelle est insuffisante à cet égard. Essentiellement, pour poursuivre avec succès un employeur, on doit pouvoir démontrer que l'employeur a engagé des travailleurs de remplacement dans le but précis de nuire au syndicat et d'entraver le processus de négociation. Comment peut-on prouver cela devant un tribunal? Cela est impossible, ou du moins, cela ne peut pas se faire sans des difficultés presque insurmontables. C'est pourquoi le projet de loi C-257, tel qu' amendé, était nécessaire.

Pour ce qui est des amendements en question, ils ont été conçus afin de réaffirmer les principes du Code canadien du travail en ce qui concerne les services essentiels et de permettre à la direction de continuer de travailler sans perturbations pendant une grève ou un lock-out. C'est tout ce que les amendements feraient.

La décision rendue à la Chambre hier est très troublante pour moi et pour beaucoup de mes collègues de ce côté-ci. Le projet de loi C-257, tel que modifié par le comité, offrait une solution équilibrée qui, à mon avis, était juste pour tous les partis. Il protégeait les services essentiels, garantissait que les gestionnaires pouvaient travailler et fixait des limites raisonnables quant aux sanctions pécuniaires tout en interdisant bien sûr le recours aux travailleurs de remplacement.

Mon soutien au projet de loi C-257 était très étroitement lié à l'adoption des amendements sur lesquels le Président s'est prononcé hier. Toutefois, je peux assurer à la Chambre que je soutiens entièrement le principe de l'interdiction du recours à des travailleurs de remplacement. Nous ne devrions pas laisser ce revers nous empêcher d'atteindre cet objectif juste et raisonnable. Je suis déterminé à poursuivre mes efforts en ce sens.

● (1835)

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, c'est un grand plaisir pour moi de prendre une fois de plus la parole au sujet du projet de loi C-257, qui vient modifier le Code canadien du travail afin d'interdire le recours aux travailleurs de remplacement. Je remercie mon collègue de Gatineau d'avoir présenté le projet de loi.

Au cours des dernières années, le gouvernement du Canada a, à plusieurs reprises, adopté des lois qui érodent les droits des travailleurs au lieu de les protéger. Le bilan du Canada s'est détérioré au point où nous avons maintenant la pire note de tous les pays de l'Ouest en ce qui concerne la promotion et la protection des droits dans le domaine du travail.

C'est pourquoi mes collègues néo-démocrates et moi-même réclamons des mesures législatives vigoureuses protégeant les droits fondamentaux à la négociation collective et le droit de grève.

Initiatives parlementaires

Nous savons, comme d'autres l'ont dit avant moi, que, quand il est interdit de faire appel à des travailleurs de remplacement, les grèves et les lockout durent moins longtemps, ce qui permet aux travailleurs de rester en poste et aux entreprises de poursuivre leurs opérations.

Malheureusement, j'ai vu des actes de violence sur les piquets de grève. Je me rappelle de Don Milner, que je considère comme un ami, qui, pendant une grève à la compagnie International Truck, à Chatham, a été écrasé alors qu'il était sur le piquet de grève. Cet homme jeune, qui a des enfants en bas âge, a presque perdu la vie et ne s'est toujours pas entièrement remis de cette expérience. Il n'avait rien fait de mal, et il a été écrasé.

Nous connaissons beaucoup d'autres exemples de violence sur les piquets de grève. Pourquoi? Cette violence est presque toujours provoquée par l'utilisation de travailleurs de remplacement.

Le fait de faire appel à des travailleurs de remplacement sape le processus de négociations collectives au lieu de l'encourager et peut avoir une incidence négative sur la qualité du travail effectué.

Contrairement à d'autres députés qui ont dit qu'il est très peu probable que le gouvernement fédéral fasse appel à des travailleurs de remplacement, parce que ces derniers ne pourraient être formés à temps pour être utiles, je dirais que ce n'est pas le cas. Il y a eu de nombreuses grèves dans des domaines de compétence fédérale où on a fait appel à des travailleurs de remplacement.

Nous avons vu comment les grèves relevant des autorités fédérales se sont prolongées inutilement, notamment dans le cas de Vidéotron dernièrement, je crois, mais nous avons aussi vu qu'à Radio-Canada, à Air Canada et à d'autres endroits, on a eu recours à des travailleurs de remplacement. Nous avons des collègues qui sont d'avis que ce secteur est trop important pour y interdire le recours à des travailleurs de remplacement. J'aimerais dire à ces députés que j'aimerais les voir attacher assez d'importance à ce secteur pour qu'ils appuient l'idée d'un salaire minimum de 10 \$ l'heure dans le secteur fédéral. Mais, bien entendu, cette question est traitée dans un autre projet de loi.

C'est un secteur qui fournit de nombreux services importants aux Canadiens, comme la délivrance des passeports et l'inspection des aliments, et nous souhaitons certainement éviter tout différend prolongé qui laisse aux gens un goût amer. Le recours à des travailleurs de remplacement n'est pas la solution. Nous devons éviter de recourir à des travailleurs de remplacement dans ce secteur.

Je suis désolée que l'amendement que j'avais rédigé concernant ce projet de loi ait été jugé irrecevable. Il portait sur le maintien des services essentiels, mais j'aimerais souligner que l'article 87.4 du Code canadien du travail prévoit déjà ce maintien et n'est pas remis en cause par le projet de loi C-257. Permettez-moi de citer l'article 87.4 à l'intention des députés:

Au cours d'une grève ou d'un lock-out non interdits par la présente partie, l'employeur, le syndicat et les employés de l'unité de négociation sont tenus de maintenir certaines activités — prestation de services, fonctionnement d'installations ou production d'articles — dans la mesure nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public.

Cet article a force de loi actuellement. Ainsi, bien longtemps avant qu'éclate une grève, les employeurs et les employés s'entendent souvent pour garantir le maintien des services essentiels. Le Conseil canadien des relations industrielles et le ministre ont le pouvoir de protéger ces services pendant une grève. Le conseil a rendu une dizaine de jugements concernant l'interprétation à donner au terme « services essentiels » dans le maintien des services.

L'approvisionnement en biens et en services ne devrait jamais se faire en ayant recours à des travailleurs de remplacement.

J'ai en outre entendu des députés parler du recours aux cadres. Le projet de loi C-257 permet nettement aux gestionnaires, aux directeurs et aux superviseurs de remplacer les travailleurs en grève. Il n'y aurait pas de changement à cet égard.

• (1840)

Le projet de loi C-257 procurera une stabilité dans les milieux syndiqués et favorisera l'investissement. J'aimerais citer en exemple deux provinces qui ont adopté de telles mesures législatives depuis longtemps.

La Colombie-Britannique s'est dotée d'une loi interdisant les travailleurs de remplacement en 1993. Depuis, la province a enregistré une baisse de 50 p. 100 du temps de travail perdu en raison de conflits et elle connaît une croissance remarquable et des investissements soutenus.

Au Québec, une telle loi existe depuis 1977. Cette loi a été adoptée à la suite d'un conflit extrêmement dur survenu à l'usine de la United Aircraft dans les années 1970; des travailleurs avaient alors été très gravement blessés pendant que l'entreprise avait eu recours à des travailleurs de remplacement. Depuis, la paix syndicale existe dans la province, qui affiche une moyenne de 15 jours de travail perdus par année, par rapport à 31 jours perdus en moyenne sous le Code canadien du travail.

Ces lois ont été bénéfiques au Québec et à la Colombie-Britannique, et je crois qu'elles le seraient également au Canada.

Bien entendu, la majorité des employeurs ne souhaitent pas vivre de conflits de travail. L'immense majorité des négociations collectives au Canada se règlent sans conflit. Personne ne veut faire la grève. Aucun employeur ne veut être paralysé par une grève ou un lock-out. La grande majorité des employeurs n'utilisent pas de travailleurs de remplacement ou ne pourraient pas le faire en raison des compétences requises par les travailleurs.

Ce projet de loi vise quelques employeurs voyous afin que les règles soient les mêmes pour tous les travailleurs et tous les employeurs. Il s'agit d'une question fondamentale de droits, du droit d'adhérer à un syndicat et du droit à la libre négociation collective.

Pour que ces droits aient un sens, les travailleurs doivent avoir un moyen efficace de suspendre le travail. Il s'agit de leur seul pouvoir dans le cadre des négociations collectives. L'utilisation de travailleurs de remplacement leur enlève ce pouvoir. C'est un fait reconnu à l'échelle internationale. Le Canada est en train de se forger une réputation de pays développé où les droits des travailleurs s'érodent.

Je remarque que les libéraux et les conservateurs sont divisés relativement à ce projet de loi. Je trouve cela très malheureux. Je les exhorte à l'appuyer. Mes collègues néo-démocrates et moi-même appuierons totalement le projet de loi et nous exhortons la Chambre à faire de même.

[Français]

M. Richard Nadeau (Gatineau, BQ): Monsieur le Président, en effet, il faut voter en faveur du projet de loi C-257, qui s'inscrit contre les travailleurs de remplacement.

Initiatives parlementaires

Les raisons sont simples. Le Code canadien du travail ne couvre malheureusement pas entièrement les droits des travailleurs dans le cadre de leurs négociations lorsque survient un conflit de travail, que ce soit un lock-out ou une grève. Une loi antibriseurs de grève est indispensable, car elle permet des négociations civilisées entre employeurs et employés. Elle enlève toute la pression qui peut exister lors d'une grève vis-à-vis des gens qui viendraient traverser les piquets de grève. C'est une situation que personne ne veut vivre. Par l'adoption d'une loi antibriseurs de grève, c'est ce qu'on veut éviter, entre autres choses. Il s'agit donc de rendre les négociations plus humaines, plus civilisées lors d'un conflit de travail.

Lors du vote en deuxième lecture, la Loi antibriseurs de grève, le projet de loi C-257, a tout de même eu l'appui de 20 députés et collègues conservateurs, de 70 députés et collègues libéraux, de tous les députés néo-démocrates ainsi que de tous les députés du Bloc québécois. Nous avons bon espoir que d'autres députés se rajouteront à ce grand nombre, car il est essentiel de bien comprendre que ce que nous voulons faire ici, c'est assainir les conditions de négociations lors de conflits de travail.

Sans cette protection, voici la situation dans laquelle on peut se retrouver à un moment donné: les travailleurs et les travailleuses se trouvent désavantagés. En effet, un employeur qui n'est pas régi par une loi antibriseurs de grève peut embaucher des travailleurs de remplacement, des scabs, ce qui vient déséquilibrer la situation. De fait, les travailleurs négocient avec un patron qui continue à faire des profits, alors qu'eux se retrouvent sans revenu. C'est ce qui arrive effectivement lors d'un conflit de travail légal.

Comme je le disais tout à l'heure, le projet de loi C-257 a pour but de réduire la violence aux piquets de grève. Il favorise un juste équilibre dans les négociations entre employeurs et employés.

Une telle loi existe dans deux provinces, dans la nation québécoise et dans la province de la Colombie-Britannique. Dans la nation québécoise, particulièrement, une telle loi existante a fait en sorte d'assainir les négociations. On ne parle pas de science-fiction. Je ne parle pas du Bonhomme Sept Heures, qui vient du coin de Jonquière-Alma, et qui nous annonce la fin du monde parce que, tout d'un coup, une loi antibriseurs de grève apparaîtrait dans le décor canadien. J'y reviendrai.

Ce qui est également magique avec cette loi — et tout le monde en sera bien heureux —, c'est qu'elle n'entraîne ni n'occasionne en aucun cas des dépenses supplémentaires au gouvernement.

Compte tenu de ce que je viens de dire et de cette réalité: cela fait 14 ans que cette loi existe en Colombie-Britannique et 30 ans au Québec, dans ces deux juridictions, on n'a eu aucun mouvement pour supprimer cette loi. Personne n'a mené des mouvements pour supprimer ces lois qui permettent des négociations civilisées et des relations de travail lors d'un arrêt de travail. Je vais donner l'exemple du Québec, parce que c'est un coin de pays qu'on connaît bien.

• (1845)

Lorsque la loi adoptée par le gouvernement du Parti québécois en 1977 est entrée en vigueur en 1978, elle a justement permis, comme je le disais précédemment, de civiliser les relations de travail.

Mieux encore — constat intéressant — lorsque le gouvernement de Robert Bourassa a été élu en 1985 et est revenu au pouvoir, il n'était pas question de supprimer la loi. Souvenons-nous qu'à l'époque, sous le régime libéral, M. Bourassa avait été approché pour supprimer la Loi antibriseurs de grève. Il avait déclaré — je paraphrase car je n'ai pas les mots exacts — qu'il n'en était pas question, parce que grâce à la Loi antibriseurs de grève, l'orientation

donnée aux négociations de travail avait permis une paix sociale inégalée dans le monde des relations de travail au Québec.

On parle d'un péquiste, René Lévesque, et d'un fédéraliste, un dénommé Robert Bourassa. Tous les autres gouvernements qui ont suivi par la suite, ceux dirigés par Daniel Johnson, Pierre-Marc Johnson, Jacques Parizeau, Bernard Landry et actuellement Jean Charest, qui est lui aussi un conservateur libéral, n'ont jamais fait en sorte de reculer devant une telle situation.

On entend les propos de l'actuel ministre du Travail du Canada, qui avait voté lui-même en faveur d'un projet de loi antibriseurs de grève le 5 novembre 1990, alors qu'il était député dans un gouvernement conservateur. À l'époque, il trouvait que c'était un excellent projet de loi pour toutes les raisons que je viens de mentionner.

Il faut se mettre dans un cadre où nous sommes ici réunis pour assurer la protection de tous et chacun dans une relation de travail, que ce soit du côté patronal, du côté syndical ou du côté des employeurs et des employés. Il faut qu'il y ait une négociation égale entre les partenaires, soit ceux qui sont en lock-out ou en grève et ceux qui les ont mis en lock-out ou qui sont dans cette situation où leur industrie ne fonctionne pas en raison de la grève. À ce moment-là, le rythme est accéléré.

Les campagnes de peur ou l'apocalypse annoncée par le ministre du Travail ne tient pas la route. Il ne doit jamais oublier ce qui se passe dans le monde du travail. Des gens qui y sont impliqués directement sont venus, en comités, démontrer par *a plus b*, qu'effectivement, la situation s'est améliorée dans le cadre des négociations de travail lorsqu'il y a des conflits.

Cela est contraire à tout ce qu'on a pu entendre de la part du ministre du Travail qui, je le répète, le 5 novembre 1990, alors député progressiste-conservateur du gouvernement de Brian Mulroney, avait voté en faveur d'un projet de loi de cette nature.

L'actuel projet de loi n'empêche pas du tout les cadres de maintenir les activités de l'entreprise, soit la production de biens et la prestation de services, ni le recours aux employés pour prendre les mesures nécessaires afin d'éviter la destruction et la détérioration grave des biens de l'entreprise lorsqu'il y a un conflit de travail. Donc, dans le projet de loi C-257, il y a déjà des dispositions pour répondre à toutes les craintes et pour faire en sorte que ce projet de loi soit efficace et réponde à tous et chacun impliqués dans les négociations des deux côtés de la table de la négociation.

On a déjà fait mention de tous les avantages à propos du moins grand nombre de perte de jours de travail en vertu du cadre qu'offre une loi antibriseurs de grève, contrairement à un cadre où il n'y a pas de loi antibriseurs de grève. On y gagne en temps, dans la mesure où les négociations sont plus rapides. Cela amène les partenaires, qui sont l'un en face de l'autre, à négocier de façon plus rapide pour en arriver à une solution cohérente.

• (1850)

M. Robert Bouchard (Chicoutimi—Le Fjord, BQ): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole aujourd'hui à propos de la loi antibriseurs de grève. Ce n'est pas la première fois que le Bloc québécois dépose un projet de loi visant la protection des droits des travailleurs. À mon avis, la question aurait dû être réglée depuis plusieurs années, bien avant le débat que nous avons présentement.

Initiatives parlementaires

À la suite du discours qu'a fait le ministre du Travail et député du comté de Jonquière—Alma lors de la deuxième lecture du projet de loi, j'aimerais émettre quelques commentaires. Je me permets d'apporter certaines précisions au ministre du Travail, car d'abord et avant tout, il vient de la circonscription où l'on retrouve le plus de syndiqués au Canada. Lorsque le ministre du Travail affirme que de donner réellement le droit de grève à des travailleurs sans personnel de remplacement, c'est risquer de mettre en péril l'économie canadienne et du Québec, il prend les employés pour des gens irresponsables qui ne réfléchissent pas aux conséquences de leurs actions. Les travailleurs qui font la grève ne la font pas de gaieté de coeur et comprennent très bien les répercussions d'un tel geste.

Je tiens d'ailleurs à souligner le travail fait par l'Intersyndical de ma région qui représente la grande majorité des syndicats au Saguenay—Lac-Saint-Jean et qui a fait valoir au ministre du Travail, député du comté de Jonquière—Alma, l'importance d'adopter une loi antibriseurs de grève. Cependant, le ministre est resté sur sa position, position que nous avons encore entendue ce soir. En prenant une décision pareille, le ministre se met à dos des centaines de travailleurs du Québec, de son comté de Jonquière—Alma et du Saguenay—Lac-Saint-Jean, la région et le comté qu'il représente.

Comment le ministre du Travail peut-il s'opposer à la fin de l'iniquité entre les travailleuses et les travailleurs qui relèvent du Code du travail du Québec et ceux et celles qui relèvent du Code canadien du travail? Qu'est-ce qui peut expliquer la volte-face du ministre du Travail qui, en 1990 — comme le disait tout à l'heure mon collègue —, était député progressiste-conservateur dans le comté de Jonquière—Alma et appuyait le projet de loi visant l'interdiction des travailleurs de remplacement? Le ministre peut bien dire que, dans ses fonctions, il doit avoir une perspective canadienne de la situation. En agissant ainsi, il ignore la réalité québécoise et refuse de représenter les travailleurs de son comté de Jonquière—Alma. Je veux rappeler ici que dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, dont sa circonscription de Jonquière—Alma fait partie, environ 6 000 travailleurs sont régis par le Code canadien du travail.

L'interdiction visant l'embauche de travailleuses et de travailleurs de remplacement pendant un conflit de travail est plus que jamais nécessaire. D'ailleurs, les études citées par le ministre proviennent — on l'a déjà dit, mais il est bon de le rappeler — d'organismes de droite. Toutes les études de l'Institut économique de Montréal et de l'Institut Fraser vont toujours dans le sens de l'intérêt patronal et privilégient principalement les employeurs. Au Québec, la disposition antibriseurs de grève existe depuis 30 ans. Nous l'avons dit, et je pense qu'il est bon de se le rappeler, c'est sous le règne du Parti québécois, à l'époque où le premier ministre était René Lévesque, qu'elle a été adoptée en 1977 et mise en force en 1978.

• (1855)

Au Québec, bien sûr, le patronat ne fait pas la promotion de cette mesure concernant les dispositions antibriseurs de grève; néanmoins, il s'accommode de ces dispositions.

Voici quelques raisons expliquant pourquoi on devrait interdire les travailleurs de remplacement.

Tout d'abord, c'est pour réduire la violence aux piquets de grève. On sait que les relations sont parfois tendues, voire violentes, entre les grévistes et les travailleurs de remplacement. Pour favoriser un juste équilibre au sujet des négociations entre les employeurs et les employés, rien n'oblige l'employeur à négocier de bonne foi avec le syndicat, de manière à prolonger le conflit. On peut interpréter le

Code canadien du travail. Pourvu que l'employeur négocie. En ce sens, il peut embaucher des travailleurs de remplacement.

Il existe d'autres raisons. C'est pour éviter l'endettement des ménages lors des conflits qui se prolongent trop longtemps. Un travailleur père de famille doit subvenir aux besoins de certaines personnes. Si aucun revenu n'entre au foyer, il devra s'endetter.

Il y a aussi un très large consensus entre les différents syndicats quant à l'importance d'adopter des mesures antibriseurs de grève.

Dans le monde du travail actuel, c'est une nécessité, car ces mesures permettent une plus grande transparence en cas de conflit.

Dans cet ordre d'esprit, la situation actuelle qui prévaut en vertu du Code canadien du travail implique que des effets très négatifs sont causés lors d'une grève ou d'un lock-out. Ces effets négatifs sont très nombreux et illustrent à eux seuls toute l'importance de mettre en avant les mesures afin de réduire la durée des conflits.

La prémisse veut que les conflits durent plus longtemps avec les briseurs de grève. Même le président de la CSN a ajouté, il y a quelques mois, que tous s'entendent pour dire que les dispositions antibriseurs de grève dans le Code du travail québécois ont grandement civilisé les relations de travail et ont contribué à la paix industrielle.

Une telle déclaration, ce n'est pas rien. À mon avis, c'est une opinion dont il faut tenir compte. Afin de ne donner que quelques exemples, nous croyons que les conflits chez Vidéotron et Cargill auraient duré beaucoup moins longtemps avec une loi antibriseurs de grève régie par le Code canadien du travail.

Revenons au ministre du Travail. Il nous a présenté des chiffres il y a quelques temps, non pas aujourd'hui — il a dramatisé la situation advenant l'adoption d'une telle mesure dans cette loi. Je reviens sur les chiffres qu'il nous a communiqués lors de la deuxième lecture du projet de loi en juin. Ceux-ci ne reflètent pas la réalité.

En outre, il faut prendre en considération quelques autres statistiques déterminantes. La durée moyenne en jours de travail perdus au Québec est un exemple concret. De 1992 à 2002, pour les travailleuses et les travailleurs régis par le Code du travail québécois, il est question de 15,9 jours perdus par conflit de travail. On doit présenter un comparable. Or, dans le cas des travailleurs régis par le Code canadien du travail, il est question de 31,1 jours.

• (1900)

Il y donc deux fois plus...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): Je m'excuse d'interrompre l'honorable député, mais le temps qui lui était alloué est expiré.

L'honorable député de Mississauga-Sud a la parole.

[Traduction]

M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi de participer au débat à l'étape du rapport sur le projet de loi C-257, communément appelé projet de loi sur les travailleurs de remplacement.

La dernière fois que le Code canadien du travail a été remanié, entre 1995 et 1999, il a fait l'objet d'un examen complet et approfondi auquel ont participé tous les intervenants. Cet exercice a donné lieu à d'importantes modifications pour établir un équilibre entre le patronat et les syndicats et, bien sûr, pour obtenir le respect mutuel des parties à l'égard du processus de négociation collective, qui est très important pour de nombreuses industries et entreprises au Canada.

Motion d'ajournement

De plus, de nombreux groupes d'intervenants de tous les camps ont exercé des pressions auprès des députés. La présente mesure législative ramène sur le tapis nombre des arguments soulevés en 1995. Il ressort très clairement qu'on ne consacre qu'une période de temps relativement modeste à l'étude d'une mesure législative qui vise à apporter des changements substantiels au Code canadien du travail. En effet, les projets de loi d'initiative parlementaire ne font l'objet que deux heures de débat à l'étape de la deuxième lecture, d'une très brève étude en comité et de deux heures de débat à l'étape du rapport et de la troisième lecture.

Je tenais à mentionner cela parce que c'est un problème très grave. Les députés prennent cette question très au sérieux. Il y a divergences d'opinions légitimes entre les députés à la Chambre, comme nous l'avons constaté lors du vote à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi.

Un des éléments clés du débat concerne le concept des services essentiels. Dans son site web, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada renvoie à la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique et à la définition qu'elle donne d'un service essentiel pour décrire ce qu'est un service essentiel. Il dit ceci:

Au paragraphe 4(1) de la LRTFP, on définit un « service essentiel » comme suit: « Services, installations ou activités du gouvernement du Canada qui sont ou seront nécessaires à la sécurité de tout ou partie du public ». Un service doit être désigné comme essentiel lorsqu'il existe des motifs raisonnables de reconnaître la probabilité, voire la possibilité, que la vie humaine ou la sécurité publique soit menacée si un arrêt de travail interrompt les obligations de ces fonctionnaires. Il est à noter que cela inclut les postes dont les titulaires doivent être en mesure de se présenter au travail sans délai à l'extérieur de leurs heures de travail pour dispenser les services essentiels.

Il donne aussi des exemples, à savoir la sécurité frontalière, les services correctionnels, l'inspection des aliments, les soins de santé, les enquêtes de sécurité relativement à un accident, la sécurité du revenu et la sécurité sociale, la sécurité maritime, la sécurité nationale, l'application de la loi ainsi que les activités de recherche et sauvetage.

À mon avis, le Conseil du Trésor et la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique définissent bien le concept des services essentiels aux fins du gouvernement du Canada.

Le Code canadien du travail n'englobe pas une définition des services essentiels. De fait, il y est question de santé et de sécurité publiques. Les amendements proposés au comité visaient à intégrer au projet de loi C-257 la notion de services essentiels et de lier ces services au Code canadien du travail.

Le Président, en se penchant sur le processus ainsi que sur les règles et les procédures à suivre, a été d'avis que certains des amendements visant à intégrer la notion de services essentiels au projet de loi C-257 dépassaient la portée du projet de loi et étaient irrecevables. Nous nous trouvons donc devant le projet de loi tel qu'il était au départ, sans amendement. Exception faite d'un amendement mineur, qui a été autorisé, le projet de loi n'a pratiquement pas été amendé.

● (1905)

Voilà pour ce qui est des ministériels. Toutefois, les milieux d'affaires sont également intervenus. Les députés ont reçu une intervention de la Chambre de commerce du Canada, qui s'est exprimée ainsi:

La Chambre déclare qu'elle est d'avis que toute modification du Code canadien du travail, surtout si elle est de nature à transformer le rapport entre employeurs et employés, mérite une étude approfondie de manière à ce que l'on puisse bien en comprendre les répercussions sur la société et sur l'économie du Canada. Comme il est précisé dans l'article 2.4 du projet de loi C-257, ce dernier empêchera la prestation ininterrompue de service qui affecte les personnes âgées, les familles, les petites entreprises et l'économie canadienne — des services comme le 911, les services de santé et d'urgence, le transport (aérien, ferroviaire, maritime et routier), et même les

nouvelles et les alertes météorologiques dans l'éventualité d'une tempête ou d'une tragédie.

La Chambre a lancé cette campagne pour sensibiliser les députés à cette question.

Comme nous le constatons, le secteur des affaires envisage les services essentiels dans l'optique des implications pour les Canadiens dans leur ensemble. Je sais que dans notre histoire des grèves postales, certains ont soutenu que le service postal constituait un service essentiel. Il ne s'agit pas de santé et de sécurité publiques, mais...

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): À l'ordre. Il reste environ quatre minutes au député, mais le temps prévu pour l'étude des initiatives parlementaires est maintenant écoulé et l'article retombe au bas de la liste de priorité du *Feuilleton*.

MOTION D'AJOURNEMENT

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office conformément à l'article 38 du Règlement

[Traduction]

L'ENVIRONNEMENT

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole ce soir dans l'espoir d'obtenir enfin une réponse à la question que j'ai posée à la Chambre le 7 novembre au sujet d'une situation survenue à Hamilton.

Les députés se souviendront sans doute que la Stelco, à Hamilton, est restée pendant plus de deux ans sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Durant cette période, les travailleurs et les pensionnés ainsi, bien sûr, que leur famille, étaient en proie à une grande incertitude. Un certain nombre de propositions ont été soumises aux tribunaux afin de satisfaire les créanciers et de régler d'autres problèmes à la Stelco.

Finalement, la Stelco a réussi à conclure une entente lui permettant de s'affranchir de la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Les gens de Hamilton ont alors appris qu'une partie de cette entente prévoyait l'investissement d'une somme de 30 millions de dollars par le gouvernement fédéral pour la construction d'une centrale de cogénération à la Stelco.

Évidemment, cette centrale de cogénération contribuerait considérablement à assainir l'air à Hamilton. Le 7 novembre, j'ai fait remarquer que le moment ne pouvait pas être mieux choisi pour entreprendre de judicieux projets comme celui-là.

J'attends avec impatience de recevoir une réponse du gouvernement, surtout que le ministre des Finances s'est rendu à la Chambre de commerce de Hamilton et que, à l'issue de sa rencontre matinale, il a répondu à la presse qu'aucune entente n'avait encore été conclue relativement à la construction d'une centrale de cogénération. Les députés sont en mesure d'imaginer la consternation des habitants de Hamilton-Est—Stoney Creek et de toute la région métropolitaine de Hamilton lorsqu'ils ont appris cette nouvelle.

Cette situation a replongé les pensionnés dans l'incertitude, et ils sont très inquiets. J'attends avec impatience de recevoir une réponse à la question que j'ai posée le 7 novembre.

Motion d'ajournement

•(1910)

M. Mark Warawa (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, pour la première fois de l'histoire du Canada, le gouvernement prend des mesures concrètes pour réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre afin de protéger la santé des Canadiens et l'environnement.

Contrairement au gouvernement libéral précédent, notre gouvernement parviendra à des résultats à l'aide de règlements obligatoires prévoyant des objectifs à court, moyen et long terme. Nous annoncerons les objectifs à court terme très bientôt. La réglementation obligatoire remplacera les mesures volontaires qui ont échoué par le passé. Nous veillerons à l'application de la réglementation et à l'atteinte des objectifs.

Le Parti libéral est désormais dirigé par l'homme que les médias ont surnommé M. Fait-Peu-de-Choses. Il promettait de réduire la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre grâce à des mesures volontaires et à des projets inefficaces financés à même les deniers publics. Nous savons ce qui est arrivé. Ses efforts ont été infructueux. Les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté de 35 p. 100 par rapport à l'objectif promis. Le chef adjoint du Parti libéral a même dit que son chef avait créé un gâchis environnemental.

Contrairement aux libéraux, le nouveau gouvernement du Canada croit à l'importance d'une réglementation exigeant que l'industrie fasse les investissements nécessaires dans ses propres technologies d'économie d'énergie.

En ce qui concerne le cas précis décrit par le député, nous sommes disposés à examiner de telles initiatives. Nous croyons aussi dans le principe voulant que, au Canada, le pollueur paye. Nous estimons que l'industrie devrait prendre les devants, c'est-à-dire investir dans ses propres technologies éconergétiques, réduire ses émissions et diminuer ses coûts de production.

Au chapitre de la qualité de l'air et des changements climatiques, le gouvernement prend des mesures concrètes et fait preuve de leadership tous les jours. Nous avons présenté un projet de loi sur la qualité de l'air. C'est la mesure législative environnementale la plus ambitieuse pour le pays. Nous avons annoncé 1,5 milliard de dollars pour l'Écofiducie, un programme de réduction de la pollution en collaboration avec les provinces. Nous avons injecté 300 millions de dollars dans l'initiative Écoénergie et 230 millions de dollars dans l'initiative Écoénergie sur la technologie. Nous avons aussi annoncé une initiative pour des carburants renouvelables. Je pourrais continuer comme cela longtemps.

Nous proposons aussi des règlements exécutoires qui exigeront que l'industrie investisse dans la technologie au Canada.

Avec ces mesures, le nouveau gouvernement du Canada met l'accent sur l'amélioration de la santé et de l'environnement. Nous veillons à ce que les investissements servent à assainir l'air et à lutter contre les changements climatiques ici même au pays.

M. Wayne Marston: Monsieur le Président, je dois dire que nous sommes déçus. Les gens de Hamilton-Est—Stoney Creek et de Hamilton attendent depuis novembre dernier des nouvelles à ce sujet. Nous avons plutôt l'impression d'entendre un message publicitaire dénigrant le gouvernement précédent, comme ceux qu'on voit à la télévision ces jours-ci.

Le maire de Hamilton est venu ici il y a moins d'un mois pour parler de Randle Reef et d'autres problèmes d'importance pour la ville de Hamilton. Il est toutefois inutile d'examiner ce projet. Il a été accepté par Stelco, la société impliquée. Il a été accepté par la ville

de Hamilton. Il a été accepté par les tribunaux. Nous ne comprenons pas pourquoi le gouvernement se traîne les pieds dans ce dossier.

Voici une occasion de faire quelque chose pour la qualité de l'air dans notre collectivité et de le faire maintenant. C'est pourquoi cette réponse me déçoit vraiment.

•(1915)

M. Mark Warawa: Monsieur le Président, le député sait fort bien ce que nous faisons. Nous sommes un gouvernement d'action. Nous croyons qu'une réglementation claire incitera l'industrie à investir dans les technologies qui nous aideront à diminuer rapidement la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

Aussi importantes soient-ils, les règlements ne serviront à rien s'ils ne sont pas appliqués.

Le gouvernement conservateur veillera à ce que l'industrie remplisse ses obligations. Notre démarche favorisera aussi les changements technologiques ici même au Canada pour nous assurer un avenir plus vert et plus propre. Le gouvernement croit fermement que la technologie peut jouer et jouera un rôle important dans la réduction de la pollution. J'invite le député à nous aider à aller de l'avant.

[Français]

LES LANGUES OFFICIELLES

M. Richard Nadeau (Gatineau, BQ): Monsieur le Président, depuis l'adoption de la Loi sur les langues officielles, en 1969, les Forces armées se sont défilées de leur obligation de former adéquatement des officiers bilingues et de laisser au français la place qui lui revient.

Voilà que la ministre de la Francophonie et des Langues officielles fait maintenant marche arrière quant aux exigences de bilinguisme pour les hauts gradés. Il est aberrant de constater que le fédéral tolère, depuis trop longtemps, que les Forces armées bafouent les dispositions de la Loi sur les langues officielles, pis encore, que l'on abaisse les exigences pour les officiers unilingues anglais lors de l'obtention de postes importants.

Il s'agit d'un recul de 40 ans pour les droits des francophones dans les Forces armées canadiennes.

Dans les faits, seul un officier francophone sera tenu d'être bilingue. Les Forces armées n'ont jamais été capables de faire respecter la Loi sur les langues officielles dans leur hiérarchie. Les conservateurs choisissent maintenant d'endosser un recul du français dans les rangs militaires.

Si les Forces armées refusent de respecter l'esprit et la lettre de la Loi sur les langues officielles, elles deviennent injustes envers les francophones qui n'ont d'autre choix que d'apprendre l'anglais puisque les hauts gradés anglophones seraient incapables d'apprendre ne serait-ce qu'un minimum de français.

La ministre de la Francophonie et des Langues officielles et le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités ont induit la Chambre en erreur en laissant entendre, les 8 et 9 février derniers, que l'élaboration de la nouvelle orientation du Canada avait été rédigée à la suite, entre autres, de consultations avec le Commissariat aux langues officielles. Or le commissaire aux langues officielles, M. Graham Fraser, a bien spécifié, le 12 février dernier, que ce n'était pas du tout le cas. M. Fraser a également dénoncé la date tardive de 2012 comme échéancier à cette nouvelle approche.

Motion d'ajournement

Les nouvelles règles de la défense feront en sorte que l'armée sera encore moins bilingue qu'actuellement. Pourtant, le tableau actuel est une démonstration de l'irrespect des Forces armées canadiennes pour l'ensemble des francophones. En 2006, le commissariat démontrait que l'armée bafouait presque systématiquement la Loi sur les langues officielles au moment de combler des postes désignés bilingues. Entre 39 p. 100 et 44 p. 100 des postes désignés bilingues étaient occupés par des unilingues anglophones. Un tel constat est inacceptable. C'est un manque à gagner qui est en évidence. C'est une chose qu'il faut souligner de nouveau. Le Commissariat aux langues officielles a toujours fait des efforts pour remettre les Forces armées canadiennes à leur place et maintenant, elles se défilent encore.

Avec la nouvelle orientation, non seulement on réduira le français dans l'armée, et ainsi on continuera à porter préjudice aux francophones, mais en plus, en confinerà les francophones dans une sorte de ghetto, selon le lieutenant colonel à la retraite, Rémi Landry. Les postes se retrouvant essentiellement, en toute logique démographique, au Québec et dans la capitale fédérale, seront des postes francophones, et le reste du Canada ne sera que pour les anglophones.

Encore une fois, le Canada rabroue le français et favorise les unilingues anglophones dans l'avancement dans les rangs, au détriment des bilingues francophones. Pourtant on sait que le Dominion du Canada a vu le jour, il y a 140 ans, avec un pacte où Canadiens anglais et Canadiens français se devaient d'être toujours sur un pied d'égalité dans les droits linguistiques et culturels de l'une et l'autre des deux communautés.

● (1920)

Mme Sylvie Boucher (secrétaire parlementaire du premier ministre et de la ministre de la Francophonie et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, je suis heureuse de pouvoir répondre aujourd'hui au député de Gatineau, parce qu'hier, au Comité permanent des langues officielles, le député a eu l'occasion de poser ses questions à la ministre de la Francophonie et des Langues officielles ainsi qu'au ministre de la Défense nationale.

J'aimerais vous citer ses paroles à la fin de son commentaire: « C'est mon laïus. Il n'y a pas de question dans tout ce que je viens de dire, mais vous pouvez répondre à mes propos [...] » Encore une fois, le Bloc parle beaucoup, mais il ne pourra jamais agir.

Permettez-moi de vous assurer que le ministère de la Défense nationale et les Forces armées canadiennes reconnaissent l'importance des langues officielles.

Récemment, le Commissariat aux langues officielles a mené deux enquêtes. À la conclusion de ces enquêtes, la commissaire a formulé 13 recommandations visant à améliorer le respect de la loi pour les Forces armées canadiennes. Le nouveau modèle de transformation des langues officielles des Forces armées canadiennes est la réponse à 10 de ces recommandations. Le modèle de transformation des langues officielles marque l'arrivée d'une toute nouvelle approche pour la gestion des langues officielles. L'approche précédente a échoué. Notre nouvelle approche permettra de résoudre les problèmes antérieurs et sera plus réaliste. Ce nouveau plan renforcera le respect de la Loi sur les langues officielles par les Forces armées canadiennes, et il tient mieux compte du caractère unique de l'organisation et des besoins des Forces armées canadiennes, et voici comment.

Le modèle énonce trois buts précis qui servent à guider la réalisation de la vision globale: veiller à ce que du personnel linguistique qualifié, civil et militaire soit présent en temps et lieu afin de soutenir efficacement les opérations des Forces armées canadiennes

et de satisfaire aux exigences de la Loi sur les langues officielles; établir un programme amélioré de sensibilisation et d'éducation en matière de langues officielles qui garantit que le personnel civil et militaire est pleinement conscient de ses droits et obligations linguistiques; mettre en oeuvre un système de mesure du rendement qui permettra de surveiller plus exactement l'attitude du personnel civil et militaire de la Défense nationale et d'assurer régulièrement un leadership, une instruction et des services bilingues lorsque l'exige la Loi sur les langues officielles.

Le modèle mettra l'accent sur les rangs militaires supérieurs. Les officiers supérieurs ont et continueront d'avoir un accès prioritaire à la formation en langue seconde.

Je tiens à insister sur ce point, car il existe une fausse perception véhiculée par le député de Gatineau voulant que le bilinguisme ne figure pas parmi les conditions de service des officiers supérieurs. Au moins 70 p. 100 des colonels et des capitaines de vaisseaux nouvellement promus doivent atteindre le niveau supérieur de compétences linguistiques au cours de l'année qui suit leur promotion.

Le modèle exige que tous les officiers supérieurs servant dans des régions ou dans des fonctions bilingues atteignent un niveau supérieur de maîtrise de la langue. C'est la même mesure que pour la fonction publique. Il est donc faux de prétendre que le modèle est un abandon de nos obligations.

Les Forces armées canadiennes se sont engagées à offrir une éducation, une formation en langue seconde aux militaires qui en ont besoin pour remplir très bien leurs fonctions. Les Forces armées canadiennes concentreront mieux leurs ressources de manière à offrir le niveau approprié de formation en langue seconde aux personnes voulues afin d'améliorer la conformité globale à la loi. Celle-ci n'exige pas que tous les employés fédéraux soient bilingues.

M. Richard Nadeau: Monsieur le Président, je reprends ce que je disais plus tôt. Nous en sommes à la 140^e année de la création du Dominion, en fait, du Canada comme tel. Or, même après autant d'années, on reconnaît, on remarque et il est démontré une fois de plus que le Canada fédéral vient faire la preuve qu'on ne respecte pas encore les droits des francophones dans les forces armées.

De surcroît, on permet aux forces armées de ne pas respecter la Loi sur les langues officielles. En effet, plutôt que de les amener à combler tous les postes bilingues par des gens qui peuvent adéquatement s'exprimer en français et en anglais, on trouve une nouvelle façon pour que les forces armées ne respectent pas ladite loi.

Ainsi, en créant 277 unités de forces unilingues anglaises, 55 unités françaises et 212 unités bilingues, l'État assimilateur canadien divise de façon ethnolinguistique les forces armées pour encore une fois diminuer...

● (1925)

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): L'honorable secrétaire parlementaire du premier ministre et de la ministre de la Francophonie et des Langues officielles a la parole.

Mme Sylvie Boucher: Monsieur le Président, je voudrais rappeler ceci à la Chambre: contrairement à la formation politique dont fait partie le député de Gatineau, nous et les autres députés de cette Chambre avons voté en faveur du projet de loi S-3 portant sur les langues officielles. De ce fait, le Bloc n'a pas de leçons à nous donner. Nous allons travailler pour que la dualité linguistique soit aussi forte dans les Forces armées canadiennes que partout dans les autres institutions fédérales du pays.

[Traduction]

LES PROGRAMMES GOUVERNEMENTAUX

M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Monsieur le Président, je me réjouis de cette occasion de prendre la parole relativement à une question que j'ai récemment posée au ministre des Ressources humaines et du Développement social, au sujet des coupes mesquines de 55 millions qui ont été appliquées à un programme qui permettait d'aider les groupes communautaires et de favoriser l'emploi des étudiants au Canada.

Le ministre m'avait alors donné cette réponse:

[...] il est plutôt comique d'entendre le député d'en face se préoccuper de réductions de quelques millions de dollars dans le programme Placement carrière-été.

C'est une réponse troublante à une question sérieuse au sujet d'un programme de placement des étudiants, un programme qui a contribué à créer des centaines de milliers d'emplois qui ont aidé les étudiants à payer leurs études universitaires et collégiales. Ces coupes de 55 millions de dollars, soit plus de la moitié du budget de ce programme, ne sont pas la marque d'un pays généreux. C'est plutôt l'oeuvre d'un gouvernement borné qui est convaincu à mauvais escient que le gouvernement n'a pas d'affaire à aider la population.

Pour un tel gouvernement, si la population n'a pas les moyens de s'aider elle-même, c'est de sa faute.

Nous entendons souvent parler de criminalité à la Chambre. Nous savons tous que le gouvernement préférerait créer des places en prison plutôt que des places en garderie. Toute cette question de criminalité n'est qu'un exercice de propagande.

Tous les députés veulent prendre des mesures pour lutter contre le crime. Dans ma propre circonscription, Dartmouth—Cole Harbour, la criminalité est un problème. Nous devons prendre des mesures pour régler le problème des délinquants dangereux et des récidivistes, y compris des jeunes contrevenants.

Le rapport préparé récemment sur l'affaire McEvoy était très clair. La Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents fonctionne très bien, mais il y a tout de même des choses que nous pouvons améliorer et nous devons le faire. Il n'est pas question de jeter des enfants de dix ans en prison, comme certains de nos vis-à-vis voudraient le faire. Nous devons établir un certain équilibre parce que, comme nous le savons tous, la plupart des jeunes ont un grand potentiel d'amélioration, mais ils peuvent avoir besoin d'un peu d'aide.

La disparité dans les possibilités offertes est à la base même d'un grand nombre de crimes. Nous tenons à trouver des solutions à ce problème qui est souvent lié à la pauvreté.

Cela nous amène à des programmes comme le programme Placement carrière-été. Le gouvernement libéral a investi dans les jeunes, dans des programmes comme ceux qui visent à aider les jeunes à obtenir un emploi d'été, pour que les plus démunis aient accès à l'éducation. Nous savons tous que l'éducation et le développement des compétences ouvrent des portes et créent de l'espoir, particulièrement pour ceux qui autrement n'auraient probablement pas les moyens financiers d'y arriver.

Je crois que le programme Placement carrière-été avait deux principales failles aux yeux du gouvernement. Tout d'abord, c'était un programme libéral, et ensuite, il était efficace.

Nous n'avons encore eu aucune réponse quant à ce que le gouvernement compte faire au sujet de ces compressions. Nous ne savons pas non plus quelle forme prendra le programme. Nous

Motion d'ajournement

savons que le gouvernement a retranché 55 millions de dollars au budget, mais nous n'avons pas obtenu de détails. En juin dernier, lorsque j'ai posé une question, on m'a dit que des entreprises bénéficiaient du programme. Or, j'ai la liste des gens qui ont bénéficié de ce programme dans ma circonscription, et la situation y est à peu près la même. Il n'y a aucune entreprise dans cette liste. Il s'agit uniquement de groupes sans but lucratif: des clubs pour les garçons et les filles, des organismes offrant des programmes de soccer ou d'autres loisirs pour les jeunes, des groupes oeuvrant dans le domaine de la santé mentale et des groupes de femmes. Ce sont ces groupes qui ont recours au programme d'emploi d'été pour faire travailler des étudiants dans des domaines qui les intéressent, de manière à ce que leur travail profite au milieu. Au cours des deux dernières années, toutes les subventions accordées dans ma circonscription étaient destinées à des organismes sans but lucratif.

S'agit-il d'une compression permanente de 55 millions de dollars ou d'un canular dont les conservateurs ont le secret pour faire semblant par la suite d'injecter de l'argent neuf, un peu comme dans le cas du programme ÉnerGuide?

[Français]

M. Pierre Poilievre (secrétaire parlementaire du président du Conseil du Trésor, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de sa question. Je suis très heureux de lui dire que nous agissons dans l'intérêt des Canadiens, surtout dans l'intérêt des jeunes Canadiens.

[Traduction]

Nous voulons nous assurer que nos investissements aident ceux qui en ont besoin. Nous voulons nous assurer que les deniers publics investis dans la création de possibilités sont dépensés de la façon la plus judicieuse possible et nous voulons nous assurer que notre stratégie donne des résultats.

Grâce aux politiques financières du gouvernement, le marché est très actif. Le taux de chômage n'a jamais été aussi bas et le nombre de Canadiens qui ont un emploi n'a jamais été aussi élevé. Les statistiques le prouvent. Je me permets de fournir quelques exemples pour illustrer les progrès formidables que nous avons faits.

Par exemple, le gouvernement dépense annuellement plus de 300 millions de dollars dans des programmes parrainés par la Stratégie emploi jeunesse qui aident les jeunes à se trouver des emplois d'été, entre autres. Il est donc faux de dire que les initiatives sans but lucratif ont été supprimées. Au contraire, nous allons continuer de financer des programmes sans but lucratif qui offrent aux jeunes des perspectives d'emploi.

Dans le budget de 2006, le gouvernement a aussi annoncé de nouveaux investissements de 20 millions de dollars sur deux ans dans des projets visant à réduire la criminalité juvénile et les actes de violence commis par des gangs. Ces projets font partie d'un train de mesures législatives contre la criminalité visant à décourager les criminels. Voilà pourquoi le Parti libéral, particulièrement son chef, M. Fait-Peu-de-Choses, devrait cesser de faire obstacle aux mesures contre la criminalité et aider le gouvernement à adopter ces projets de loi de manière à ce que nous puissions rendre nos rues sûres.

Motion d'ajournement

Le budget de 2006 a annoncé un crédit d'impôt pour les manuels qui profitera à environ 1,9 million d'étudiants, le crédit s'élevant à environ 80 \$ par étudiant. Tous ce qu'ils ont à faire, c'est conserver les reçus d'achat de ces manuels et ils seront admissibles à la fin de l'année fiscale à un remboursement pouvant aller jusqu'à 80 \$. Même s'ils ne travaillent pas ou ne paient pas d'impôts, ils peuvent conserver tous ces reçus et lorsqu'ils feront partie de la population active, ils pourront réclamer ultérieurement un crédit d'impôt pour les manuels qu'ils ont achetés.

L'autre bonne nouvelle dont le député se réjouira tient à ce que nous avons éliminé l'impôt sur les bourses, de sorte que si des étudiants travaillent fort et réussissent bien, et obtiennent une bourse récompensant leurs efforts, cet argent ne leur sera pas retiré par un gouvernement cupide. Au lieu de cela, le montant de la bourse leur servira pour leurs études. Ils pourront s'en servir pour acheter des livres et se loger, et ils pourront donc continuer de faire ce qu'ils ont à faire.

Nous avons également présenté une subvention aux apprentis de 1 000 \$, qui a été annoncée dans le budget de l'an dernier, contre lequel ce député a voté. Plus de 100 000 apprentis en bénéficieront. Les employeurs bénéficieront également d'un montant pouvant aller jusqu'à 2 000 \$ par apprenti pendant chacune des deux premières années de leur contrat aux termes d'un crédit d'impôt pour la création d'emplois d'apprentis. Donc, les employeurs qui embauchent des apprentis recevront un montant pouvant atteindre 2 000 \$ en subventions fédérales les encourageant à embaucher des apprentis et à leur donner une formation sur le tas.

Les gens de ma circonscription sont fiers de ce que nous faisons pour les métiers. Nous ne nous soucions pas uniquement des étudiants universitaires. Beaucoup d'entre nous ont fréquenté l'université, mais n'oublions pas que de nombreux autres se sont orientés vers un métier. Ils travaillent dans des emplois manuels. Ils construisent notre pays. Ils devraient être fiers de ce qu'ils font et il est juste que le gouvernement les aide.

Nous sommes fiers de dire que nous ouvrons la voie, que nous agissons concrètement pour les Canadiens et que nous obtenons des résultats concrets, eux aussi, pour l'économie canadienne.

● (1930)

M. Michael Savage: Monsieur le Président, ce genre de non-réponse est un indice que le gouvernement abdique ses responsabilités. C'est tout à fait dans l'esprit des mesures déjà prises par le

gouvernement, qui supprime des programmes qu'il désapprouve sur le plan idéologique, détruit des programmes qui assurent l'infrastructure sociale de notre pays et ne donne aucune information aux groupes communautaires ou aux étudiants concernant l'avenir d'un programme libéral qui fonctionne bien depuis le début, mais qu'il désire réorganiser à sa guise.

Je lui offre une chance de se rattraper et d'agir en gouvernement responsable. Il suffit d'expliquer ce qui se passe aux Canadiens, aux étudiants, aux organismes sans but lucratif, aux clubs pour les garçons et les filles et aux groupes oeuvrant dans le domaine de la santé mentale.

Quand la Chambre reviendra après le prochain congé, ce sera la semaine où nous célébrerons l'arrivée du printemps. Après le printemps vient l'été. Aucune information n'est disponible. Les gens ne savent plus où s'adresser ni vers qui se tourner. On ne sait pas ce qui se passe. Quand le saurons-nous? Quand le gouvernement dira-t-il aux Canadiens qu'est-ce qui reste du programme Placement carrière-été, maintenant que son financement a été réduit de moitié?

M. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, je pense que le député devrait se calmer, se détendre et se réjouir du fait que nous maintenons en place un programme qui aide les organismes à but non lucratif à embaucher des jeunes pendant l'été. Le député devrait célébrer cette réalisation avec nous.

D'ailleurs, nous améliorons l'efficacité du système afin que plus d'étudiants puissent en profiter et que plus d'emplois soient créés. Mais une fois de plus, grâce à nos réductions d'impôt et à notre bonne gestion de l'économie, et aussi grâce au remboursement de la dette, le marché du travail est en plein essor. Des emplois sont créés. L'économie est plus vigoureuse que jamais et c'est la première fois dans l'histoire du pays qu'autant de Canadiens travaillent. Le pays est sur la bonne voie. Nous accomplissons beaucoup de choses.

[Français]

Nous agissons et nous continuerons d'agir à l'avenir.

● (1935)

Le président suppléant (M. Andrew Scheer): La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre demeure dont ajournée jusqu'à demain, à 10 heures, conformément à l'article 24 du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 35.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 28 février 2007

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

La compagnie Hershey	
M. Reid	7417
Le Zimbabwe	
M. McGuire	7417
Les Jeux du Québec	
M. Gravel	7417
La Journée internationale de la femme	
Mme Priddy	7418
L'Université du Manitoba	
M. Bruinooge	7418
La nomination des juges	
M. Chan	7418
La Royal Manitoba Winter Fair	
M. Tweed	7418
La République de Guinée	
Mme Lalonde	7419
La justice	
M. Sorenson	7419
La citoyenneté	
M. Cannis	7419
L'environnement	
M. Gourde	7419
Le poste frontalier de Windsor	
M. Comartin	7419
Le golf de Dorval	
Mme Jennings	7420
Le Mois du coeur	
M. Malo	7420
Le projet Porchlight	
M. McGuinty	7420
La Loi antiterroriste	
M. Norlock	7420

QUESTIONS ORALES

Les programmes gouvernementaux	
M. Dion	7420
M. Harper	7421
M. Dion	7421
M. Harper	7421
M. Dion	7421
M. Harper	7421
La fiscalité	
M. Ignatieff	7421
M. Harper	7421
M. Ignatieff	7421
M. Harper	7421
L'industrie aéronautique	
M. Duceppe	7422

M. Harper	7422
M. Duceppe	7422
M. Harper	7422
M. Crête	7422
M. Bernier	7422
M. Crête	7422
M. Bernier	7422

Les politiques gouvernementales

M. Layton	7422
M. Harper	7422
M. Layton	7422
M. Harper	7423

Les fiducies du Revenu

M. McCallum (Markham—Unionville)	7423
Mme Ablonczy	7423
M. McCallum (Markham—Unionville)	7423
Mme Ablonczy	7423
Mme Marleau	7423
Mme Ablonczy	7423
Mme Marleau	7423
Mme Ablonczy	7423

Les langues officielles

M. Nadeau	7423
Mme Verner	7424
M. Nadeau	7424
Mme Verner	7424
M. Bachand	7424
M. O'Connor	7424
M. Bachand	7424
M. O'Connor	7424

Les municipalités

Mme Sgro	7424
M. Cannon	7424
Mme Sgro	7424
M. Cannon	7424

La Commission canadienne du blé

M. Easter	7425
M. Strahl	7425
M. Easter	7425
M. Strahl	7425

Les ressources humaines et le développement social

M. Lake	7425
M. Solberg	7425

L'Accord de libre-échange nord-américain

M. Angus	7425
M. Emerson	7425
M. Angus	7425
M. Emerson	7426

La Commission de l'immigration et du statut de réfugié

Mme Folco	7426
Mme Finley	7426
Mme Folco	7426
Mme Finley	7426

Les nominations gouvernementales	
M. Owen (Vancouver Quadra).....	7426
M. Toews.....	7426
M. Owen (Vancouver Quadra).....	7426
M. Harper.....	7426
La citoyenneté et l'immigration	
Mme Faille.....	7426
Mme Finley.....	7427
Mme Faille.....	7427
M. Harper.....	7427
Les affaires autochtones	
M. St. Amand.....	7427
M. Prentice.....	7427
L'environnement	
M. Watson.....	7427
M. Baird.....	7427
Les emplois pour les étudiants	
Mme Savoie.....	7427
M. Solberg.....	7427
Mme Savoie.....	7428
M. Solberg.....	7428
Recours au Règlement	
Les Questions orales	
M. McCallum (Markham—Unionville).....	7428
Mme Ablonczy.....	7428

AFFAIRES COURANTES

Les délégations interparlementaires	
M. Regan.....	7428
Les comités de la Chambre	
Agriculture et agroalimentaire	
M. Bezan.....	7428
Ressources humaines, développement social et condition des personnes handicapées	
M. Allison.....	7428
Finances	
M. Pallister.....	7428
Justice et droits de la personne	
M. Hanger.....	7428
Commerce international	
M. Benoit.....	7429
Langues officielles	
M. Lauzon.....	7429
Loi sur la Semaine nationale du don de sang	
M. Bains.....	7429
Projet de loi S-214. Première lecture.....	7429
Adoption de la motion; première lecture du projet de loi.....	7429
Pétitions	
L'âge du consentement	
M. Peterson.....	7429
L'autisme	
M. Peterson.....	7429
Le programme Placement carrière-été	
M. Bellavance.....	7429
Les sans-abri	
Mme Mathysen.....	7429

Les droits des enfants à naître	
M. Benoit.....	7429
Le projet de loi C-257	
Mme Lavallée.....	7429
La traite des personnes	
Mme Smith.....	7429
La Pologne	
Mme Nash.....	7430
M. Christopherson.....	7430
L'Afghanistan	
Mme McDonough.....	7430
Le terrain de golf Highlands Links	
Mme McDonough.....	7430
La violence à l'égard des aînés	
Mme Mathysen.....	7430
L'itinérance	
Mme Mathysen.....	7430
L'industrie automobile	
Mme Mathysen.....	7430
Questions au Feuilleton	
M. Lukiwski.....	7430
Demandes de documents	
M. Lukiwski.....	7431

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

La Loi sur les transports au Canada	
M. Blackburn.....	7431
Projet de loi C-11. Troisième lecture.....	7431
M. Jean.....	7431
M. Volpe.....	7433
M. Laframboise.....	7433
M. Volpe.....	7433
M. Blackburn.....	7436
M. Laframboise.....	7436
Mme McDonough.....	7437
M. Laframboise.....	7437
Mme Crowder.....	7440
Mme Bourgeois.....	7443
M. Valley.....	7443
M. Carrier.....	7444
Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi.....	7445
La Loi sur la mise en quarantaine	
M. Prentice.....	7445
Projet de loi C-42. Deuxième lecture.....	7445
M. Fletcher.....	7446
M. Szabo.....	7447
Mme Brown (Oakville).....	7447
M. Szabo.....	7447

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La Loi de l'impôt sur le revenu	
Projet de loi C-294. Étape du rapport.....	7448
Rejet de la motion n° 1.....	7449
M. Fitzpatrick.....	7449
Motion d'adoption.....	7449
Adoption de la motion.....	7449
Le Code canadien du travail	
Projet de loi C-257. Étape du rapport.....	7449

Décision de la présidence

Le président suppléant (M. Scheer)..... 7449

Motions d'amendement

Mme Lavallée..... 7449

Motions n^{os} 1 et 3..... 7449

M. Blackburn..... 7450

M. Silva..... 7451

Mme Nash..... 7452

M. Nadeau..... 7453

M. Bouchard..... 7454

M. Szabo..... 7455

MOTION D'AJOURNEMENT**L'environnement**

M. Marston..... 7456

M. Warawa..... 7457

Les langues officielles

M. Nadeau..... 7457

Mme Boucher..... 7458

Les programmes gouvernementaux

M. Savage..... 7459

M. Poilievre..... 7459

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>