



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 146 • NUMÉRO 114 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mardi 1^{er} mai 2012

—
Présidence de l'honorable Andrew Scheer

TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 1^{er} mai 2012

La séance est ouverte à 10 heures.

Prière

AFFAIRES COURANTES

• (1005)

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

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

* * *

[Français]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

CONDITION FÉMININE

Mme Marie-Claude Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le troisième rapport du Comité permanent de la condition féminine intitulé « Les mauvais traitements envers les femmes âgées ».

Conformément à l'article 109 du Règlement de la Chambre des communes, le comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

[Traduction]

Mme Mylène Freeman (Argenteuil—Papineau—Mirabel, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter le rapport dissident qu'ont rédigé les néo-démocrates, qui estiment que le rapport du comité manque intentionnellement de mordant et qu'il garde le silence sur certains des enjeux en cause lorsqu'il est question de mauvais traitements envers des personnes âgées. Les néo-démocrates jugent que le gouvernement doit en faire bien davantage.

* * *

[Français]

LOI SUR LES COMPÉTENCES LINGUISTIQUES

Mme Alexandrine Latendresse (Louis-Saint-Laurent, NPD) demande à présenter le projet de loi C-419, Loi concernant les compétences linguistiques.

— Monsieur le Président, le projet de loi que je dépose ce matin fera en sorte que les personnes nommées par résolutions du Sénat, de la Chambre des communes ou des deux Chambres — essentielle-

ment les personnes que nous nommons les « agents du Parlement » — soient capables de comprendre le français et l'anglais sans l'aide d'un interprète, et de s'exprimer clairement dans les deux langues officielles avant d'entrer en poste.

Ceux que l'on appelle généralement les « agents du Parlement » occupent notamment les 10 postes que voici: vérificateur général du Canada, directeur général des élections, commissaire aux langues officielles, commissaire à la protection de la vie privée, commissaire à l'information, conseiller sénatorial en éthique, commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique, commissaire au lobbying, commissaire à l'intégrité du secteur public et président de la Commission de la fonction publique.

Dans le cadre de ces postes, il est nécessaire de communiquer dans les deux langues pour pouvoir exercer correctement ses fonctions. La connaissance des langues officielles devrait donc être une compétence désirée.

Le Parlement fonctionne dans les deux langues officielles. Certains parlementaires sont bilingues, d'autres ne parlent que l'anglais ou le français. Les agents du Parlement doivent donc avoir la capacité de communiquer avec les parlementaires dans les deux langues officielles.

Ce projet de loi ne vise que 10 personnes, mais ce sont 10 personnes qui jouent un rôle clé dans notre système parlementaire. Nous invitons donc tous les Canadiens et Canadiennes à ne pas voir les langues comme un obstacle, mais plutôt comme un moyen de rapprochement envers les autres.

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

* * *

[Traduction]

PÉTITIONS

L'AMIANTE

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, je suis ravi de déposer une pétition qu'ont signée des dizaines de milliers de Canadiens, qui exhortent la Chambre des communes à prendre acte que l'amiante est le produit industriel le plus meurtrier que le monde ait connu. Les signataires soulignent également que l'amiante tue plus de Canadiens que toutes les autres maladies professionnelles ou causes industrielles confondues et que le Canada demeure pourtant l'un des plus grands producteurs et exportateurs d'amiante au monde. Ils critiquent par ailleurs le fait pour le Canada de subventionner l'industrie de l'amiante à coup de millions de dollars et de faire obstacle aux efforts internationaux visant à en réduire l'utilisation.

Initiatives ministérielles

Les pétitionnaires demandent donc au gouvernement du Canada d'interdire l'amiante sous toutes ses formes et de créer un programme de transition équitable à l'intention des travailleurs de l'amiante et des collectivités où ils vivent; de mettre fin à toute subvention offerte à l'industrie de l'amiante, tant au Canada qu'à l'étranger; et, enfin, de cesser de faire obstacle aux conventions internationales en matière de santé et de sécurité visant à protéger les travailleurs exposés à l'amiante, comme la Convention de Rotterdam.

L'AVORTEMENT

M. Mark Warawa (Langley, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter une pétition sur l'avortement signée par des résidents de la vallée du Fraser.

Les pétitionnaires font valoir que le Canada est le seul pays occidental qui, à l'instar de la Chine et de la Corée du Nord, ne possède pas de loi limitant l'avortement, et que la Cour suprême du Canada a dit qu'il incombe au Parlement de promulguer une loi sur l'avortement.

Les pétitionnaires demandent à la Chambre des communes de promulguer une loi limitant le plus possible l'avortement.

LA PAUVRETÉ

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NP): Monsieur le Président, j'ai le privilège de présenter une pétition signée par des Albertains qui demandent à la Chambre des communes d'éliminer la pauvreté au Canada et d'appuyer le projet de loi C-233.

Les pétitionnaires souhaitent attirer l'attention de la Chambre sur le fait que la pauvreté touche plus de 10 p. 100 des Canadiens et qu'elle frappe d'une manière disproportionnée les Autochtones, les nouveaux immigrants, les personnes handicapées, les jeunes et les enfants. Ils soulignent que la pauvreté entraîne des problèmes de santé et que la pauvreté et l'exclusion sociale constituent des obstacles à la protection et au respect des droits de la personne et qu'elles mènent à l'exclusion du développement socioéconomique.

Comme je l'ai indiqué, les pétitionnaires demandent à la Chambre des communes d'appuyer le projet de loi C-233, qui obligerait le gouvernement fédéral à établir et à mettre en oeuvre une stratégie d'élimination de la pauvreté en consultation avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et autochtones, ainsi qu'avec les administrations municipales et les organisations de la société civile.

• (1010)

LES 41^{ES} ÉLECTIONS GÉNÉRALES

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, aujourd'hui, je souhaite présenter deux pétitions.

La première porte sur le fait que la population continue de réclamer la tenue d'une enquête sur les événements survenus lors des élections qui ont eu lieu il y a un an moins un jour. Il s'agit des appels faits en vue de diriger délibérément des électeurs vers les mauvais bureaux de scrutin.

Les signataires de cette pétition, qui demandent la tenue d'une enquête exhaustive, sont de la région de Toronto, ainsi que de Vancouver. Certains résident également dans ma circonscription, Saanich—Gulf Islands.

CBC/RADIO-CANADA

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, les signataires de la seconde pétition demandent le financement intégral, stable, prévisible et à long terme du diffuseur public du Canada, c'est-à-dire de CBC/Radio-Canada.

Les pétitionnaires viennent surtout de la région de Peterborough, mais aussi d'Hamilton et de Toronto.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR L'ARRESTATION PAR DES CITOYENS ET LA LÉGITIME DÉFENSE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 25 avril, de la motion portant que le projet de loi C-26, Loi modifiant le Code criminel (arrestation par des citoyens et moyens de défense relativement aux biens et aux personnes), soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NP): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-26, Loi modifiant le Code criminel (arrestation par des citoyens et moyens de défense relativement aux biens et aux personnes).

Il y a quelque temps, alors que je préparais ce dossier, je me suis mis à penser à la campagne électorale d'il y a un an et à l'effet qu'a eu le regretté Jack Layton sur les élections. Notre ancien chef adhère profondément à cette mesure législative, dans la version précédente du projet de loi.

L'une des choses dont je m'enorgueillis, c'est que je vais régulièrement au Tim Horton du coin et dans les aires de restauration de la région d'Hamilton, où je m'entretiens directement avec les citoyens que je représente. Or, ceux-ci me disent souvent que le bon sens se fait plus rare qu'avant. À mon avis, les efforts que fait le gouvernement en ce qui concerne le projet de loi C-26 sont valables; il cherche à aborder cette question avec bon sens.

Le projet de loi C-26 modifierait le paragraphe 494(2) du Code criminel, qui porte sur l'arrestation par des citoyens, de façon à le rendre plus souple. Tout à l'heure, je parlerai d'un exposé de la députée de Trinity—Spadina qui, lors de la dernière législature, a présenté à la Chambre une mesure législative qui est morte au *Feuilleton* en raison du déclenchement des élections.

Le noeud du problème, c'est la détermination du délai dans lequel les citoyens peuvent procéder à une arrestation. Selon la loi en vigueur, il faut agir pendant que l'infraction est en train de se commettre, mais, bien entendu, ce n'est pas toujours le cas. Des modifications sont également apportées aux dispositions relatives à la légitime défense et à la défense des biens, qui se trouvent actuellement aux articles 35 et 42. Les réformes grandement nécessaires qu'elles apporteraient simplifieraient, et c'est là que le bon sens entre en ligne de compte, les dispositions complexes du Code criminel concernant la légitime défense et la défense des biens, ce que les tribunaux, et non pas seulement les bons citoyens, réclament depuis des années.

Je me reporterai maintenant au discours dont j'ai parlé il y a quelques instants.

Initiatives ministérielles

Un incident est survenu dans la circonscription de la députée de Trinity—Spadina à un dépanneur du nom de Lucky Moose. Le propriétaire du magasin, M. David Chen, s'était fait voler plusieurs fois. Il semble que son commerce était très fréquenté, non seulement par les acheteurs, mais aussi par les voleurs à l'étalage. M. Chen en avait vraiment assez. Une caméra de surveillance a montré une personne qui avait quitté les lieux après avoir commis un vol peu de temps auparavant pour commettre un autre vol. La personne en question, âgée de 37 ans, avait un casier judiciaire qui remontait à 1976.

Avec une ou deux personnes travaillant avec lui, M. Chen a décidé de détenir le voleur jusqu'à l'arrivée des policiers. Si j'ai bien compris, il l'a ligoté et enfermé dans une fourgonnette. Selon le discours dont j'ai fait mention, la police serait arrivée à peu près quatre minutes plus tard. On pouvait alors voir des ecchymoses sur le corps de M. Chen, qui avait été assailli par le voleur. Or, c'est plutôt M. Chen qui a été accusé de voies de fait, d'enlèvement, de séquestration et de port d'arme dissimulée.

Nous devons nous demander d'où venaient ces accusations. L'arme dissimulée était un couteau polyvalent, comme ceux dont se servent constamment les employés d'épicerie. Ce n'est pas un objet que les gens qui travaillent dans ce genre de commerce dissimuleraient comme une arme. Pour ce qui est de la séquestration, le propriétaire a détenu, en attendant l'arrivée des policiers, quelqu'un qui avait un casier judiciaire remontant à 1976 et qui voulait peut-être simplement essayer de ne pas se faire prendre.

En ce qui concerne M. Chen, nous devons nous demander ce qu'il risquait lorsque les quatre accusations ont été portées contre lui. Le procureur de la Couronne a offert de laisser tomber les accusations d'enlèvement et de voies de fait en échange d'un aveu de culpabilité aux autres accusations. Dans ce dernier cas, il risquait 18 mois d'emprisonnement et aurait eu un casier judiciaire.

● (1015)

Je suis heureux que M. Chen ait choisi de ne pas plaider coupable.

Force est de se demander, en toute logique, si le système est si contraignant que les policiers portent des accusations sous un plus grand nombre de chefs que nécessaire, qu'ils visent très haut en espérant ne pas tomber trop bas, comme c'est la coutume dans les négociations syndicales. En d'autres termes, ils mettent en place un accord à l'avance: les accusations sont portées, la Couronne fait une offre et la personne plaide coupable pour s'épargner un procès. Toutefois, si la personne s'était dûment défendue, elle aurait peut-être lavée de toute accusation. Cela fait donc réellement réfléchir.

Les députés se rappellent sans doute d'un projet de loi présenté par la députée néo-démocrate de Trinity—Spadina, lors de la législature précédente. Il est mort au *Feuilleton* en raison du déclenchement des élections. Le 17 février, le gouvernement a promis de le présenter de nouveau et je lui en suis reconnaissant. Toutefois, lorsque le projet de loi était à l'étude au comité, juste avant de revenir à la Chambre, le porte-parole du NPD a proposé neuf amendements. Nous jugions que le projet de loi comportait plusieurs lacunes. Sur les neuf amendements que nous avons proposés, malheureusement, deux seulement ont été adoptés. Même si nous trouvons préoccupant que les sept autres aient été rejetés, nous estimons que le projet de loi est assez satisfaisant pour l'appuyer.

Nous étions encore plus préoccupés après avoir étudié consciencieusement le projet de loi et entendu des témoins. Dans le cadre de l'étude, notre priorité consistait à veiller à ce que le projet de loi n'encourage pas les gens à se faire justice eux-mêmes ou à compromettre leur propre sécurité. Une horrible tragédie est

survenue à Montréal il y a quelques jours. Une altercation a pris des proportions démesurées entre un chauffeur de taxi et quelques clients qui sortaient probablement d'un bar. Les jeunes hommes ont sauté sur le véhicule et ont frappé le chauffeur de taxi. En tentant de prendre la fuite, le chauffeur a malheureusement happé l'un d'eux. Il s'agit là d'un exemple flagrant de débordement. Ce cas montre néanmoins à quel point une situation peut dégénérer lorsqu'une personne ou un groupe de personnes s'en prennent physiquement à une autre personne.

Examinons ce qui arrive aux gens lors d'un affrontement. Je pense que j'en ai parlé il n'y a pas si longtemps. À Hamilton, où j'ai travaillé à Bell Canada, l'un de nos techniciens a essayé d'intervenir lorsqu'un homme battait son épouse en public. Les gens pensent qu'ils doivent agir. Le technicien a agrippé l'homme pour l'empêcher de frapper son épouse, l'a poussé et l'a retenu contre le mur. L'épouse de l'homme s'est approchée, a enlevé l'une de ses chaussures et a asséné un coup à la nuque au travailleur de Bell Canada. C'est un exemple concret où la personne tentait de faire ce qu'il fallait pour éviter d'abord et avant tout que la femme subisse des blessures physiques. Il avait l'intention de retenir l'époux jusqu'à l'arrivée des policiers puisqu'il y avait d'autres gens sur place. Il n'avait pas pris conscience qu'en raison des liens solides qui unissaient le couple, la femme a jugé qu'elle devait défendre son mari comme elle l'a fait.

Certains s'inquiètent des situations dans lesquelles des gens peuvent se placer pour arrêter un citoyen. Malheureusement, les amendements que nous avons tenté de faire adopter pour régler ces préoccupations n'ont pas été examinés de façon appropriée.

Le NPD appuiera ce projet de loi. Nous pensons qu'il donne plus de sens au système de justice. Nous sommes heureux de constater que le gouvernement a déployé des efforts raisonnables. Voilà qui conclut mon intervention.

● (1020)

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NPD): Madame la Présidente, j'espère que mon collègue aura la possibilité de terminer son discours. Je sais qu'il a des renseignements supplémentaires dont il souhaitait nous faire part. Il a parlé du fait que d'autres changements auraient dû être pris en considération. Nous espérons que l'occasion de les apporter se présentera de nouveau. Je me demande s'il peut poursuivre son discours.

M. Wayne Marston: Merci, madame la Présidente. J'ai tendance à me laisser emporter par mon sujet et à m'éloigner de mon texte de départ.

Il y a des cas d'autodéfense liés à ce qu'on appelle le syndrome du conjoint battu. Les amendements que nous avons proposés et qui visaient à introduire une notion de subjectivité n'ont pas été retenus. On entend par circonstances subjectives les situations où une personne juge qu'elle a le droit de se protéger, dans les limites du raisonnable.

Cette notion signifie qu'il se peut qu'une personne, en se fondant sur les actes de violence conjugale que son assaillant a commis à son égard par le passé, puisse raisonnablement percevoir une menace accrue dans une situation donnée. À notre avis, il était important que le projet de loi tienne compte de tels antécédents. Les amendements en ce sens n'ont cependant pas été retenus, parce que le gouvernement ne partageait pas notre point de vue.

Initiatives ministérielles

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, je remercie le député d'Hamilton-Est—Stoney Creek de son discours concernant le projet de loi C-26. Comme les députés le savent sans doute maintenant, je dois être la seule députée qui estime devoir s'opposer au projet de loi, en raison des pouvoirs d'arrestation accrus qu'il confère aux citoyens.

Sur la recommandation de l'Association du Barreau canadien, j'ai tenté de présenter un amendement qui aurait supprimé l'article du projet de loi qui porte sur l'élargissement des pouvoirs d'arrestation par des citoyens. Le député d'Hamilton-Est—Stoney Creek pourrait-il expliquer pourquoi l'opposition officielle a refusé d'appuyer l'amendement que je proposais et qui nous aurait permis de corriger l'article du projet de loi qui est le plus problématique pour bien des gens?

M. Wayne Marston: Madame la Présidente, je ne siégeais pas au comité. J'ignore pourquoi les membres du comité ont décidé de ne pas appuyer l'amendement. Évidemment, ils ont examiné ce dernier comme il se doit et ont jugé qu'il ne corrigeait pas la situation d'une manière appropriée dans le cadre du projet de loi.

[Français]

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Madame la Présidente, j'ai aussi écouté avec attention le discours de mon collègue de Hamilton-Est—Stoney Creek.

Le NPD va évidemment appuyer le projet de loi. Cependant, des préoccupations tout à fait légitimes ont été soulevées par certains groupes et le travail du comité a permis d'y répondre en partie. L'une de ces préoccupations est la perception que cela encouragera des groupes de citoyens à rendre justice eux-mêmes, en quelque sorte. En anglais, on les appelle les *vigilantes*.

J'aimerais avoir les commentaires de mon collègue par rapport à cette perception et savoir s'il juge que le projet de loi accroît la possibilité d'avoir des citoyens qui rendent justice eux-mêmes.

• (1025)

[Traduction]

M. Wayne Marston: Madame la Présidente, aux États-Unis, un jeune homme non armé a été abattu. Là-bas, la loi sur la légitime défense, appelée la loi « Stand Your Ground », permet à une personne de tuer quelqu'un si elle se sent physiquement menacée. C'est tout à fait différent de ce dont il est question ici.

Dans cette affaire, une part de subjectivité a joué dans la décision de voir le jeune homme comme une menace. Manifestement, une personne représente une menace quand elle est armée ou qu'elle s'apprête à frapper quelqu'un. Or, il semble que le jeune homme a été tué pour ce qu'il a dit plutôt que pour ce qu'il a fait.

Le projet de loi n'ouvre pas la porte à cela au Canada. Les membres du comité qui l'ont étudié se sont dits, en fin de compte, convaincus que celui-ci n'engendrerait pas ce genre de réaction.

[Français]

M. Alex Atamanenko (Colombie-Britannique-Southern Interior, NPD): Madame la Présidente, je veux remercier mon collègue qui vient de parler et continuer aussi à expliquer un peu en quoi consiste ce projet de loi.

Comme il l'a dit, le projet de loi est plein de bon sens et on peut le comprendre.

[Traduction]

Le projet de loi semble s'inspirer du gros bon sens. Il autorise un citoyen à participer à l'arrestation d'une personne qui commet un

crime, même s'il y a un intervalle de temps entre les deux. Je crois que c'est sensé.

[Français]

Le projet de loi C-26 modifie le paragraphe 494(2) du Code criminel, qui traite des arrestations par des citoyens, et ce, afin de lui donner plus de souplesse.

Les modifications permettront aux citoyens de procéder à des arrestations sans mandat, dans un délai raisonnable. Le changement principal, c'est la notion de délai raisonnable. À l'heure actuelle, le paragraphe 494(2) exige que l'arrestation par un citoyen ait lieu au moment où le crime est perpétré. Voilà la différence entre la loi qui existe présentement et le projet de loi proposé.

Le projet de loi C-26 comprend aussi des modifications aux articles du Code criminel qui portent sur la légitime défense et la défense des biens. Actuellement, ce sont les articles 35 à 42. Ces modifications apporteront des réformes très attendues qui simplifieront les dispositions complexes du Code criminel sur la légitime défense et la défense des biens, ce que réclament les tribunaux.

Comme l'ont déjà mentionné plusieurs de mes collègues, de ce côté-ci de la Chambre, nous appuyons ce projet de loi. La moitié du projet de loi contient des mesures que le NPD avait déjà exigées par le truchement du projet de loi d'initiative parlementaire de la députée de Trinity—Spadina. Cette partie du projet de loi modifie le paragraphe 494(2) du Code criminel, qui traite des arrestations par les citoyens, afin de permettre aux citoyens de procéder à des arrestations sans mandat dans un délai raisonnable.

L'autre partie du projet de loi vise à clarifier les articles du Code criminel ayant trait à la légitime défense et à la défense des biens. Après un examen approfondi du projet de loi et l'audition de témoins experts à l'étape de l'étude en comité, il a été établi que les modifications rendaient la mesure législative plus claire. Dans le cadre de l'examen du projet de loi, notre objectif prioritaire était de s'assurer qu'il n'encourageait pas les citoyens à se faire justice eux-mêmes ou à mettre leur propre sécurité en péril. Même si des préoccupations ont été soulevées sur ces questions en ce qui concerne les arrestations par les citoyens, la légitime défense et la défenses des biens, nous avons déterminé que le projet de loi proposait des modifications acceptables.

Il faut souligner que chacun de ces trois concepts existe déjà dans le Code criminel. Par conséquent, les modifications prévues par le projet de loi ne toucheront que des aspects faisant déjà partie de nos lois actuelles et n'y intégreront rien de fondamentalement nouveau.

Voici maintenant ce qui s'est passé en comité. Un groupe varié de témoins a comparu devant le Comité permanent de la justice et des droits de la personne, notamment des représentants du Barreau du Québec, de l'Association canadienne des dépanneurs en alimentation, de l'Association canadienne des sociétés Elizabeth Fry, de l'Association of Professional Security Agencies, de l'Association du Barreau canadien et de l'Association canadienne des policiers, de même que des universitaires et des avocats qui exercent leur profession. Autrement dit, des experts sont venus témoigner.

Initiatives ministérielles

•(1030)

Alors, bien que nous appuyions déjà l'intention du projet de loi, nous avons proposé, comme c'est le cas d'habitude, un certain nombre d'amendements suivant les recommandations des témoins. C'est le processus logique, on écoute les témoins et on propose les amendements. Deux de ces amendements ont été adoptés et sept ont été rejetés. Il faut plus particulièrement mentionner le rejet de l'amendement visant à intégrer l'élément subjectif à la partie du projet de loi concernant la légitime défense.

Cet amendement aurait permis d'inclure l'ensemble des gestes posés en légitime défense qui sont communément appelés « syndrome de la femme battue ». Par exemple, l'élément subjectif signifie qu'il est possible qu'une personne ayant été victime de violence familiale puisse raisonnablement percevoir une plus grande menace de la part de l'auteur récidiviste de gestes de violence que n'en percevrait autrement une personne n'ayant pas cet historique.

Autrement dit, il est important de tenir compte de la perception subjective des circonstances, plutôt que d'avoir une perception purement objective de la situation. Nous croyions que les termes entourant l'historique des deux parties n'étaient pas suffisamment précis dans le projet de loi C-26 et nous voulions bien sûr faire en sorte que le fait que la personne « agit de façon raisonnable, de son point de vue, dans les circonstances » soit pris en considération dans ce genre de situation.

C'était aussi la première fois que les législateurs canadiens avaient l'occasion d'intégrer le concept de l'élément subjectif directement au Code criminel, lequel avait jusqu'à présent été élaboré par la jurisprudence. L'Association du Barreau canadien et l'Association canadienne des sociétés Elizabeth Fry ont toutes deux recommandé cet amendement.

Nous avons toutefois réussi à faire adopter l'amendement qui oblige le tribunal à « [tenir] compte des faits pertinents dans la situation personnelle de la personne et celle des autres parties, de même que des faits pertinents de l'acte ». Bien que ces termes ne soient pas aussi précis que la formulation « agit de façon raisonnable, de son point de vue, dans les circonstances », l'amendement que nous avons réussi à faire adopter obligera davantage les tribunaux à tenir compte de l'historique des relations entre les personnes.

Ici, nous reconnaissons que ces articles du Code criminel doivent être mis et, même si la plupart de nos propositions d'amendement ont été rejetées, nous croyons quand même que le projet de loi permet une mise à jour adéquate de la législation et nous appuyons le projet de loi.

J'aimerais faire une mise en contexte dans cette dernière minute qui m'est allouée. Comme mes collègues le savent, le 23 mai 2009, David Chen, propriétaire de l'épicerie Lucky Moose Food Mart, à Toronto, arrêta un homme qui avait commis un vol dans son magasin. Tout le monde connaît l'histoire ici. Je vais terminer en disant que même si tous les amendements n'ont pas été adoptés, de ce côté, nous appuyons ce projet de loi.

•(1035)

M. Sean Casey (Charlottetown, Lib.): Madame la Présidente, je remercie le député de son allocation. Il a exprimé quelques inquiétudes en ce qui concerne l'article 2, qui contient des exceptions et des considérations pertinentes.

[Traduction]

J'ai une question pour le député concernant la liste de facteurs énumérés dans le nouveau projet de loi, qui établissent les cas où la légitime défense s'applique. Je pense plus particulièrement aux

facteurs énumérés à l'alinéa 34(2)f), aux termes duquel on permet à un tribunal de tenir compte de la nature, de la durée et de l'historique des rapports entre les parties en cause. J'ai écouté les observations du député concernant cet article.

Cet article nous préoccupe, car il pourrait poser problème de deux manières. D'une part, il serait désormais possible d'invoquer la légitime défense dans des circonstances où on ne peut pas le faire à l'heure actuelle; d'autre part, il pourrait arriver qu'on ne prenne pas au sérieux une allégation de légitime défense du simple fait de la disposition.

J'aimerais que le député nous en dise davantage à propos de ce facteur qui fait partie des dispositions sur la légitime défense.

M. Alex Atamanenko: Madame la Présidente, selon mon interprétation du projet de loi, il y a des pouvoirs discrétionnaires. Le projet de loi permet au juge de déterminer s'il y a eu légitime défense ou si la personne a agi de façon raisonnable.

Je ne crois pas que le projet de loi vise à permettre l'emploi d'une force déraisonnable en cas de légitime défense. Je comprends ce principe, car j'étudie les arts martiaux et l'autodéfense depuis 30 ans, et je sais qu'il pourrait y avoir des débordements.

Actuellement, la loi offre probablement suffisamment de protection pour faire en sorte que le juge ou ceux qui se penchent sur ces dispositions comprennent qu'on n'invoquera pas la légitime défense de façon abusive, et qu'on tiendrait compte de ce qui est raisonnable et des antécédents.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, ma question est aussi une observation concernant la procédure suivie au Parlement et la façon dont nous étudions les mesures législatives. J'ai déjà soulevé la question avec le député d'Hamilton-Est—Stoney Creek, et il y a eu un léger malentendu.

En tant que représentante du Parti vert à la Chambre, je ne suis pas membre du comité, mais j'ai le droit de proposer des amendements à l'étape du rapport, et je crois que c'est pour la Chambre l'occasion parfaite d'améliorer davantage le projet de loi. C'est pour ça qu'on peut proposer des amendements à l'étape du rapport.

De plus en plus, lorsque les partis politiques sont satisfaits de l'entente conclue au comité, ils ne veulent plus se pencher sur des améliorations proposées par des groupes comme l'Association du Barreau canadien. C'est pourquoi aucun député n'a voulu appuyer un amendement qui aurait amélioré le projet de loi.

Que pense le député du problème de la pensée unique au sein des partis?

•(1040)

M. Alex Atamanenko: Madame la Présidente, j'aimerais remercier ma collègue de Saanich—Gulf Islands de sa question et lui souhaiter une fois de plus la bienvenue dans cette enceinte. J'apprécie toujours ses observations et son point de vue sur les questions dont la Chambre est saisie.

Nous sommes tous associés à un parti politique. Or, lorsque le nombre de députés qui représentent le parti augmente — et espérons qu'un jour, le parti de ma collègue comptera lui aussi plus de députés —, nous avons tendance à ne pas accepter les observations des députés des autres partis. Je crois que nous devons faire preuve d'une grande vigilance à cet égard. Même si un parti est majoritaire et qu'un autre ne compte que deux ou trois députés, il n'en demeure pas moins que tous font partie du processus démocratique de la Chambre. Les Canadiens méritent que ce processus démocratique suive son cours.

Initiatives ministérielles

Je me souviens du débat sur la représentation proportionnelle. Nous avons discuté de cette question, et je suis heureux que mon parti appuie ce concept. Je sais que d'autres partis l'ont appuyé par le passé, mais lorsqu'ils sont arrivés au pouvoir, ils l'ont complètement oublié, car ils n'en avaient plus besoin.

Nous devons exercer une vigilance constante en ce qui concerne le débat démocratique et permettre à tous les députés d'exprimer leur point de vue et d'avoir leur mot à dire au sujet des mesures législatives dont nous sommes saisis.

M. Sean Casey (Charlottetown, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi C-26.

Cette mesure législative modifierait le Code criminel afin de permettre au propriétaire d'un bien ou à la personne en ayant la possession légitime, ainsi qu'à toute personne qu'il autorise, d'arrêter dans un délai raisonnable toute personne qu'il trouve en train de commettre une infraction criminelle sur le bien ou relativement à celui-ci.

En outre, la mesure législative a pour objectif de clarifier les dispositions législatives liées à la légitime défense. J'ai certaines inquiétudes à cet égard, et j'en parlerai plus en détail sous peu. Cependant, dès le départ, j'aimerais dire que le Parti libéral appuiera cette mesure législative, même si certains aspects nous préoccupent.

En ce moment, le Code criminel permet aux Canadiens d'invoquer la légitime défense s'ils se font attaquer sans provocation. Il leur permet aussi d'invoquer les dispositions relatives à la défense des biens dans certaines circonstances. Ainsi, selon le Code criminel, il est possible d'invoquer la légitime défense et la défense des biens. La common law permet aussi d'invoquer ces deux types de défense.

Si je rappelle l'existence de ces dispositions, c'est pour souligner qu'il n'y a pas de vide législatif. Nous avons déjà des lois qui régissent la légitime défense et la défense des biens en vertu de la common law. Je reconnais que certaines dispositions du Code criminel qui traitent de ces questions datent un peu et doivent être modernisées. Les dispositions qui régissent la défense des biens sont étalées sur cinq articles, alors que la légitime défense fait l'objet de quatre articles, soit les articles 34 à 37 du Code criminel.

Bien que les libéraux appuient ce projet de loi, je tiens à attirer de nouveau votre attention sur deux points dont le député de Mont-Royal a déjà parlé. On pourrait aborder beaucoup d'autres sujets, bien sûr.

Mais mes observations porteront principalement sur deux points. J'aborderai d'abord les dispositions relatives à la défense des biens proposées dans le projet de loi. J'ai quelques inquiétudes à propos des conséquences que pourrait avoir la portée plus vaste que l'on donne à ces dispositions. Car cette portée plus vaste aura évidemment des conséquences.

L'article essentiel du projet de loi est l'article 3. J'aimerais lire rapidement ce qu'il prévoit, à l'intention de tous les Canadiens qui nous regardent et de ceux qui ne connaissent pas le contenu de cet article. L'article 3 modifie le paragraphe 494(2) du Code criminel comme suit:

(2) Le propriétaire d'un bien ou la personne en ayant la possession légitime, ainsi que toute personne qu'il autorise [...]

— l'expression « toute personne qu'il autorise » est importante, comme je l'expliquerai dans un instant —

[...] peut arrêter sans mandat une personne qu'il trouve en train de commettre une infraction criminelle sur le bien ou concernant celui-ci dans les cas suivants:

- a) il procède à l'arrestation à ce moment-là;
- b) il procède à l'arrestation [...]

— et voici les mots les plus importants de cet article —

[...] dans un délai raisonnable après la perpétration de l'infraction et il croit, pour des motifs raisonnables, que l'arrestation par un agent de la paix n'est pas possible dans les circonstances.

L'une de mes préoccupations concerne les agents de sécurité privés. Comme je l'ai indiqué, en vertu de cet article, les personnes qui ont l'autorisation du propriétaire peuvent procéder à une arrestation « dans un délai raisonnable » après la perpétration de l'infraction.

Nous savons tous qu'il existe des agences de sécurité privées et des agents de sécurité privés. Nous en voyons à l'aréna lors des parties de hockey. Ils sont souvent particulièrement nombreux la fin de semaine, alors qu'ils surveillent des entreprises ou assurent la sécurité dans les centres commerciaux.

Les modifications envisagées dans ce projet de loi accordent de nouveaux pouvoirs aux agents de sécurité privés, dont certains cadrent mal avec la formation et l'expérience que ces mêmes agents privés possèdent. On doit garder à l'esprit que ces agents rendent des comptes aux propriétaires des biens dont ils ont la garde, ainsi qu'à leurs employeurs. Leur cas est différent de celui des agents de la paix, dont les actes sont régis par un code de déontologie.

● (1045)

Les agents de la paix et les policiers sont des personnes dûment autorisées à appliquer le Code criminel et d'autres dispositions législatives au pays. Les agents de la paix au Canada ont reçu une solide formation, qui touche les tactiques policières, les procédures d'arrestation et le Code criminel. Mais surtout, le tempérament et l'équilibre mental de ces personnes ont fait l'objet d'examen appropriés. Au terme de cette formation, mais pas avant, les candidats se voient confier une arme à feu.

Tout cela est bien beau, car nous avons besoin de la police pour nous protéger. Je crains cependant que la disposition en question ne cause d'importantes difficultés et n'encourage notamment le phénomène du justicier. Permettez-moi de fournir un exemple maintenant bien connu.

Nous avons tous entendu parler du cas survenu récemment en Floride, où un homme qui participait à un programme de surveillance de quartier est maintenant accusé de meurtre au second degré. On l'accuse parce qu'il aurait, paraît-il, utilisé une force excessive. Les détails de l'incident ont été largement médiatisés. Un jeune homme a été tué par un homme armé qui prétend avoir agi de façon légitime, en ce qu'il défendait un bien dans le cadre d'un programme de surveillance de quartier.

Je tenais simplement à donner cet exemple pour souligner qu'il faut être prudent lorsqu'on adopte des lois qui donnent aux gens le droit, aux termes du Code criminel, de protéger leurs biens ou leur personne ou d'agir au nom d'une autre personne dans le cadre d'une relation employé-employeur. Il ne fait aucun doute à mon esprit que l'on connaîtra un jour une situation semblable à ce qui s'est produit en Floride.

J'ai donc des réserves quant à cette disposition du projet de loi, et j'espère que le gouvernement se penchera de nouveau sur cette disposition pendant l'examen législatif que mènera le Sénat. Ce ne serait certainement pas la première fois que le Sénat modifierait un projet de loi si important, c'est même arrivé dans la présente session parlementaire.

L'article 34 que l'on envisage d'adopter m'inquiète également. Cet article ne porte pas sur la protection des biens, mais plutôt sur la légitime défense. Permettez-moi encore une fois de lire la disposition en cause pour que tous ceux qui n'ont pas le projet de loi en main sachent de quoi il est question; le paragraphe 34(1) prévoit qu'une personne n'est pas coupable d'une infraction si elle:

a) croit, pour des motifs raisonnables, que la force est employée contre elle ou une autre personne ou qu'on menace de l'employer contre elle ou une autre personne;

Voilà la nouvelle règle de droit proposée en ce qui concerne la légitime défense. Le Code criminel prévoit actuellement ce qui suit à cet égard:

Toute personne illégalement attaquée sans provocation de sa part est fondée à employer la force qui est nécessaire pour repousser l'attaque [...]

Il y a deux aspects de cet article qui me préoccupent. Le premier est que, selon ce qu'on y lit, une personne n'aura pas à être attaquée « sans provocation » pour recourir à la légitime défense. Le deuxième est que la personne n'aura plus à être « illégalement attaquée » pour invoquer ce motif de défense. Il suffira qu'elle croit qu'une « force est employée contre elle ». Cependant, le terme « force » est assez vaste. Le terme « attaquée », qui était utilisé auparavant, évoquait une agression. Toutefois, « force » a un sens plus large et pourrait très bien contenir un élément économique. Cela augmente donc le nombre de situations où la légitime défense peut être invoquée. Comme je l'ai déjà dit, j'espère que le gouvernement examinera de nouveau cette question et sera prêt à tenir d'autres discussions à cet égard.

Je terminerai en disant que nous appuyons l'objectif général du projet de loi. Comme le député de Mont-Royal l'a affirmé, ce projet de loi apporte quelques éclaircissements aux procureurs, aux juges et aux jurés, ainsi qu'aux personnes qui pourraient se trouver dans une situation où elles doivent se défendre ou défendre leurs biens. Nous saurons si ces modifications vont trop loin lorsqu'un certain temps se sera écoulé et que l'application de ces dispositions dans les tribunaux donnera lieu à de la jurisprudence.

• (1050)

[Français]

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Madame la Présidente, encore une fois, j'ai écouté avec attention le discours de mon collègue de Charlottetown.

En fait, je voudrais poser un peu la même question que j'ai déjà posée, mais j'aimerais avoir la perspective du troisième parti au sujet des craintes, parfois légitimes, par rapport aux gens qui pourraient se faire justice eux-mêmes, souvent par groupe. Il s'agit des gens qui pourraient déambuler dans certains quartiers et qu'on appelle en anglais les *vigilantes*.

J'aimerais connaître sa perception par rapport au projet de loi qui nous est présenté. Est-ce qu'il pourrait nous parler un peu plus de ses perceptions, de ses craintes, de ses préoccupations au sujet de la portée du projet de loi concernant certains groupes ou certaines personnes?

M. Sean Casey: Madame la Présidente, c'est bien sûr quelque chose d'important. J'ai parlé un peu de cela dans mon discours. J'espère qu'on pourra être certains que les juges et les cours feront bien les choses quand ils étudieront cette loi.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

Je répondrai à mon collègue que je crains que l'élargissement des droits relatifs à la défense des biens puisse inciter les gens à se faire justice eux-mêmes. J'ai surtout parlé de mes inquiétudes en ce qui concerne l'élargissement des droits des agents de sécurité privés, mais je suis également préoccupé par les droits accrus accordés aux simples citoyens. Le projet de loi n'encourage pas en lui-même le phénomène du justicier. Cependant, la façon dont la population interprétera les droits accrus en matière d'arrestation par des citoyens pourrait se révéler problématique.

Mon collègue a raison de s'inquiéter. Lorsqu'ils interpréteront les nouvelles dispositions, les juges canadiens devront veiller à ce qu'elles soient appliquées de manière uniforme et à ce que leurs décisions ne soient pas présentées dans les médias de telle façon que le public les comprenne mal, parce qu'après tout, nous voulons éviter les dérapages.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, dans notre étude du projet de loi C-26, de nombreux députés sont conscients du fait que les causes difficiles donnent lieu à de mauvaises lois. Citons notamment l'affaire de David Chen et du magasin Lucky Moose. Nous aurions souhaité que les policiers sur place fassent preuve de bon sens et de discrétion en ne poursuivant pas l'individu en justice. Beaucoup d'entre nous craignent que cette mesure législative fasse augmenter les blessures, voire les décès, car les gens tenteront de se faire justice eux-mêmes puisque la Chambre, avec le projet de loi C-26, leur donnera l'impression de pouvoir le faire.

Puisque je suis la seule députée qui prévoit voter contre, ce projet de loi sera inévitablement adopté. Je demande à mon ami s'il croit que la Chambre pourrait, d'une façon ou d'une autre, faire comprendre aux Canadiens qu'ils devraient éviter de se faire justice eux-mêmes.

M. Sean Casey: Madame la Présidente, c'est une question difficile puisque nous, en tant que législateurs, sommes en train d'élargir les droits relatifs à l'arrestation par des citoyens. Nous, les législateurs, débattons du projet de loi et faisons part de nos préoccupations à son sujet, mais ce qui reste gravé dans l'esprit des citoyens, c'est ce qu'ils lisent dans les médias.

Nous, les législateurs, faisons ce que nous pouvons aujourd'hui, dans la mesure de nos moyens, mais il est très difficile de contrôler le message. Comme le souligne la députée, certains membres de la société estimeront avoir plus de pouvoirs en raison de ces notions élargies. Comme elle l'a indiqué, les causes difficiles donnent lieu à de mauvaises lois. Il y aura sans aucun doute des causes où l'on invoquera le droit élargi à la légitime défense ou à la défense des biens pour justifier des actes inappropriés.

J'espère bien que la couverture médiatique entourant ces causes difficiles éclairera le jugement des Canadiens. Je pense qu'il est plus probable que les médias influencent l'opinion publique que les débats que nous, législateurs, tenons ici puisque ces derniers sont parfois, par nécessité, plus théoriques que pratiques.

• (1055)

[Français]

M. François Lapointe (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, NPD): Madame la Présidente, j'ai le plaisir de me lever à la Chambre aujourd'hui pour commenter le projet de loi C-26 qui est, au fond, un débat de société partagé par tous les députés de la Chambre.

Initiatives ministérielles

Nous tentons tous, collectivement, d'en arriver à des sociétés civilisées, mais nous émanons tous d'un vécu très chaotique. Même si on a réussi de grandes choses, même si les taux de criminalité sont éminemment plus faibles qu'il y a cent ans ou qu'au Moyen Âge, notre relation avec des situations parfois agressives et violentes est encore difficile.

Ce projet de loi traite précisément de cette zone très grise. Malheureusement, certains citoyens ont parfois des habitudes violentes. Que doit-on faire devant de pareilles attitudes?

Le NPD projette d'appuyer le projet de loi C-26, parce qu'il contient beaucoup de similitudes avec un projet de loi déposé par ma collègue de Trinity—Spadina. Tout au long de mon intervention, je vais m'intéresser au cas très connu de M. Chen qui, avec sa famille, était propriétaire d'une épicerie. C'est ce cas qui a déclenché la réflexion de ma collègue de Trinity—Spadina. David Chen avait été accusé de détention arbitraire, d'enlèvement et de voies de fait après avoir ligoté une personne en train de voler dans son magasin. Le voleur n'en était pas à son premier délit dans ce commerce.

M. Chen a ligoté quelqu'un, il ne l'a pas battu et il ne l'a pas battu à mort. Il y a deux mots clés dans ce contexte: il avait ligoté quelqu'un et il faisait face à un récidiviste. Cette situation s'applique parfaitement au questionnement d'aujourd'hui. Ce n'est pas une situation simple. Quelqu'un a ligoté, et non pas battu, un récidiviste. Ce n'est pas une situation binaire où un propriétaire de commerce se fait soudainement menacer par une machette et doit agir. Il y avait beaucoup de nuances là-dedans. Nous comprenons tous notre collègue d'avoir demandé, à l'époque, que la loi aide à simplifier des contextes en soi plus complexes, c'est-à-dire à simplifier les conséquences pour les gens qui vivent une situation plus complexe d'autodéfense.

Ces concepts très exigeants demandent beaucoup de nuances et une bonne mise en contexte. Je donnerai un simple exemple. Personne ici ne voudrait qu'un adolescent qui volerait deux cannettes de Pepsi se fasse battre à coups de bâton de baseball. Or c'est ce genre de message, qu'on ne veut pas voir mis en application, que ce projet de loi pourrait porter auprès d'une petite portion de la population. On retrouve constamment, dans le projet de loi, des notions comme « raisonnable ». Je l'ai compté, le mot « raisonnable » revient une trentaine de fois, seulement dans les modifications à la loi recommandées par le projet de loi C-26. Là encore, il faut des nuances, encore et toujours des nuances.

Il y a des concepts difficiles, comme celui de légitime défense. Il faut bien définir en quoi elle consiste, à quel moment elle s'applique et où est la frontière au-delà de laquelle une action n'est plus légitime. Là encore, on est dans une zone grise.

Il est question d'attaque provoquée ou non provoquée. À quel moment l'agression est-elle assez importante pour que la réaction d'un propriétaire de commerce d'attaquer soit considérée provoquée? Encore là, les nuances sont très importantes.

Un amendement sur la perception subjective a été défendu par plusieurs députés néo-démocrates. Par exemple, on a parlé du syndrome de la femme battue. C'est une terminologie que j'apprécie plus ou moins, mais qui permet de comprendre que, même si l'agression n'était peut-être pas si « grave », une réaction énergique pourrait être comprise et justifiée et ne pas être pénalisée si elle faisait suite à un grand nombre d'agressions.

Mettons dans ce contexte l'agression qu'a connue M. Chen, le propriétaire. Disons, par exemple, que je suis propriétaire d'un commerce et que je subis une agression modérée, par une seule

personne peu ou pas armée, mais que mes enfants sont présents dans les allées de mon épicerie.

• (1100)

Il est possible que ma réaction diffère. Car je ne serais pas simplement en train de me protéger contre quelqu'un qui me menace avec un canif pour commettre une infraction mineure. En fait, il ne me menacerait pas réellement parce que je serais relativement protégé derrière mon comptoir. Et je saurais que mes enfants sont dans le commerce s'ils sont dans les allées. Il serait alors question de cette zone de perception où il serait possible que la personne, dans un contexte comme celui-là, ait une réaction plus dure. Il faudrait se pencher sur la perception qu'a imposée le contexte avant que l'individu qui a été agressé ne pose son geste.

Cela nous amène à l'obligation de demander fortement que ce gouvernement, qui a une fâcheuse tendance à ne pas donner au comité le temps voulu pour se pencher sur l'étude d'amendements potentiels, se plie au jeu de la démocratie, dans ce cas, et permette au comité de se pencher sur toutes ces questions. Car ce sont des questions comportant de très grandes nuances.

Ça nous évitera d'abandonner un principe aussi important que notre responsabilité de protection civile. En effet, quand j'analyse tout ça, je conclus que c'est une autre menace qui peut peser sur nous, à savoir qu'on abandonne nos responsabilités collectives de protection civile. Le message ne doit pas être de se faire justice soi-même. On ne doit absolument pas en arriver à cela.

Pourquoi? Il y a deux raisons fondamentales qui me paraissent évidentes. On ne veut pas collectivement revivre le far west de 1875. Ça n'a aucun sens. On s'est beaucoup civilisés depuis ce temps. D'autre part, l'auto-justice, même pour les gens qui sont pour la réaction forte face à la criminalité, est une solution profondément et systématiquement inéquitable.

Advenant que demain matin, de concert avec ma famille, je sois propriétaire d'un commerce et qu'un jeune adolescent ou quelqu'un qui soit paniqué vienne me voler un bol de céréales et me menace de ses poings. Si moi, qui pèse 225 livres, je suis derrière le comptoir, je peux me « faire justice ». Cependant, supposons que ce soit ma mère de 76 ans qui soit derrière ce comptoir, que sa vision soit réduite et qu'elle ait des problèmes de genoux. Nous serions deux citoyens ayant les mêmes droits. Nous aurions la même « opportunité » de nous défendre, mais on ne pourrait absolument pas prétendre qu'il y aurait là une situation qui pourrait être équitable.

Il ne faut donc absolument pas en arriver à cela. Il faut conserver le concept tout simple que, collectivement, notre obligation est le bon fonctionnement du bouton de panique situé en dessous du comptoir. C'est notre seule obligation collective. Si ce projet de loi nous amène à nous détacher de cet objectif, nous avons un sérieux problème collectif. Il faut donc que les gens puissent demander de l'aide et qu'ils reçoivent l'aide nécessaire des forces policières dans un délai raisonnable. C'est un aspect qui m'inquiète et qui a trait aux conséquences potentielles d'un tel projet de loi. Abandonne-t-on collectivement ce qui doit être le seul objectif de protection civile? Si c'était ma mère qui était derrière le comptoir dans cette situation, incapable de se défendre ou certainement pas en mesure de se défendre comme moi ou mon collègue qui a dit précédemment qu'il avait pratiqué le karaté pendant 25 ans, elle mériterait la même protection. C'est ce qui doit être notre objectif collectif en cette Chambre. Il ne faut pas se cacher derrière des principes qui nous ramèneraient au far west.

Je demande à nouveau, quand le comité se penchera sur ces questions, qu'il n'y ait aucune forme de bâillon. Laissons le comité travailler sur chaque nuance de ce projet de loi. C'est ce qui va en faire un excellent projet de loi, qui va aider les gens comme M. Chen à vivre moins de complications dans le type de contexte qu'il a connu.

J'aimerais présenter brièvement un argument pour ajouter du poids à ma requête de ne pas bâillonner le comité. Il n'y a pas dans ce cas-ci panique en la demeure. Oui, en vertu des lois actuelles, M. Chen a connu six mois de complications entre le moment où il a eu à se défendre et le moment où lui et les gens qui travaillaient avec lui ont été acquittés. Espérons que, par suite du dépôt de cette loi, dans une situation comparable, il n'y aura pas six mois de complications. À la fin, ils ont été acquittés.

On ne compte pas des centaines de cas de Canadiens qui vivent une profonde injustice parce qu'ils ont voulu défendre leurs biens et leur commerce de façon raisonnable. Il n'y a pas panique en la demeure. Aussi, j'espère qu'on ne se fera pas dire, comme on se l'est fait dire en ce qui a trait à d'autres projets de loi liés aux notions de sécurité publique, que si on remet en question ce projet de loi, c'est parce qu'on est assurément en faveur des voleurs, ceux qui font des vols à l'étalage.

● (1105)

Nous allons appuyer ce projet de loi, mais, s'il vous plaît, laissez aux membres du comité le temps de se pencher sur toutes les nuances éthiques et morales soulevées dans cette présentation.

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NDP): Madame la Présidente, je suis tout à fait d'accord avec mon collègue au sujet des préoccupations qu'on avait. Comme on l'a mentionné au début, plusieurs députés ont dit que des amendements avaient été déposés. Ce projet de loi va dans la bonne direction et renforce ce qui figure déjà au Code criminel.

Mon collègue peut-il élaborer sur le besoin de discuter des changements nécessaires qui permettront d'améliorer davantage le projet de loi et de ce qui pourrait être apporté par le comité du Sénat?

M. François Lapointe: Madame la Présidente, ma collègue a tout à fait raison. Dans un cas comme celui-là, tant qu'on va dans les extrêmes, c'est facile.

En comité, à propos de l'exemple que j'ai donné préalablement, on disait qu'il ne fallait pas qu'un adolescent qui a volé une canette de Pepsi se fasse battre à coups de bâtons de baseball, mais d'un autre côté, il ne faut pas qu'un commerçant écope de 30 jours de prison pour s'être défendu contre quelqu'un qui le menaçait agressivement avec une machette. C'est simple. Ce sont les deux extrêmes. Quiconque a une bonne morale et un peu d'équilibre en conviendra. Par contre, tout ce qu'il y a au centre doit être convenablement défini et c'est ce qui demandera du temps.

Donc, je réitère le fait qu'il faut laisser le comité se pencher sur les 50 p. 100 des cas et de quelle façon on devra traiter ces cas. Ce sont toujours les déclencheurs de l'agressivité, des réactions de la personne agressive et de celle qui se défend. Il faudra se pencher sur tous ces cas de figure et arriver à des conclusions qui aboutiront à une loi qui aidera effectivement les gens qui se sont défendus, mais qui les aidera de façon équitable.

[Traduction]

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NDP): Madame la Présidente, quiconque envisage de procéder à une arrestation en tant que citoyen doit faire preuve de prudence sur un aspect particulier, si la personne qu'il tente d'arrêter oppose une

résistance. Selon les termes de la loi, il n'est possible d'avoir recours qu'à un niveau de force équivalent à celui que déploie la personne visée. En d'autres mots, si l'autre personne est munie d'un petit bâton alors que j'ai en ma possession une barre de fer, il en découle un certain déséquilibre, car j'aurais un objet plus destructeur, et je ne pourrais pas l'utiliser. Par conséquent, il s'agit d'un domaine qui pose problème lorsqu'on examine les méthodes auxquelles une personne pourrait avoir recours.

Il faut aussi s'interroger sur ce qui motivera les gens au moment de décider s'ils doivent ou non intervenir dans une situation donnée. Il sera très difficile de diffuser ces connaissances communes dans la collectivité. Les tribunaux auront aussi beaucoup de difficulté à établir un juste équilibre.

On aurait pu aller plus loin dans ce projet de loi.

● (1110)

[Français]

M. François Lapointe: Madame la Présidente, je crois pouvoir affirmer que cela va dans le sens de mon autre réflexion sur les situations potentielles amenées par ce projet de loi.

Collectivement, on doit maintenir le cap. Notre objectif collectif, c'est que le bouton de panique protège la propriétaire d'épicerie de 71 ans et non pas qu'il lui apporte une sorte d'obligation de savoir se servir d'un bâton de baseball. On tombe dans une zone qui pourrait mener à énormément de troubles, de difficultés et des conséquences graves pour l'agresseur.

Oui, appuyons ce projet de loi au nom de tous les propriétaires de commerces qui se retrouvent malheureusement trop souvent dans des scénarios comme celui-là, mais assurons-nous de déposer un projet de loi vraiment nuancé, brillant et qui inclura l'expertise des meilleurs Canadiens dans le domaine. Si cela prend du temps, prenons le temps nécessaire.

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NDP): Madame la Présidente, j'ai le plaisir de me lever en cette Chambre pour parler du projet de loi C-26. Plusieurs de mes collègues qui en ont parlé jusqu'ici ont soulevé des points intéressants. Je ne vais pas nécessairement utiliser le temps qui m'est alloué pour répéter ce qui a été mentionné, même si ce sont des points importants. Toutefois, il y a quand même des éléments qu'il faut souligner. J'en ai souligné quelques-uns dans les questions que j'ai eu la chance de poser ce matin en ce qui concerne ce projet de loi.

Un des éléments importants de ce projet de loi est qu'il renouvelle ou qu'il met à jour certains éléments d'une loi qui est quand même assez vieille et qui ne tient pas nécessairement compte des réalités contemporaines. Il s'agit des éléments de la loi qui vont traiter de l'autodéfense ou *self-defence*, en anglais. Ce sont des éléments qu'il fallait mettre à jour, et ce projet de loi réussit à le faire.

Des préoccupations ont été soulevées et elles sont légitimes, à mon avis. En effet, lorsqu'on crée de nouvelles lois ou qu'on en amende certaines, on arrive à un point où on peut entrer un peu dans l'inconnu. Cependant, je suis très satisfait en général du travail du comité en ce qui a trait aux amendements qui ont été proposés. Bien entendu, nous aurions aimé avoir certains amendements que nous, de l'opposition officielle, avions proposés et qui ont été soulignés, tout à l'heure, par mon collègue de la Colombie-Britannique.

Initiatives ministérielles

Toutefois, le projet de loi, ainsi qu'il est présentement, correspond à certaines préoccupations que nous avons et qui ont été soulevées en premier par la députée de Trinity—Spadina, dans une situation très particulière. Mon collègue et voisin de comté, de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, a également souligné ce cas particulier qui est en fait celui de M. David Chen.

Cependant, il y a d'autres cas qui mettent en lien le besoin de protéger les gens qui se défendent eux-mêmes et qui défendent leur propriété. Je ne reviendrai pas sur le cas de M. Chen, mais il y avait un autre cas particulier qui a attiré mon attention et qui m'a franchement indigné également. Dans une région rurale de l'Ontario, au mois d'août dernier, un homme s'est réveillé dans sa maison pour s'apercevoir qu'il y avait, à l'extérieur, trois personnes masquées qui commençaient à lancer des cocktails Molotov contre sa maison. Cet individu a pris une arme à feu et a tiré deux ou trois coups afin de se protéger — on s'entend pour dire qu'un cocktail Molotov est une arme extrêmement dangereuse pour la propriété mais aussi pour l'individu —, puis la police est arrivée et l'a accusé de possession et d'utilisation dangereuse d'une arme à feu.

On se retrouve donc dans une situation où la loi ne protège pas des individus comme M. Chen ou comme cette personne de ce milieu rural de l'Ontario, afin qu'ils puissent se protéger ou protéger leur propriété.

Par ailleurs, la question de la force proportionnelle au délit est importante. Je pense que ce projet de loi en traite bien. C'est évident que, si une personne commet un délit contre une propriété, par exemple un vol à l'étalage dans un dépanneur, on ne pourra pas utiliser une force létale ou meurtrière contre elle. Le projet de loi ainsi que présenté ne propose pas ça. En fait, il s'en tire bien pour des raisons très judicieuses.

L'élément de force proportionnelle est, à mon avis, central en ce qui a trait à la modification proposée ici. Il fait en sorte que le projet de loi est bien équilibré. Selon le texte du projet de loi, « la force doit être proportionnelle à la menace perçue. » On ne peut donc pas utiliser une force létale par rapport à la propriété.

Il y a un autre élément que j'ai également souligné dans mes questions et auquel je veux revenir dans mon présentation. Le projet de loi, ainsi qu'il est présentement, ne donne pas plus de pouvoirs à ceux qu'on appelle, en anglais, *the vigilantes*, c'est-à-dire des groupes de citoyens qui forment des comités de surveillance pour protéger leur territoire. Ce n'est pas le cas. Ce n'est pas ce que propose le projet de loi présentement, et avec raison, parce qu'on sait que ça peut mener ultérieurement à des abus.

Par ailleurs, le projet de loi — il est important de le souligner — permet à un individu de se protéger lui-même ou de protéger sa propriété, ou encore à une personne autorisée et déléguée de le faire. On ne peut pas donc voir se produire une infraction touchant quelqu'un d'autre et agir en conséquence, ce que feraient des groupes de surveillance, comme les *vigilantes*.

Il est important d'avoir un projet de loi comme celui-ci pour mettre un peu à jour la situation des gardiens de sécurité des grandes surfaces, par exemple.

●(1115)

De la manière dont les choses vont, et ce qui a entre autres été démontré par l'inculpation initiale de M. Chen — même si les charges ont été abandonnées — et de cet individu de l'Ontario, c'est le fait que les gardiens de sécurité des magasins à grande surface peuvent, dans leur rôle, détenir les gens qui, par exemple, ont commis un vol à l'étalage.

Par exemple, les gens qui commettent un vol à l'étalage et qui sont interpellés par un agent de sécurité vont souvent être amenés dans un bureau de l'arrière-boutique en attendant l'arrivée des policiers. C'est une forme d'arrestation citoyenne. L'agent de sécurité a une autorisation légale, conférée par la boutique ou le magasin, de procéder à ce genre de surveillance et d'arrestation. Donc, il n'y a pas d'abus.

Par contre, si l'on se fie aux cas soulevés par M. Chen et par cet autre individu de l'Ontario, le vide juridique qui existait alors aurait pu faire en sorte qu'un agent de sécurité qui procède de cette façon se fasse arrêter pour kidnapping ou pour enlèvement.

Alors il était important que la Chambre puisse étudier cette question pour empêcher que des abus comme ceux-là, qui sont franchement illogiques, puissent être commis simplement parce que la loi est ainsi écrite. C'est le rôle de cette Chambre de proposer ce genre d'amendements.

Des objections ont été bien notées, à mon avis. Évidemment, on aurait aimé que le projet de loi puisse aller un peu plus loin.

Le NPD avait proposé neuf amendements; sept ont été rejetés, deux ont été retenus. Comme mon collègue l'a mentionné — je pense que ça vaut la peine de le répéter — on aurait bien aimé que la question de l'élément subjectif soit inclus à l'intérieur du projet de loi afin de s'assurer que le tribunal puisse prendre en considération un contexte plus large quant au déroulement des événements.

Bien sûr, les cas dont on fait mention à la Chambre ont souvent trait au vol, à l'atteinte à la propriété ou encore à des menaces extérieures, comme par exemple lorsqu'un individu essaie de porter atteinte à une personne en lui projetant des cocktails Molotov. Il y a également des situations plus particulières qui, à mon avis, font davantage partie d'une zone grise. Par exemple, c'est le cas des conjoints et des conjointes violentées à la maison qui, bien souvent, doivent elles-mêmes recourir à la violence pour s'en sortir. Évidemment, pour tout cela, on doit prendre en considération le passé et tout ce qui s'est produit.

C'est la raison pour laquelle le NPD, suivant la proposition de certains groupes, a proposé cet amendement qui a été rejeté.

Toutefois, en retour, le NPD a également soumis une autre proposition, qui a été acceptée; c'est l'un des deux amendements qui ont été acceptés. Le tribunal sera obligé de tenir compte des faits pertinents de la situation de la personne et de celle des autres partis, de même que des faits pertinents à l'acte. Cette définition sera intégrée au projet de loi. Nous en sommes contents. Cela ne va pas aussi loin que la question de l'élément subjectif et donne une moins grande portée que celui-ci aurait apportée, mais il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'une amélioration louable et qui est la bienvenue.

La question de l'élément subjectif avait particulièrement été proposée par l'Association du Barreau canadien et l'Association canadienne des sociétés Elizabeth Fry. Même si le NPD n'est pas entièrement satisfait de l'amendement, on pourra quand même utiliser cela pour bâtir, pour avoir une meilleure protection contre les abus et la violence à domicile par des conjoints.

En ce sens, nous sommes heureux en général. Je suis bien heureux de voir qu'il y a une très grande entente entre les députés de la Chambre pour appuyer ce projet de loi. Le NPD l'appuiera également et il nous fera plaisir de voter en faveur du projet de loi en troisième lecture.

Initiatives ministérielles

En ce qui a trait aux préoccupations de ma collègue de Saanich—Gulf Islands, elles sont bien comprises et je pense qu'elles sont bien reçues de la part de la Chambre. Probablement que des amendements devront être apportés. Comme pour tout projet de loi, cela donnera lieu à des situations où l'on pourra éventuellement voir s'il y a des éléments manquants dans l'application ou si certains éléments vont plus loin. C'est la raison pour laquelle nous sommes dans cette Chambre. Nous aurons l'occasion de corriger le tir, de faire une modification et de proposer des amendements supplémentaires qui mettront un frein à ces problèmes qui pourraient être soulevés.

Je suis bien heureux d'appuyer ce projet de loi. Je tiens à rassurer les gens en leur disant que le projet de loi ne va pas trop loin, qu'il ne permet pas à des groupes de se faire justice eux-mêmes. On voit bien souvent que cela mène à des abus, comme avec le cas qui fait présentement la manchette en Floride, aux États-Unis. Comme c'est un projet de loi bien encadré, nous aurons le plaisir de voter en sa faveur et nous sommes heureux de voir qu'il y a un grand consensus dans la Chambre.

• (1120)

M. Jean Rousseau (Compton—Stanstead, NPD): Madame la Présidente, je félicite mon collègue de Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques pour son excellent discours.

J'aimerais qu'il parle davantage d'une des inquiétudes soulevées et que j'ai aussi abordée dans mon discours la semaine dernière. Cela concerne la notion de délai raisonnable. Dans plusieurs régions rurales du Québec, dont mon collègue, d'autres ici et moi-même faisons partie, les services policiers sont limités en raison de différentes ententes entre les forces policières municipales et la Sûreté du Québec. Le cas du Québec est particulier.

Comment pourra-t-on appliquer la notion de délai raisonnable dans certaines régions où il faut parfois attendre de 30 minutes à une heure l'arrivée des services policiers?

M. Guy Caron: Madame la Présidente, cette question est effectivement importante et c'est un aspect important du projet de loi. Il faut appliquer la question du délai raisonnable au cas par cas.

Je considère très pertinent de parler du délai raisonnable dans le cas de M. Chen, par exemple, car le voleur en question s'est emparé de biens et est revenu sur place en moins d'une heure. M. Chen savait quelle infraction le voleur avait perpétrée, et ce dernier est revenu. Le délai était vraiment raisonnable puisque M. Chen n'aurait pas pu lui courir après et l'aurait cherché pendant une heure. Or il avait la capacité et le pouvoir d'interpeller la personne et de la détenir jusqu'à l'arrivée de la police.

La notion de délai raisonnable est importante, particulièrement pour empêcher que des propriétaires ou des personnes aient le droit d'interpeller les criminels une semaine, deux semaines ou un mois après l'incident, parce que procéder à l'enquête est exclusivement du ressort de la police.

À mon avis, le droit de se protéger ou de protéger son bien est un élément fondamental. Ce droit doit quand même être limité aux cas d'urgence où les forces de l'ordre ne peuvent pas intervenir de façon rapide. En ce sens, le projet de loi et la définition du délai raisonnable couvriraient les éléments soulevés par mon collègue.

[Traduction]

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): Madame la Présidente, j'aimerais donner une orientation légèrement différente à ce débat. Je n'étais pas membre du comité qui a étudié le projet de loi. Je ne sais pas si le député en faisait partie, mais nous savons que le projet de loi fait suite à un incident précis. On peut présumer qu'il

visait à prévenir l'arrestation et la détention de gens qui tentent de protéger leurs biens, comme les commerçants.

La Ville d'Edmonton a reconnu récemment que, pour améliorer la sécurité publique et pour empêcher que les propriétaires ou les commerçants soient victimes de violence — dans bien des cas, ce sont les pauvres et les sans-abri qui sont les plus grandes victimes d'actes de violence —, il fallait mettre en place des programmes en vue de mobiliser les organismes communautaires, les propriétaires d'entreprise et les autres intervenants afin de maîtriser ceux qui commettent ces infractions.

Je me demande si le député pense qu'il est aussi important d'examiner le projet de loi dans un contexte plus large, en déterminant ce que fait le gouvernement fédéral en vue d'aider les municipalités à assurer la sécurité publique, en particulier dans les petites collectivités rurales et agricoles, les comtés et ainsi de suite, au lieu de simplement adopter une autre loi qui permettra aux gens de se faire justice eux-mêmes dans une certaine mesure.

• (1125)

[Français]

M. Guy Caron: Madame la Présidente, ma collègue a entièrement raison. Lorsqu'on veut comprendre ce qui mène les gens à commettre des délits ou des crimes, et lorsqu'on veut comprendre comment s'en protéger, il est important de chercher les raisons sous-jacentes, ce qu'on appelle en anglais les *root causes*.

C'est pourquoi la prévention et la communication au sein d'une communauté sont absolument cruciales pour réussir à réduire éventuellement le nombre de délits. Cela permet de meilleures interventions sur le terrain, afin de pouvoir aider les gens, notamment dans le cas de la pauvreté et de relations communautaires. En effet, beaucoup de délits sont commis par des individus qui ne sont pas malfaisants à la base. Certains éléments de leur passé et de leur situation actuelle les poussent parfois à commettre ces délits selon leur perception des choses, et c'est regrettable. Cela met en danger la propriété et bien souvent la vie des personnes.

Il faut aborder la question sous un angle législatif, l'encadrer, et faire en sorte que la propriété et la vie des gens soient protégés. C'est un élément essentiel. Toutefois, comme pour toute loi ou toute intervention judiciaire ou policière, il est également bien pour la santé des communautés de traiter les problèmes sous-jacents aux difficultés économiques et générales que vivent les communautés afin de pouvoir réduire le taux de criminalité.

[Traduction]

L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.): Madame la Présidente, je suis ravie d'intervenir au sujet du projet de loi C-26, qui porte sur l'arrestation par des citoyens, un dossier auquel beaucoup d'entre nous s'intéressent.

La plupart des députés ont entendu parler d'un Ontarien nommé David Chen, un propriétaire de magasin torontois contre qui des accusations ont été portées parce qu'en 2009, il a maîtrisé un voleur à l'étalage et l'a retenu dans son magasin. Il s'agissait d'un récidiviste qui avait eu le culot de revenir au magasin après y avoir dérobé des plantes. M. Chen a agi pour défendre son bien, mais malheureusement, il a été accusé de voies de fait et de séquestration.

Initiatives ministérielles

La confusion règne dans ce dossier, et c'est pourquoi je me réjouis de pouvoir préciser les choses et éliminer toute ambiguïté.

M. Chen a fini par être lavé de toutes les accusations, mais la nature même de cette affaire a choqué bien des Canadiens, qui avaient peine à croire que défendre son bien pouvait être un acte criminel.

Il y a pire: même si la notion d'arrestation par des citoyens est une tradition vieille de plusieurs décennies en common law, cette affaire a soulevé de profondes inquiétudes parmi les policiers et les juristes. Par le projet de loi C-26, le gouvernement entend répondre à l'étonnement et aux inquiétudes.

Je conviens tout à fait que la législation canadienne sur la légitime défense est aussi complexe que désuète et qu'il faut manifestement la mettre au goût du XXI^e siècle. Pour beaucoup d'entre nous, l'affaire Chen a mis ce fait en lumière. Le temps est venu pour le Parlement de remédier à toute ambiguïté.

Le projet de loi C-26 éclaircirait les choses pour les procureurs, les juges et les membres de jury, de même que pour les citoyens qui se trouveraient dans une situation semblable à celle de M. Chen.

Cependant, je suis fort préoccupée par les observations d'Eric Gottardi, vice-président à la Section nationale du droit pénal de l'Association du Barreau canadien, au sujet de ceux qui pourraient recourir aux dispositions de cette mesure législative. Parlant du personnel de sécurité non professionnel, il a déclaré: « Souvent, ces employés ne disposent pas de tout l'éventail d'équipement ni de la formation voulus pour effectuer des arrestations sans risque et en toute légalité, en fonction des circonstances. » L'ampleur des mesures prises en réaction à un incident: voilà un point crucial.

Les soucis de cet ordre doivent être réglés dans le cadre du processus du projet de loi C-26.

Je précise que j'entends appuyer le projet de loi, tout comme mon parti, mais je continue tout de même à m'inquiéter de la portée de ses dispositions relatives à la légitime défense.

Le président de l'Association canadienne des policiers, Tom Stamatakis, a aussi émis des réserves sur le projet de loi. Il a dit que les Canadiens devraient laisser l'application de la loi aux professionnels. Je reprends son avertissement: « Il ne faudrait pas que les modifications prévues dans ce projet de loi aient l'effet pervers d'élargir le mandat actuel des entreprises de sécurité privées. »

Il faut faire en sorte que certaines considérations politiques ne l'emportent pas sur notre principal devoir à la Chambre, à savoir l'adoption de lois pertinentes et réfléchies. En effet, on pourrait se demander si certaines mesures législatives qui ont été adoptées à la Chambre, par exemple certaines mesures de lutte contre la criminalité, étaient vraiment pertinentes et réfléchies.

À mon avis, le juste équilibre a été atteint en ce qui concerne les dispositions sur la défense des biens.

Par contre, voici pourquoi j'ai quelques réserves.

Je représente une circonscription accueillante qui comporte une grande diversité ethnique. La circonscription de York-Ouest compte de multiples personnes de diverses cultures et traditions. C'est sans doute la plus belle circonscription du Canada. Par contre, comme dans bien des endroits où les facteurs relatifs à l'emploi, à l'éducation et à l'économie sont défavorables, la lutte contre la criminalité y est parfois difficile. Les médias ont récemment signalé certains actes criminels qui y ont été commis, ce qui a mis bien des habitants du quartier sur le qui-vive. De tels actes font prendre conscience aux gens de la réalité et en inquiètent plusieurs.

Les citoyens ne devraient jamais procéder à une arrestation sans tenir compte de certains facteurs. Premièrement, leur propre sécurité et la sécurité des autres devraient être primordiales. Deuxièmement, vaut-il mieux rapporter la situation aux policiers? Troisièmement, il faut se demander si un crime a bel et bien été commis et si le suspect a été correctement identifié. Le fait de ne pas tenir compte de ces trois facteurs pourrait avoir des conséquences dangereuses pour bien des gens, y compris pour la collectivité en général.

● (1130)

J'aimerais parler un peu d'une loi en vigueur aux États-Unis, en particulier en Floride. C'est la disposition de légitime défense, que les Américains appellent la loi « Stand Your Ground ». Nous connaissons tous la tragique histoire de Trayvon Martin, qui a été tiré à bout portant par un individu du nom de George Zimmerman.

Je ne veux pas me prononcer sur la culpabilité ou l'innocence du patrouilleur. D'une manière ou d'une autre, la perte d'une jeune vie est tragique. D'ailleurs, il se peut fort bien que la vie de M. Zimmerman soit gâchée, elle aussi.

M. Zimmerman, âgé de 28 ans, est un surveillant de quartier bénévole armé, ce qui est tout à fait légal aux États-Unis, spécialement en Floride. Il a reconnu avoir appuyé sur la détente et tué le jeune de 17 ans dans une communauté protégée.

Pour ceux qui n'ont pas suivi l'événement, Trayvon Martin était un jeune qui allait rendre visite à son père. Il avait à la main un sac de bonbons Skittles et parlait au téléphone avec sa petite amie. C'était un bon élève, dont les parents étaient très fiers et qui n'était aucunement mêlé au crime. Il n'était pas armé, mais portait une veste kangourou, ce qui a immédiatement alarmé le surveillant de quartier.

Que celui-ci soit coupable ou non, là n'est pas la question. Je crois que toute cette affaire tient au fait qu'un bénévole hardi, qui n'avait pas la formation voulue, s'est comporté comme s'il était un agent d'application de la loi professionnel. Encore une fois, la réaction a été inappropriée. On lui a dit de s'en aller et que les policiers étaient en chemin. Il a cependant pensé qu'il pouvait faire bien plus que ce qu'il aurait dû faire. Sa vie est maintenant gâchée et celle d'un jeune de 17 ans est perdue.

À mon avis, si on veut lutter contre la criminalité, il faut le faire de façon intelligente, autrement, cela ne mène à rien.

Il est important de protéger sa maison ou son commerce, mais à condition d'agir de façon responsable. La réaction doit absolument être proportionnelle à l'infraction commise. Nous ne voulons pas que l'histoire de Trayvon Martin se répète, car la criminalité a déjà coûté trop de jeunes vies.

Les agents de police sont là pour nous protéger. C'est leur travail. Ce n'est pas tout le monde qui peut ou devrait être policier. Les agents de police subissent des évaluations psychologiques et reçoivent une formation professionnelle où ils apprennent comment protéger la vie et les biens. Ils devraient toujours être les premiers appelés lorsqu'il y a un soupçon de crime.

Les lois devraient donner aux citoyens la possibilité d'intervenir dans des circonstances absolument exceptionnelles. J'espère que le projet de loi C-26 assurera cet équilibre.

Initiatives ministérielles

Je me rappelle il y a quelques années, lorsque j'étais conseillère municipale, un de mes électeurs a entendu quelqu'un s'introduire dans sa maison. Comme il était amateur de chasse, il avait une carabine. Il a pris sa carabine et a tiré sur l'intrus. L'intrus n'a pas été grièvement blessé, mais des accusations ont été portées contre cet homme, comme pour M. Chen. Il défendait ses biens. Comme pour M. Chen, il a été inculpé et a dû subir un procès, qui s'est soldé par une ordonnance de non-lieu, mais tout cela lui a coûté très cher, financièrement et émotivement, et il est resté très craintif.

Le projet de loi C-26 vise à éliminer l'ambiguïté, mais nous devons procéder avec beaucoup de prudence dans ce domaine. Nous aurions donc le projet de loi C-26.

• (1135)

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NDP): Madame la Présidente, je comprends les commentaires de ma collègue sur cette question. C'est la raison pour laquelle des amendements ont été proposés au comité. Malheureusement, le comité n'en a retenu que deux. Cependant, le projet de loi renforce les dispositions qui existent déjà, mais il contribuera à rendre la loi un peu plus conforme à la réalité d'aujourd'hui, parce que, en l'état, elle est dépassée. Il est important de souligner que le projet de loi contient une partie du projet de loi qui avait été présenté par notre collègue, la députée de Trinity—Spadina.

Nous devons aussi faire très attention que le projet de loi ne donne pas l'impression qu'il est maintenant permis de se faire justice. Je ne pense pas que ce sera le cas. Il vise à clarifier les choses de sorte que les gens comme M. Chen ne risqueront pas l'inculpation.

Je sais que ma collègue a dit que son parti appuyait le projet de loi. Croit-elle qu'il constitue un pas en avant et espère-t-elle que le Sénat l'amendera, à la lumière des discussions qui se sont maintenant déroulées au comité et à la Chambre?

L'hon. Judy Sgro: Madame la Présidente, il est bon que nous renforçons les lois chaque fois que c'est possible au moyen de projets de loi modificatifs et que nous en discutons en profondeur. Si c'est le Sénat qui y voit, alors il accomplit un travail fort utile pour nous. L'objectif ultime consiste à éliminer les zones grises. Je crois que tous ici savent que ces zones grises peuvent causer de nombreux problèmes, et ce, de bien des façons.

Au bout du compte, ce que nous voulons éviter, c'est de nous retrouver dans des situations comme ce qui se passe en Floride, où les gens s'enhardissent — qu'ils possèdent une arme à feu ou non — et croient qu'ils peuvent se faire justice eux-mêmes. Les Canadiens peuvent compter sur des services policiers exceptionnels, à commencer par la GRC.

Pour assurer la sécurité des Canadiens et des collectivités, il est essentiel que nous veillions à ce que nos lois soient claires pour les citoyens et les forces de l'ordre.

Mme Carol Hughes: Madame la Présidente, la députée a mentionné à quelques reprises le fait que certaines personnes risquent de se faire justice elles-mêmes. Ce qui est arrivé à l'homme de sa circonscription est certes très malheureux, mais je ne crois pas qu'il soit toujours justifié qu'une personne fasse feu sur une autre pour se défendre. J'essaie de comprendre parce que je n'arrive pas à concevoir que l'on puisse vivre avec un tel geste sur la conscience, surtout si quelqu'un meurt.

Tout bien considéré, le projet de loi représente un pas dans la bonne direction pour protéger les personnes qui défendent leurs droits, mais nous ne voulons pas les encourager à se servir d'une arme pour tirer des coups de semonce, malgré ce que certains

conservateurs souhaiteraient. Par ailleurs, une modernisation de la loi s'impose.

La députée pourrait-elle nous en dire davantage sur certains des changements que nous aimerions voir apporter?

• (1140)

L'hon. Judy Sgro: Madame la Présidente, je suis fort déçue que nous n'ayons plus le registre des armes à feu. Moins il y aura d'armes dans nos rues, mieux ce sera. À mon avis, la majorité d'entre nous serait d'accord sur ce point.

Même si elle a des armes à feu chez elle, une personne qui se sent menacée devrait composer le 911. Toutefois, disons les choses telles qu'elles sont. Une personne dont la famille est menacée et qui a en sa possession un moyen de défense qui lui permettra, selon elle, de protéger les siens, va s'en servir. Si quelqu'un tente de la tuer ou de tuer sa famille, elle n'attendra pas les secours du 911. Elle fera tout en son pouvoir pour se défendre et défendre les siens.

Je préférerais de beaucoup voir une importante diminution du nombre d'armes à feu au Canada, mais nous devons regarder les faits. De nombreuses personnes — des citoyens respectueux de la loi — ont des armes à feu, et c'est ce qui se produit quand ils croient pouvoir se faire justice.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Madame la Présidente, à mon tour, j'ai le plaisir de prendre la parole sur le projet de loi C-26. Une fois n'est pas coutume. Pour une fois que le ministre de la Justice conservateur présente un projet de loi équilibré qui tienne compte de la réalité et même de certaines recommandations des partis de l'opposition, on peut se réjouir d'avoir devant nous un projet de loi qui va probablement faire l'unanimité. Le Bloc québécois a l'intention d'appuyer ce projet de loi.

D'ailleurs, cette lacune constatée dans la loi actuelle avait été soulevée. Tous les collègues ont donné l'exemple de ce qui s'est passé en 2009, à Toronto, alors que M. Chen, ce commerçant, avait procédé lui-même à l'arrestation d'une personne qui l'avait volé. C'est lorsque des accusations ont été déposées contre ce commerçant, qu'on s'est aperçu que la loi posait problème.

À mon avis, ce qui est arrivé à M. Chen n'est pas un problème récurrent, mais cette situation avait vraiment soulevé les passions, et avec raison. Il était adéquat de faire les changements nécessaires au projet de loi pour que ça ne se reproduise plus de la manière dont ça s'était produit pour ce commerçant.

Il faut dire que la loi accorde déjà à un citoyen le droit de se défendre et même d'arrêter quelqu'un qu'il surprend en train de commettre une infraction contre son bien ou sur sa propriété. Le projet de loi C-26 va permettre l'arrestation dans un délai raisonnable après l'infraction et même de prolonger cette période de temps. C'est la grande différence. Dans le cas dont on parle depuis le début du débat, M. Chen avait procédé à une arrestation une heure après que l'infraction eut été commise. Il avait aperçu le voleur qui était revenu dans son commerce une heure après. Il faut le faire. Il faut avoir du culot. On peut très bien comprendre que le commerçant ait décidé d'attraper et de ligoter la personne en question et d'appeler la police. Il a fait ce qu'il fallait faire.

Initiatives ministérielles

Par contre, il faut toujours faire attention pour ne pas devenir une société où le far west aura préséance dans nos rues quant à la protection de nos biens, et il faut toujours penser que c'est avant tout le travail des policiers. Il y a moyen de se défendre et même de procéder à une arrestation sans qu'on soit soi-même accusé de quoi que ce soit, comme ce fut le cas pour M. Chen. Le projet de loi vient d'ailleurs corriger cette situation.

Heureusement, même si des accusations ont été portées contre M. Chen, un juge a correctement fait son travail en décrétant qu'il n'y avait pas lieu de l'accuser de quoi que ce soit. On aurait donc pu dire que la justice a fait son travail et que la personne n'a finalement pas été accusée d'avoir procédé à une arrestation de façon arbitraire et de ne pas avoir respecté la loi, même si l'arrestation s'est faite une heure après que le crime eut été commis.

On n'en est pas resté là et c'est une bonne chose. Ça a été soulevé non seulement par le gouvernement, mais aussi par les partis de l'opposition, qui ont présenté des projets de loi et qui ont fait des recommandations et des interventions pour que la situation ne se reproduise plus. À mon avis, le projet de loi C-26 corrige cette injustice — on peut le dire comme ça — qui s'était produite concernant le dépôt d'accusations contre une personne qui ne faisait finalement que défendre son bien.

Le droit de se défendre est important, mais il ne faudrait pas qu'on devienne nous-mêmes des justiciers et que ça devienne le far west dans nos rues. En clarifiant la loi, on règle un problème qui n'était peut-être pas fréquent; mais une fois est une fois de trop, sans aucun doute. Nous sommes donc favorables à ce projet de loi, bien que certaines interrogations demeurent quant à l'application réelle qui découlera des nouvelles dispositions de ce projet de loi, notamment celles relatives au délai pouvant s'écouler entre le moment où le crime est commis et le moment où les citoyens procèdent à l'arrestation du délinquant.

Il est normal de permettre aux citoyens de protéger leur intégrité physique et leurs biens, s'ils agissent de façon raisonnable sans abuser de la force. Finalement, tout ça tient de la notion de légitime défense. Loin de favoriser une société où chacun se fait justice soi-même, le Bloc québécois prône une approche mesurée où les citoyens ont le droit de se défendre, mais demeurent bien sûr encouragés à recourir aux forces de l'ordre pour les protéger et arrêter les criminels. Le projet de loi C-26 ne nous apparaît pas contraire à ce principe.

Comme je le disais tout à l'heure, de procéder nous-mêmes à une arrestation ou de faire une intervention doit être un dernier recours, parce que notre intégrité physique et celle de nos proches peuvent aussi être compromises si nous décidons de nous faire justice nous-mêmes.

• (1145)

Toutefois, il y a des circonstances où l'on n'a pas le choix et il faut absolument faire en sorte que la personne qui est en train de s'en prendre, soit à nos proches, soit à nos biens, soit mise hors d'état de nuire. Je ne veux pas toujours raconter des exemples qui me sont arrivés, mais, plus jeune, il m'est arrivé d'avoir trois personnes qui sont entrées par effraction dans la demeure de mes parents. J'étais seul avec ma jeune copine de l'époque — je pense qu'on le fait tous. Je dis jeune copine, mais j'étais jeune moi aussi. À ce moment-là, j'ai eu très peur, non seulement pour mon intégrité physique, mais l'intégrité physique de la personne qui m'accompagnait cette soirée-là.

J'avais une vague idée qu'il y avait plus qu'une personne dans la maison, parce que je les entendais marcher et parler. Donc, je savais

que, tout seul, sans arme ni quoi que ce soit, il risquait d'y avoir un problème. Devant le surnombre, je risquais peut-être de perdre mon combat, si jamais ça devait avoir lieu. Évidemment, la peur aidant, j'ai décidé de faire front. Ce n'était pas nécessairement de sortir, en essayant d'affronter ces gens, mais, à tous le moins, en leur faisant savoir qu'il y avait quelqu'un, que j'étais armé et que j'allais régler leur cas s'ils ne se sauvaient pas. Finalement, je n'étais pas armé, mais ils n'ont pas pris de chance et ils se sont sauvés. Donc, cela a été la façon de faire.

Toutefois, que serait-il arrivé, si ces gens avaient finalement fait le tour de la maison? Si j'étais resté silencieux, ils auraient fini par aboutir dans ma chambre. Qu'on le veuille ou non, on craint tous que la personne qui nous accompagne se fasse attaquer par des gens. J'aurais pu devenir beaucoup plus violent et j'aurais tout fait pour défendre la personne qui m'accompagnait à ce moment-là. C'est tout à fait normal d'agir de cette façon. À ce moment-là, je n'avais pas non plus accès à un téléphone; je ne pouvais pas appeler les policiers. Je ne sais pas si les cellulaires existaient, mais je n'en avais pas, à cette époque. J'étais un adolescent. Donc, c'est la façon de voir les choses, tout dépendant les circonstances de ce qui arrive, évidemment.

Donc, de ce côté, rien ne laisse croire que la loi actuelle était appliquée de manière inappropriée, comme je le disais. Il y a eu le cas de M. Chen, mais peu ont été portés à notre attention, concernant la légitime défense qui se serait faite, disons, un peu plus tard que sur le fait. C'est ce que la loi prônait. On pouvait procéder à une arrestation et faire une intervention, si la personne était prise la main dans le sac. Dans le cas de M. Chen, on le sait, ça a été une heure plus tard. Toutefois, qu'en est-il pour quelqu'un qui, 24 heures plus tard, revoit son voleur? Je pense que, là, le système de justice devra faire en sorte de trouver un équilibre dans ce qui est raisonnable et ce qui ne l'est pas, concernant le temps qui se sera écoulé après l'infraction.

Rappelons le cas donné en exemple pour justifier cette mesure, soit celui du commerçant de Toronto qui a arrêté ce voleur et s'est fait poursuivre pour voie de fait et détention arbitraire. Le citoyen a été acquitté, comme je le disais, tout à l'heure. Donc, le juge a fait son travail. Néanmoins, avec le projet de loi C-26, on vient clarifier cette situation.

Au sujet des changements concernant le projet de loi C-26, je ne ferai pas une nomenclature exhaustive, mais il y a quand même des changements importants dont il faut parler, ici, en cette Chambre. On modifie complètement la partie du Code criminel concernant la légitime défense et la protection des biens. En fait, ce sont les articles 34 à 42 qui sont changés. On les remplace par un régime qu'on pourrait qualifier de plus simple. Ce n'est pas une mauvaise chose. Le projet de loi modifie aussi substantiellement le droit d'arrestation par les citoyens propriétaires d'un bien, prévu à l'article 494 du Code criminel.

J'ai retenu que le projet de loi C-26 ne sépare plus entre différents articles la légitime défense selon l'attitude de la personne qui l'invoque, à savoir si elle a provoqué ou non l'attaque ou encore s'il s'agit d'une attaque contre la personne qui invoque la légitime défense ou une personne sous sa responsabilité. On a plutôt tout regroupé au sein d'un seul et même article — l'article 34 —, qui pose une règle générale, finalement et qui se lit ainsi:

N'est pas coupable d'une infraction la personne qui, à la fois:

a) croit, pour des motifs raisonnables, que la force est employée contre elle ou une autre personne ou qu'on menace de l'employer contre elle ou une autre personne;

b) commet l'acte constituant l'infraction dans le but de se défendre ou de se protéger — ou de défendre ou de protéger une autre personne — contre l'emploi ou la menace d'emploi de la force;

c) agit de façon raisonnable dans les circonstances.

C'était important de clarifier cette mesure. Ces changements étaient et sont adéquats. C'est la raison pour laquelle le Bloc québécois va appuyer le projet de loi C-26.

• (1150)

M. Jean Rousseau (Compton—Stanstead, NPD): Madame la Présidente, je félicite mon collègue de Richmond—Arthabaska pour son excellent discours.

Même si tous les partis de l'opposition ont mentionné qu'ils allaient appuyer le projet de loi, mon collègue ne trouve-t-il pas tout de même qu'on aurait pu en améliorer certains points? Pense-t-il que le parti au pouvoir va être ouvert à des discussions en comité lorsque le projet y sera étudié?

M. André Bellavance: Madame la Présidente, je remercie mon collègue de Compton—Stanstead de sa question.

Évidemment, je ne peux pas parler au nom du Parti conservateur. Les conservateurs sont généralement assez intransigeants, non seulement en comité, mais également ici à la Chambre. Toutefois, comme je le disais, ce projet de loi est équilibré. Cela dit, il y a toujours place à l'amélioration. Mon interrogation première concerne le délai raisonnable. Qu'est-ce qui est raisonnable et qu'est-ce qui ne l'est pas?

Dans le cas de M. Chen, c'était une heure après la commission de l'acte criminel. Dans ce cas, il était tout à fait justifié d'intervenir. Mais qu'advient-il d'une semaine ou deux après la commission de l'acte? Je connais une personne qui est déjà allée elle-même à la porte de quelqu'un qu'elle croyait être son voleur, or ce n'est pas la chose à faire. Elle aurait pu mettre en danger sa propre intégrité physique. Ça aurait pu tourner à la bagarre. À ce moment-là, elle aurait plutôt dû appeler la police et dire qu'elle soupçonnait cette personne de l'avoir volée. Elle ne devait pas s'y rendre elle-même.

Il faut faire confiance au système de justice. Les juges sont capables de faire la part des choses. Comme le disait mon collègue de Compton—Stanstead tout à l'heure, il va falloir faire du cas par cas pour éviter que les gens décident de jouer au détective privé et se disent que la loi les protège s'ils interviennent. Il ne faut pas que cette intervention se fasse dans un délai non raisonnable. Il ne faut surtout pas se substituer aux forces policières.

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusksing, NPD): Madame la Présidente, j'apprécie le fait que mon collègue ait pris la parole sur ce projet de loi.

On voit que, dans des communautés de toutes les provinces, il y a certainement eu des circonstances similaires. Je me demande si le député peut parler davantage de la nécessité de ce projet de loi. Est-il d'accord pour dire que ce projet de loi apporte des changements nécessaires pour améliorer ce qui existe déjà dans la loi?

Si je me fie à son discours, je suis certaine que ce projet de loi n'a pas été proposé pour encourager les gens à se défendre davantage. Il le permet si cela est nécessaire, mais je crois fermement que ce projet de loi n'encouragera pas les gens à se substituer à la loi.

• (1155)

M. André Bellavance: Madame la Présidente, je remercie ma collègue de sa question et de son commentaire.

Effectivement, le Bloc québécois n'appuierait pas un tel projet de loi si le but était que les gens deviennent des justiciers et commencent à courir dans les rues avec des armes pour arrêter les

Initiatives ministérielles

voleurs. Ce n'est évidemment pas le cas. C'était nécessaire pour corriger une lacune qui a particulièrement été mise en évidence en 2009.

Comme je le disais, je n'avais pas entendu parler de beaucoup de cas. Ce n'est pas un projet de loi qui aurait nécessairement été mis en avant si des accusations n'avaient pas été portées contre un honnête commerçant qui a décidé de procéder lui-même à une arrestation. Heureusement, ça s'est bien déroulé. Il a arrêté la personne qui est revenue une heure après avoir déjà commis un vol dans son commerce, il l'a ligotée et a appelé la police. Il a fait son travail. Mais des accusations ont été portées contre ce commerçant. et c'est ce qui est injuste.

Le projet de loi C-26 clarifie simplement le délai raisonnable dont on dispose pour arrêter quelqu'un. Ce n'est pas parce que ça s'est fait il y a une heure qu'on doit laisser faire un voleur qui a le culot de revenir dans son commerce. On ne sait pas ce qu'il va faire, on a des raisons de craindre qu'il va continuer à voler ou commettre des actes plus graves, et on ne sait pas s'il est armé ou non.

Il n'y avait donc pas lieu de déposer des accusations contre ce commerçant, mais ça s'est fait. En clarifiant la situation, on va éviter qu'à l'avenir, des accusations soient portées contre des gens qui ont tout à fait le droit de défendre leurs biens et leur personne.

[Traduction]

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): Madame la Présidente, je prends aussi la parole au sujet du projet de loi C-26. C'est l'affaire Lucky Moose qui est à l'origine du projet de loi. Un commerçant, convaincu que le même délinquant continuait de faire du vol à l'étalage dans son commerce et mécontent que rien ne soit fait pour l'appréhender, a décidé de détenir celui-ci et, essentiellement, de l'arrêter et de le séquestrer. Le commerçant a été arrêté, inculpé et condamné. Toutefois, cette affaire a suscité beaucoup de controverse. La condamnation a été annulée en appel. La cour d'appel a soulevé des préoccupations à l'égard des dispositions actuelles de la loi s'appliquant à la protection des biens. Elle a conclu que les dispositions de la loi étaient inconciliables et qu'il fallait les clarifier.

J'aimerais féliciter le gouvernement d'avoir réagi à la décision de la cour. C'est un vent de fraîcheur. Il y a eu de nombreuses décisions des tribunaux où le gouvernement a fait fi de la magistrature. Par exemple, dans le cas de la Commission canadienne du blé. Il y a aussi l'exemple d'une série d'affaires, où le ministre de l'Environnement a refusé d'exercer correctement son pouvoir d'examiner les répercussions de projets sur les cours d'eau et sur les terres des peuples autochtones. Je félicite le gouvernement. Il a écouté les tribunaux et cherche à améliorer la loi.

La présentation de ce projet de loi est une initiative de la députée de Trinity—Spadina. Tous les députés la félicitent d'avoir présenté un projet de loi d'initiative parlementaire pendant la dernière législature. Il faut féliciter le gouvernement d'avoir repris à son compte un projet de loi d'initiative parlementaire. Parmi les pouvoirs de chaque député, il y a celui de proposer des mesures dans le cadre d'un projet de loi d'initiative parlementaire. Il se peut que les projets de loi proposés par les députés ne passent pas par toutes les étapes du processus parlementaire, et qu'ils ne soient pas appuyés et adoptés. Cependant, le simple fait de proposer un projet de loi permet aux députés d'indiquer au gouvernement qu'il pourrait être souhaitable d'adopter les mesures proposées.

Initiatives ministérielles

Cependant, lorsqu'il s'agit de modifier le Code criminel, il est important d'éviter de prendre des décisions sur un coup de tête, ce que le gouvernement actuel a souvent fait, surtout dans le domaine de la sécurité publique. Certains députés ont dit craindre que le projet de loi aille trop loin, ou qu'il n'aille pas assez loin, et ils se demandent pourquoi la Chambre a rejeté les amendements proposés par des groupes comme l'Association du Barreau canadien, qui représente les avocats de la défense, ou la Société Elizabeth Fry. Les membres du comité et la Chambre se sont parfois penchés sur les amendements proposés. Certains ont été adoptés, d'autres non. Si ce projet de loi était adopté à la fois par la Chambre et par le Sénat, et s'il devenait loi, il serait souhaitable que les autorités qui supervisent cette modification du Code criminel, notamment les tribunaux, l'Association du Barreau canadien, les avocats de la défense, les procureurs, les parlementaires et le comité, envisagent d'examiner la façon dont cette loi est appliquée concrètement, et de déterminer si les modifications étaient pertinentes, si elles vont suffisamment loin, ou s'il faudrait restreindre leur portée.

Nous avons proposé des amendements afin d'améliorer le projet de loi. Nous tentons toujours d'adopter une approche proactive et constructive. Certains amendements ont été acceptés, tandis que d'autres ont été rejetés. On me dit que nous avons recommandé un changement à l'article 34 afin que l'on tienne compte d'autres faits, comme le caractère raisonnable du recours à la force et l'état d'esprit ou la situation de la personne, par exemple le syndrome du conjoint battu. Ainsi, une personne qui se fait constamment battre pourrait avoir l'impression qu'elle sera blessée gravement et réagir de façon draconienne. Il faut tenir compte d'une telle situation. Malheureusement, cet amendement n'a pas été accepté.

À mon avis, même si des efforts ont été déployés pour clarifier cette loi à la demande des tribunaux et du public, tout cela demeure encore très subjectif. En tant qu'avocate, je tiens toujours à ce que les lois soient suffisamment claires pour que les gens comprennent ce qu'elles disent et connaissent leurs droits et responsabilités et pour que les tribunaux puissent rendre des décisions justes. Je peux donner comme exemple la modification proposé du paragraphe 494(3) en ce qui concerne l'utilisation de la force ou la détention d'une personne lorsqu'il est question de biens; le propriétaire peut arrêter une personne qu'il trouve en train de commettre une infraction criminelle.

• (1200)

Selon moi, il s'agit d'un concept très subjectif. Il pourrait être très difficile pour le propriétaire d'une entreprise ou d'un bien de déterminer s'il s'agit d'une simple intrusion ou d'une infraction criminelle. Je crois que de telles dispositions doivent être examinées plus en profondeur. Nous attendrons donc que les tribunaux aient rendu leur décision.

L'intention du gouvernement est très bonne. Il veut clarifier les mesures raisonnables que les gens peuvent prendre pour se protéger eux-mêmes ou protéger leurs biens, mais, comme des députés l'ont mentionné ici, à la Chambre, il ne faudrait pas qu'il ait l'intention de suivre l'exemple des États-Unis, qui ont promulgué des lois incitant les citoyens à tenir tête aux délinquants et à tirer d'abord. Des préoccupations ont été soulevées pendant les débats, plus particulièrement en ce qui concerne le recours à la force contre d'autres personnes ou les mesures qu'il est raisonnable de prendre pour protéger ses biens. Espérons que nous ne nous dirigeons pas vers une approche qui incitera les citoyens à tirer d'abord.

Il est essentiel de fixer des limites à l'intervention des citoyens. Certains organismes, dont des associations de policiers et l'Association du Barreau canadien, ont exprimé des inquiétudes à l'idée de

voir un nombre croissant de citoyens se comporter comme des justiciers et se faire justice eux-mêmes. Selon moi, il faudra bien renseigner et bien conseiller la population. Peut-être que cette formation pourrait être offerte par des associations de commerçants, des policiers ou des juges, qui viendraient expliquer les limites de ces dispositions quand un secteur connaît une vague de vols ou d'attaques à main armée. Je pense par exemple aux succursales bancaires: dans certains cas, comme je l'ai vu dans ma propre ville, des succursales sont victimes d'une vague de vols. Cette formation pourrait alors être importante.

Comme j'ai déjà travaillé à faire respecter la réglementation environnementale, quand le gouvernement propose de nouvelles lois, je l'encourage à proposer en même temps de nouvelles politiques et stratégies qui permettront de faire respecter ces lois. Si les citoyens ont l'impression que la loi leur donne davantage le droit de procéder à une arrestation, de détenir une personne ou d'utiliser la force quand ils croient que quelqu'un les agresse ou s'en prend à leurs biens, nous devons les renseigner. Le comité pourrait peut-être se pencher sur cette question et formuler des recommandations à l'intention des forces policières et des associations communautaires.

J'aimerais féliciter la ville d'Edmonton, où j'habite, qui a mis en place un nouveau programme appelé REACH Edmonton. Les dirigeants municipaux savent que la police ne peut pas être partout à la fois. Les municipalités et les petits centres partout au pays ont tous demandé au gouvernement fédéral d'accroître leur financement au titre des services de police. En attendant que cela se concrétise, les modifications qu'on apporte à la loi pourraient faire grimper le nombre de situations où les gens décideront d'intervenir et de se faire justice eux-mêmes.

Il faut prendre le temps d'analyser qui commet des infractions de ce genre. Pourquoi y a-t-il des vols à l'étalage ou des infractions contre les biens?

Dans ma circonscription, plusieurs centres ont du mal à obtenir le financement dont ils ont besoin pour aider les enfants qui ont été abandonnés par leur famille, leur fournir de quoi manger et un endroit sûr où loger, afin qu'ils n'aient pas à commettre de vol à l'étalage, de vol par effraction ou d'autres crimes. Le gouvernement doit attacher une importance égale aux stratégies de sécurité publique visant à prévenir les situations de genre, au lieu de se borner à intervenir après coup. J'encouragerais donc le gouvernement du Canada à examiner les programmes mis en place par la ville d'Edmonton et à étudier la possibilité de soutenir aussi des programmes communautaires axés sur la prévention du crime.

• (1205)

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusksing, NPD): Monsieur le Président, j'ai grandement apprécié les observations et l'allocation de la députée d'Edmonton—Strathcona, qui se dévoue avec zèle pour sa collectivité. Pour avoir travaillé à ses côtés en comité, je peux vous dire à quel point elle est passionnée dans tout ce qu'elle entreprend.

Il est important de souligner que des experts juridiques ont témoigné et ont formulé des commentaires au sujet de ce projet de loi. Malheureusement, les conservateurs n'ont pas cru bon d'améliorer le projet de loi davantage en y apportant certains de ces amendements pourtant nécessaires.

Nous comptons appuyer le projet de loi. Nous souhaitons toutefois que des amendements supplémentaires y soient apportés afin de véritablement l'adapter au siècle actuel.

Initiatives ministérielles

Sur ce point, j'aimerais que ma collègue précise les raisons qui expliquent pourquoi de tels changements devraient avoir lieu et qu'elle nous dise combien il est formidable de pouvoir mettre à jour un projet de loi comme celui-ci.

Mme Linda Duncan: Monsieur le Président, j'ai eu le grand plaisir de travailler avec la députée. S'il y a parmi les députés une personne qui soit digne de recevoir l'ordre du mérite pour son dévouement envers ses électeurs, c'est bien elle. Une simple réponse ne saurait suffire à donner une telle explication, et j'en laisse donc le soin aux porte-parole en matière de justice.

J'aimerais toutefois répondre un peu différemment. Il y a eu une affaire en Alberta dont mes collègues de cette province se souviendront et qui devrait nous obliger à considérer le projet de loi sous un autre angle.

Dans le cas du Lucky Moose, le propriétaire a été acquitté en définitive parce qu'il avait employé une force raisonnable. Dans le cas qui nous intéresse en Alberta, une jeune femme faisait une balade en camionnette avec un groupe de jeunes sur les terres d'un agriculteur, le célèbre Wiebo Ludwig, qui est aujourd'hui décédé, et c'est l'inverse qui s'est produit: une balle a été tirée, et la jeune femme a été tuée.

Nous devons garder à l'esprit que, dans chaque affaire, toute médaille a son revers, et c'est pourquoi il faut faire en sorte que les personnes qui protègent leurs biens n'emploient qu'une force raisonnable.

M. Wayne Marston (Hamilton-Est—Stoney Creek, NDP): Monsieur le Président, les députés qui ont pris la parole aujourd'hui à la Chambre ont, les uns après les autres, affirmé être inquiets parce qu'ils se demandent si le projet de loi ne fera pas en sorte qu'il y aura davantage d'actes de violence commis par des gens qui se feront justice eux-mêmes ou, à tout le moins, que les actes commis pour détenir des individus deviendront de plus en plus violents. Pour les tribunaux, les lois laissent d'ordinaire place à une interprétation subjective plutôt qu'objective de chaque situation.

La députée estime-t-elle qu'il y a des lacunes dans le projet de loi à cet égard?

Mme Linda Duncan: Monsieur le Président, j'ai mentionné que le projet de loi demeure encore très subjectif.

J'ai été frappée par la disposition portant sur l'observation d'une infraction criminelle. Dans le domaine du droit de l'environnement, nous pourrions déposer une plainte auprès du gouvernement si nous avions des motifs raisonnables de croire qu'une personne enfreignait une loi environnementale. Demander au gouvernement d'enquêter sur une plainte a des répercussions beaucoup moins graves que permettre aux citoyens d'intervenir lorsqu'ils sont témoins d'une infraction. Je me demande si ces derniers comprennent vraiment dans quelles circonstances ils peuvent procéder à une arrestation et les restrictions qui s'imposent à eux.

Je pense qu'il serait très important de surveiller la manière dont cette loi est appliquée, la façon dont les gens y réagissent et le type de cas qui sont portés devant les tribunaux.

●(1210)

Mme Carol Hughes: Monsieur le Président, avant de poursuivre le débat sur ce projet de loi, il est important de rappeler qu'il découle en partie d'une initiative de la députée néo-démocrate de Trinity—Spadina, qui a porté à notre attention l'histoire de David Chen.

J'apprécie grandement les remarques de la députée d'Edmonton—Strathcona. Je suis sûre qu'elle sera très heureuse de préciser que ce projet de loi n'encouragera pas les gens à se faire justice eux-mêmes

et ne fera pas augmenter le nombre de personnes accusées d'avoir protégé leurs droits. Il vise seulement à protéger les personnes qui se trouvent dans certaines circonstances.

Mme Linda Duncan: Nous avons écouté les interventions de plusieurs députés, en particulier ceux qui représentent des circonscriptions dans les grandes villes où il y a des jeunes et des adultes d'origines ethniques diverses, ce qui peut donner lieu à certains préjugés. Nous devons nous prémunir contre le danger que certains groupes de la société fassent l'objet de suspicions qui inciteraient certaines personnes à vouloir se faire justice elles-mêmes.

Permettez-moi de faire part à la Chambre d'un point de vue concernant l'affaire Trayvon Martin: en Californie, quelqu'un s'est dit choqué d'apprendre qu'un simple citoyen de la Floride pouvait jouer à lui seul le rôle de policier, de juge et de jury et condamner un concitoyen à la peine de mort. Nous devons prendre garde de ne pas remettre entre les mains des Canadiens le pouvoir d'arrêter et de détenir une personne ainsi que de déterminer si elle a commis une infraction criminelle.

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

Des voix: Le vote.

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

Des voix: D'accord.

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

* * *

LOI AMÉLIORANT LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

La Chambre passe à l'étude du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence, dont le comité a fait rapport sans proposition d'amendement.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Comme il n'y a aucune motion à l'étape du rapport, la Chambre passe maintenant sans débat à la mise aux voix de la motion d'adoption du projet de loi à l'étape du rapport.

●(1215)

L'hon. Gordon O'Connor (au nom du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités) propose que le projet de loi soit agréé à l'étape du rapport.

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

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

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

Des voix: D'accord.

L'hon. Gordon O'Connor propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

Initiatives ministérielles

M. Pierre Poilievre (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et pour l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole à la Chambre dans le cadre de la troisième lecture du projet de loi S-4, Loi améliorant la sécurité ferroviaire.

Avant de commencer, permettez-moi de féliciter tous mes collègues à la Chambre pour la façon fructueuse dont ce projet de loi a été discuté, débattu, analysé et conduit à la présente étape.

Je remercie le député de ses applaudissements. Il peut m'interrompre n'importe quand pour m'applaudir.

J'espère qu'il se joindra à moi pour louer notre ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, qui s'est révélé être un bâtisseur, au sens canadien du terme, oeuvrant avec discrétion et diligence. Voyez comment il a réussi à présenter un plan pour bâtir un nouveau pont pour remplacer le pont Champlain, qui enjambe le Saint-Laurent. Ce pont sera érigé à un coût minimal pour les contribuables, et il sera de la plus haute qualité pour desservir les habitants de Montréal et les nombreux Canadiens de partout au pays qui emprunteront cette voie.

Le ministre a noué des liens avec nos amis américains, et nous espérons qu'à l'avenir, un pont reliera Windsor et Detroit. Il a piloté cette mesure sur la sécurité ferroviaire à la Chambre des communes discrètement, mais efficacement. Il a aussi collaboré avec ses partenaires municipaux en vue d'élaborer un mécanisme de remplacement pour le Fonds Chantiers Canada, qui viendra à échéance dans quelques années. Lorsqu'on prend connaissance du bilan du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, il y a tout lieu de célébrer.

Le projet de loi à l'étude aborde l'un des rares rôles légitimes du gouvernement, soit protéger la sécurité des citoyens. Le Canada a l'un des systèmes de sécurité ferroviaire les plus rigoureux du monde. L'an dernier, les accidents ferroviaires ont diminué de 23 p. 100, et les déraillements, de 26 p. 100. Il reste évidemment beaucoup de travail à faire. Tant que nous n'aurons pas éliminé complètement les accidents, nous continuerons de collaborer avec l'industrie, en partenariat avec le gouvernement, pour avoir la meilleure législation possible en matière de sécurité.

Je suis très heureux de vous dire qu'après avoir examiné attentivement le projet de loi, les membres du comité lui ont accordé leur approbation unanime pour la deuxième fois, sous sa forme originale, sans y changer quoi que ce soit. La route a été longue, mais notre destination finale est en vue. Cette importante mesure législative reflète notre volonté de faire en sorte que notre réseau de chemin de fer national demeure l'un des plus sûrs au monde, dans l'intérêt à long terme de notre économie, de nos collectivités et de notre environnement. La sécurité et la prospérité des Canadiens demeurent une priorité pour notre gouvernement.

Avant d'aller plus loin, je voudrais rappeler aux députés la genèse et l'objectif de ce projet de loi. À la fin de 2006, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a chargé un groupe d'experts indépendants d'examiner la Loi sur la sécurité ferroviaire et de présenter des recommandations afin de bonifier la loi et d'améliorer la sécurité ferroviaire en général.

Tout au long de 2007, ce groupe a voyagé de l'Atlantique au Pacifique pour recueillir le point de vue d'une vaste gamme d'intervenants, notamment les sociétés ferroviaires, leurs associations, les syndicats de cheminots, les expéditeurs, les fournisseurs,

les municipalités, d'autres organisations nationales, des représentants de divers ordres de gouvernement et la population.

Ces vastes consultations nationales ont débouché sur un rapport final comportant plus de 50 recommandations en vue d'améliorer la sécurité ferroviaire. Pendant cette étude sur la sécurité ferroviaire, le Comité permanent des transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a entrepris une étude complémentaire de la sécurité ferroviaire au Canada. Après avoir recueilli de très nombreux commentaires auprès des municipalités, des représentants du secteur et des employés, le comité a accepté 56 recommandations du groupe de travail sur la Loi sur la sécurité ferroviaire et a déposé son propre rapport comportant 14 recommandations s'inspirant en grande partie de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Certaines des modifications proposées dans le projet de loi que nous examinons aujourd'hui résultent directement des travaux très poussés du comité permanent à cet égard. Je remercie chaleureusement ses membres de leur travail acharné.

● (1220)

En bref, le projet de loi S-4 est la réponse détaillée de notre gouvernement conservateur à ces deux examens nationaux. Les modifications qu'il propose contribueraient à moderniser considérablement la loi actuelle en fonction de l'évolution du secteur et à améliorer en fin de compte la sécurité pour le bien de notre génération et des suivantes.

Avant tout, le projet de loi S-4 donnerait à Transports Canada une capacité renforcée de supervision et d'application des dispositions de la loi grâce à la mise en place de certificats d'exploitation ferroviaire et de sanctions pécuniaires en cas d'infraction à la sécurité et grâce à un élargissement des sanctions judiciaires existantes pour les mettre au diapason des autres modes de transport.

Durant toutes nos consultations avec les intéressés et toute l'étude de ces modifications par le comité, nous avons reçu des avis très favorables à la mise en place de certificats d'exploitation ferroviaire fondés sur la sécurité pour tous les trains circulant sur des voies fédérales. Grâce à ces certificats, qui renforceront considérablement la capacité de supervision de Transports Canada, les entreprises devront se doter d'un système efficace de gestion de la sécurité avant d'entreprendre leurs activités.

Les entreprises déjà en activité bénéficieraient d'un délai de grâce de deux ans pour se conformer aux exigences du certificat. Il s'agit là de tous les chemins de fer régis par le gouvernement fédéral et de plusieurs grands réseaux nationaux de transport en commun qui utilisent des centaines de milles de voies ferrées fédérales pour transporter chaque jour des millions de Canadiens vers leur lieu de travail. Le renforcement de la sécurité de ces voyageurs serait tout à l'avantage des entreprises, des collectivités et des familles.

De nombreux intervenants se sont aussi déclarés fermement en faveur de sanctions pécuniaires et d'un élargissement des sanctions judiciaires en cas d'infraction grave à la réglementation sur la sécurité. Les sanctions pécuniaires existent déjà pour les autres modes de transport. Elles constituent un pouvoir supplémentaire d'application et un moyen additionnel de faire pression sur les entreprises qui persistent à enfreindre les règles de sécurité.

Ces dispositions sont conformes au principe de la réduction du fardeau réglementaire pour les Canadiens, tout en encourageant le respect des règles. En ce sens, nous souhaitons rationaliser et cibler notre réglementation pour qu'elle dérange le moins possible les voyageurs et les entreprises, tout en punissant les infractions par de lourdes sanctions pécuniaires afin d'inciter le secteur à respecter les règles.

Dans un souci d'équité pour tous, le régime de sanctions proposé permettrait au Tribunal d'appel des transports du Canada de revoir les sanctions décidées par l'organisme de réglementation. Il comporte aussi des dispositions concernant la décision du ministre d'imposer une sanction, l'application régulière de la loi, l'examen des décisions par le tribunal d'appel et le montant des amendes à payer en cas de non-conformité et d'infraction.

Le montant maximum de ces sanctions serait de 50 000 \$ pour une personne physique et 250 000 \$ dans le cas d'une personne morale, ce qui correspond à ce que l'on trouve dans les autres modes de transport. L'augmentation proposée des amendes judiciaires, qui remontent à 20 ans, donnerait aussi à Transports Canada un éventail plus large de pouvoirs d'exécution et porterait ces sanctions à un niveau analogue à celui qu'on trouve dans les autres modes de transport, comme je l'ai déjà dit.

Dans le cas d'une déclaration de culpabilité par mise en accusation, l'amende maximale passerait de 200 000 \$ à 1 million de dollars pour une personne morale et de 10 000 \$ à 50 000 \$ pour une personne physique. Dans le cas d'une déclaration de culpabilité par procédure sommaire, l'amende maximale passerait de 100 000 \$ à 500 000 \$ pour une personne morale, et de 5 000 \$ à 25 000 \$ pour une personne physique.

•(1225)

Ces amendes sont comparables à celles qui visent des secteurs de compétence fédérale tels que le transport aérien et maritime, ainsi que le transport de marchandises dangereuses. Ces modes de transport sont assez comparables pour savoir que ces amendes auraient l'effet escompté dans le secteur du transport ferroviaire. Elles sont suffisamment lourdes pour constituer un moyen de dissuasion efficace contre les manquements à la sécurité.

Le projet de loi accorde aussi une plus grande importance aux systèmes de responsabilisation et de gestion de la sécurité, ce que l'industrie et les syndicats approuvent et appuient.

Une fois que ces changements seraient en place, les sociétés ferroviaires seraient tenues de nommer un cadre qui serait responsable de toutes les questions liées à la sécurité. Elles seraient aussi tenues de protéger les employés qui dénoncent des problèmes de sécurité. En plus d'améliorer le niveau de protection contre les accidents et les manquements, ces changements instaureraient une culture de la sécurité forte et durable dans le secteur ferroviaire.

Sur le plan administratif, le projet de loi corrige les lacunes dans la loi existante en clarifiant l'autorité du ministre relativement aux questions de sécurité ferroviaire. Il élargit les pouvoirs de réglementation, ce qui permettrait à Transports Canada d'exiger des sociétés ferroviaires des plans annuels de gestion de l'environnement et de les obliger à apposer sur le matériel des étiquettes indiquant le volume des émissions ainsi qu'à produire des données sur les émissions.

Le projet de loi sur la sécurité ferroviaire renforcée prévoit une meilleure surveillance, de meilleurs moyens d'exécution, de meilleurs systèmes de gestion de la sécurité et une meilleure protection de l'environnement. Ce sont des améliorations dont nous avons besoin et dont nous nous félicitons. Je pense que les députés conviendront que ce sont là des mesures que nous pouvons tous appuyer.

En résumé, les modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire amélioreraient la sécurité ferroviaire à long terme au Canada. Elles sont l'aboutissement de deux études importantes et de vastes consultations. Elles offriraient une sécurité accrue aux Canadiens et aux collectivités canadiennes. Elles présenteraient des

avantages économiques pour l'industrie par suite de la diminution des risques d'accidents et de retards coûteux. Elles offriraient divers avantages aux intervenants externes, notamment les provinces, les municipalités, les expéditeurs et les voyageurs.

Ce qui est encore plus important c'est que ces modifications favoriseraient le renforcement de l'économie, la modernisation des infrastructures et l'assainissement de l'environnement pour tous les Canadiens.

Si la Chambre appuie ces modifications, le gouvernement sera mieux en mesure de réglementer les entreprises dans un contexte de croissance continue, de libre concurrence et de complexité grandissante. Nous aurons la capacité d'assurer la sécurité non seulement des passagers, mais aussi des automobilistes et des piétons, ainsi que des collectivités où passent les trains. Sans ces changements, les améliorations aux programmes de surveillance et d'exécution de Transports Canada seraient limitées. Il serait très difficile de lancer de nouvelles initiatives liées à la sécurité, aux systèmes de gestion et à la gestion environnementale.

Sans l'appui de la Chambre, le cadre législatif qui régit les sociétés ferroviaires demeurerait aussi en porte-à-faux avec celui des autres moyens de transport, auxquels est associée une plus grande variété d'outils d'application. Les pouvoirs des autorités réglementaires ne pourraient pas être étouffés pour permettre la création de certificats d'exploitation axés sur la sécurité.

Sans l'appui de la Chambre, les Canadiens devraient assumer des coûts plus élevés à long terme, car il continuerait à y avoir des décès, des blessures graves et des dommages à des biens de grande valeur et à l'environnement.

Heureusement, il semble que nous bénéficions de l'appui de la Chambre. Tous les députés conviendront que ce consensus entre les partis et l'adoption imminente du projet de loi permettront d'améliorer la sécurité de la population canadienne et de renforcer l'industrie et ses travailleurs.

•(1230)

Le Canada est le deuxième pays au monde en importance sur le plan de la superficie et sa population est l'une des plus dispersées sur la planète. Le réseau ferroviaire canadien s'étend sur 73 000 kilomètres, d'un océan à l'autre, compte plus de 3 000 locomotives et achemine plus de 4 millions de wagnonnées de fret par année. Plus de 700 trains circulent par jour, transportant près de 70 millions de passagers et 75 p. 100 du fret service au Canada. Le chemin de fer est le moteur de notre économie depuis l'époque de John A. Macdonald et l'origine de la Confédération. Dans le passé, il a été le fondement même de notre croissance nationale et il continuera de faire partie intégrante de notre prospérité à l'avenir.

Ce sont des modifications législatives opportunes et porteuses d'avenir comme celles-ci qui feront en sorte que notre secteur ferroviaire continuera d'être un élément sûr et fiable de notre infrastructure nationale et de l'économie mondiale pendant encore de nombreuses années.

En 2009, le gouvernement conservateur a confirmé son engagement à l'égard des systèmes de transport sûrs et fiables en investissant dans les réseaux de sécurité ferroviaire et en adoptant des règles pertinentes. Les modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire dont nous sommes saisis aujourd'hui découlent directement de cet engagement.

Initiatives ministérielles

Depuis le début de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2006, le gouvernement travaille sans relâche avec les intervenants, dans le cadre des travaux du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire, de groupes de travail techniques conjoints et de consultations ponctuelles dans l'ensemble du pays, pour veiller à ce que ce projet de loi réponde aux besoins de toutes les parties concernées de l'industrie.

Il en découle un projet de loi solide et porteur d'avenir qui met à jour les autorités réglementaires existantes, qui rend la législation relative aux chemins de fer conforme à celle applicable à d'autres moyens de transport et qui améliore nettement la sécurité de notre réseau ferroviaire au profit de tous.

Permettez-moi de nommer certains des chefs de file qui ont pris part aux premières étapes du processus. Je pense à l'ancien ministre Chuck Strahl, ou encore à Lawrence Cannon, deux députés qui sont maintenant passés à d'autres activités professionnelles après avoir été ministres des Transports. Je pense au député d'Ottawa-Ouest—Nepean, qui occupe aujourd'hui les fonctions de ministre des Affaires étrangères, mais qui a également déjà détenu le portefeuille des Transports. Je pense à notre ministre actuel qui, en oeuvrant avec discrétion et diligence, comme je l'ai déjà dit, a bâti de grandes choses dans ce dossier et dans bien d'autres.

Le projet de loi montre que notre gouvernement conservateur majoritaire est en mesure de faire avancer les choses. Protéger notre économie fondée sur la libre entreprise tout en assurant la sécurité individuelle constitue l'une des responsabilités fondamentales de l'État. Nous mettons en oeuvre l'étape suivante du Plan d'action économique du Canada — un plan axé sur l'emploi, la croissance et la prospérité à long terme — et nous mettons à profit le libre marché — un fondement du pays que nous connaissons aujourd'hui —, alors j'invite tous les députés à appuyer ces changements qui relèvent du gros bon sens afin d'améliorer la sécurité ferroviaire et de favoriser le maintien des activités commerciales d'un bout à l'autre de notre réseau de voies ferrées pour l'avenir et pour nous tous.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, je remercie le député de ce que certains parmi nous pourraient peut-être considérer comme un exemple ou même comme une leçon sur l'art d'être secrétaire parlementaire. Le député a mis cinq bonnes minutes au début de son exposé pour féliciter le ministre. On dirait qu'il cherche à nous convaincre, non pas d'appuyer le projet de loi dont nous sommes saisis, mais plutôt d'ériger une statue en l'honneur du ministre des Transports. Je suppose qu'une telle statue entrerait dans la catégorie de l'infrastructure.

J'aimerais savoir ce que pense le député d'une chose qui m'a frappé dès le début du débat, à savoir qu'on appelle la mesure législative non pas le projet de loi C-4, mais bien le projet de loi S-4. Autrement dit, elle vient du Sénat non élu et non démocratique. Aux dernières nouvelles, les députés ne travaillent pas pour les sénateurs. Mes électeurs m'ont élu pour les représenter. Selon la Constitution, c'est la Chambre qui, entre autres choses, modifie les lois et en crée de nouvelles.

Tous ceux qui se considèrent démocrates ou, dans notre cas, néo-démocrates, sont outrés de voir que le temps dont dispose la Chambre des communes sert à examiner un projet de loi venant du Sénat. C'est quelque chose que je ne comprends pas. On dirait qu'une tendance se manifeste. L'abus de la procédure parlementaire est presque devenu une marque de commerce du gouvernement.

Personne n'a élu les sénateurs pour créer les lois. Les sénateurs sont nommés par le premier ministre, habituellement parce qu'ils ont des accointances avec un parti politique ou qu'ils en sont membres. Il

s'agit par exemple de candidats défaits, le mot clé est « défait », tandis que nous, nous avons bel et bien été élus. C'est nous qui...

• (1235)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre, s'il vous plaît. La durée de la période consacrée aux questions est limitée. Je suis certain que d'autres députés souhaitent poser des questions.

Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a la parole.

M. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, mon collègue ne digère pas que le projet de loi s'appelle projet de loi S-4 plutôt que projet de loi C-4. Il n'accepte pas que le projet de loi provienne du Sénat et non de la Chambre. En réalité, c'est un projet de loi qui fait consensus dans les deux Chambres et dans tous les partis. Le gouvernement présente parfois des projets de loi au Sénat parce que le Sénat fonctionne en-deçà de sa capacité tandis que la Chambre est débordée et, pour que la mesure législative soit adoptée rapidement, nous la présentons là-bas et terminons le processus ici. De toute façon, il doit passer par les deux endroits. Je conclus en disant: « projet de loi S-4 ou C-4, qu'est-ce qu'il essaie de défendre au juste? »

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le député a raison sur une chose et c'est que tous conviennent de l'importance de la sécurité ferroviaire pour tous les Canadiens. Nous comprenons et nous convenons que le secteur vital des services ferroviaires est l'élément central du transport des marchandises, de la Colombie-Britannique, en passant par les Prairies, l'Ontario et le Québec, jusqu'aux provinces de l'Atlantique. Nous, au Parti libéral, savons à quel point ce secteur d'activités est d'une importance capitale et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous reconnaissons l'importance de la sécurité ferroviaire et que, par conséquent, nous appuyons en principe ce projet de loi et en encourageons l'adoption aujourd'hui.

La question que je pose au député concerne son commentaire selon lequel les services ferroviaires sont le moteur de notre économie. Je veux que le député réfléchisse au rôle que son gouvernement a joué dans la menace qui plane sur les chemins de fer au Manitoba, plus particulièrement de Winnipeg à Churchill, en raison d'une décision concernant la Commission du blé. Nous devons voir le service ferroviaire comme une industrie qui donne vie à de nombreuses collectivités rurales, non seulement au Manitoba, mais aussi au Québec, en Ontario et d'un bout à l'autre du pays.

Je demande au député de nous dire pourquoi les conservateurs ne voient pas, contrairement aux libéraux, que les chemins de fer peuvent ouvrir d'excellents débouchés économiques à toutes les collectivités canadiennes.

M. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, je représente une circonscription de l'Ontario, province qui compte des producteurs de céréales et d'oléagineux. Tous ces producteurs vendent leur grain sur le marché libre sans devoir participer à un monopole central. Et savez-vous quoi? L'industrie ferroviaire est florissante en Ontario. J'encourage le député à appeler le CN ou l'une des autres compagnies de chemin de fer et à leur demander une balade en train pour qu'il puisse voir à quel point le réseau ontarien est fonctionnel sans la présence de la Commission canadienne du blé.

Initiatives ministérielles

La privatisation de l'industrie — approuvée par les conservateurs et les libéraux — représente l'une des meilleures décisions qu'un gouvernement ait prises en matière de politique des transports. Grâce à cette privatisation, nous avons maintenant des entreprises prospères qui créent de l'emploi, contribuent aux fonds de pension, appuient les collectivités et assurent le transport des biens. Cette prospérité témoigne du pouvoir de l'économie de libre marché. Cela fonctionne pour les chemins de fer et cela fonctionne pour l'agriculture.

M. Chungsen Leung (secrétaire parlementaire pour le Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, de toute évidence, les députés des deux côtés de la Chambre, et surtout du nôtre, ont déployé de nombreux efforts pour présenter un projet de loi qui favorise la sécurité ferroviaire. Nous devons cependant voir plus loin. Nous devons tenir compte de l'économie qui repose sur l'ensemble de l'industrie ferroviaire au Canada. En le reliant d'est en ouest, le réseau ferroviaire canadien définit l'essence même de notre pays.

Mes ancêtres font partie des Chinois qui sont venus au Canada il y a 150 ans pour aider à construire le chemin de fer, contribuant ainsi à bâtir l'économie nationale. Au cours des 20 dernières années environ, j'ai travaillé auprès des compagnies ferroviaires canadiennes, où j'ai participé à diverses innovations, comme la conception des bogies orientables, des wagons à deux niveaux du Réseau GO et des trains long parcours, qui permettent d'acheminer très efficacement des conteneurs d'ouest en est à une fraction du coût du passage par le canal de Panama. Les chemins de fer améliorent la sécurité des Canadiens, nous ont apporté des innovations, stimulent l'économie et, de nos jours, contribuent à assainir l'environnement.

J'aimerais savoir ce que les députés de l'opposition proposent pour améliorer le projet de loi.

● (1240)

M. Pierre Poilievre: Monsieur le Président, je suis certain que l'opposition ne m'en voudra pas si je réponds à sa place, mais j'aimerais d'abord remercier le député, dont les compétences dans le domaine du transport ferroviaire ont été sollicitées par les gouvernements et les entreprises du monde entier. La Chambre pourrait apprendre beaucoup de son expertise.

Le député a mentionné l'importance du transport par conteneurs. Il est intéressant de noter qu'à la fin des années 1950, le commerce international était en baisse, proportionnellement à l'économie mondiale. Autrement dit, il s'agissait de ce qu'on a appelé une mondialisation inversée. La situation a changé avec l'invention et l'utilisation massive du conteneur d'expédition, qui permettait d'acheminer efficacement, d'un port à l'autre, de grandes quantités de marchandises à des coûts de manutention minimes. Ainsi, un conteneur peut être rempli à Pékin, transporté à Vancouver, soulevé et mis à bord d'un train, transporté jusqu'à un entrepôt de Calgary, puis livré à un point de vente au détail sans avoir jamais été ouvert et ce, à un coût extrêmement bas. Les Canadiens et les autres ont ainsi pu avoir accès à des marchandises à un coût moindre, ce qui a contribué à hausser notre niveau de vie et nous a permis d'acheminer nos produits jusqu'aux marchés étrangers affamés à un coût de transport minime.

Nous devons tirer parti de cette merveilleuse invention de la libre entreprise qui a amélioré la qualité de vie de tant de gens partout dans le monde.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le Président, un réseau ferroviaire fiable et sécuritaire est essentiel à notre économie et à la mobilité au pays. Au total, 70 p. 100 des produits de consommation durables sont expédiés par train. Chaque

année, plus de 70 millions de personnes prennent les trains de passagers et de banlieue. Le chemin de fer offre aussi l'avantage, par rapport au transport routier, de ne représenter que 3 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre associées au transport au Canada.

En choisissant le train, les passagers et les expéditeurs adoptent un des moyens de transport parmi les plus sécuritaires au Canada. Bien que le nombre d'accidents ait légèrement baissé au cours des dernières années, notre objectif en matière de sécurité ferroviaire n'est toujours pas atteint. Les collisions tragiques que VIA Rail a connues à Burlington en février et le récent déraillement en Alberta indiquent que nous avons encore du pain sur la planche. Le projet de loi S-4, Loi améliorant la sécurité ferroviaire, représente un pas dans la bonne direction.

Comme les députés le savent, la Chambre a été saisie à maintes reprises de ce projet de loi, dont l'historique est assez long. En fait, il est né en 2007 d'une recommandation au ministre des Transports, à qui le ministère conseillait de mener un examen complet du fonctionnement et de l'efficacité de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

On a mis sur pied un comité consultatif qui a présenté un rapport intitulé: « Renforcer les liens: un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire », qui a été publié en novembre 2007. Cela remonte à cinq ans. Il comprenait 56 recommandations visant à améliorer la sécurité ferroviaire, dont certaines font partie des modifications législatives que nous étudions aujourd'hui.

Au cours des cinq dernières années, la Chambre a étudié différentes moutures du projet de loi. En mai 2008, le comité permanent a présenté 14 recommandations après avoir étudié la Loi sur la sécurité ferroviaire. En juin 2010, le gouvernement a présenté le projet de loi C-33 à la Chambre des communes, mais malheureusement, il n'a pas été adopté. Aujourd'hui, nous étudions le projet de loi S-4.

Toutefois, le projet de loi S-4 n'est qu'un pas dans la bonne direction. Il ne constitue pas un bond. Selon l'interlocuteur, il s'agit plutôt d'un petit pas. Il était plus que temps, mais il ne constitue assurément pas une solution globale pour relever le défi permanent de la sécurité ferroviaire.

Le nombre d'accidents ferroviaires a diminué au cours des cinq dernières années, mais fort peu. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada — un organisme gouvernemental indépendant chargé de promouvoir la sécurité des transports au moyen d'enquêtes et de recommandations — dispose de statistiques révélatrices, et je vais en énumérer quelques-unes.

Le nombre d'accidents ferroviaires a diminué d'un maigre 5 p. 100 de 2010 à 2011. Il y a encore plus de 1 000 accidents ferroviaires par année au Canada. C'est presque trois par jour. Un peu plus d'une centaine de collisions et de déraillements de train se produisent sur les voies principales, et non lorsque les trains circulent à basse vitesse pendant le triage.

Le Bureau de la sécurité des transports a rapporté que 573 collisions et déraillements ne se sont pas produits sur des voies principales. Il y a eu 33 accidents où l'erreur humaine et le matériel roulant n'étaient pas en cause; c'était plutôt les rails eux-mêmes qui n'étaient pas sécuritaires.

Toutes les deux semaines, quelque part au pays, il y a un accident ferroviaire où il y a une explosion ou un incendie. Malheureusement, VIA Rail n'est pas propriétaire des rails, elle les loue du CN et du CP. Il est donc difficile pour VIA Rail d'avoir beaucoup de contrôle sur les rails.

Initiatives ministérielles

●(1245)

Il va sans dire que les dangers liés à un accident ferroviaire s'aggravent lorsqu'il y a des substances dangereuses.

En 2011, 118 accidents, pour la plupart des déraillements, ont touché des trains transportant des marchandises toxiques. Trois de ces accidents ont donné lieu à un déversement de substances présentant un danger pour l'environnement et pour la santé des résidents et des travailleurs.

Même lorsqu'il n'y a pas de collisions, il se produit chaque semaine un incident donnant lieu à un déversement de substances dangereuses.

Le Bureau de la sécurité des transports a rapporté 51 incidents où des substances dangereuses et toxiques ont été libérées dans l'environnement par inadvertance, et la situation ne semble guère plus reluisante cette année. De janvier à mars, il y a eu 16 cas de déversement de substances dangereuses, alors qu'il y en a eu 11 pendant la même période, l'année dernière. Il y a eu 5 incidents de plus que l'année dernière où des substances dangereuses ont été déversées dans l'environnement.

Bien que le nombre total d'accidents ait diminué légèrement, puisqu'on observe une baisse de 5 p. 100, le nombre d'accidents graves, qui doivent être rapportés au Bureau de la sécurité des transports, a connu une augmentation dramatique de 27 p. 100, entre 2010 et 2011. Le nombre d'incidents ferroviaires qui doivent être déclarés est passé de 160 à 204. Nous sommes donc revenus au niveau de 2005, où 2 004 incidents ferroviaires se sont produits. C'est un nombre élevé. Cela amène à réfléchir aux améliorations importantes et durables en matière de sécurité que le gouvernement était censé apporter.

En 2011, il y a eu 68 accidents de trains de voyageurs. Mettons les choses au clair: même s'il est beaucoup plus sûr de voyager en train qu'en voiture, il n'en demeure pas moins qu'il y a eu 68 accidents de trains de voyageurs l'an dernier.

Les accidents de trains de voyageurs ne risquent pas seulement de causer des torts aux passagers et aux équipages; ils ont un effet dévastateur sur la perception du public. Ainsi, tout juste après l'accident de Burlington, VIA Rail a dû composer avec une diminution du nombre de voyageurs. La solution, ce n'est pas de parler du problème de la sécurité ferroviaire, mais bien de s'y attaquer de front. L'étude à l'étape de la troisième lecture de la mesure législative dont nous sommes saisis aujourd'hui arrive à point nommé. Nous espérons que le projet de loi sera adopté d'ici quelques jours.

Il y a eu un accident ferroviaire le 26 février dernier à Burlington et il y en a eu un à Montréal il y a quelques années. Les accidents ne touchent pas seulement les travailleurs et les passagers, qui peuvent être blessés ou tués, puisque les torts et les souffrances qu'ils causent touchent aussi les collectivités, les résidents et les entreprises. Lorsque de tels accidents se produisent, le personnel des services d'urgence et les résidents font preuve d'une compassion et d'un courage hors de l'ordinaire. Les cinq héros qui ont été honorés hier par le conseil municipal de Burlington en sont la preuve.

Les accidents tragiques marquent aussi profondément les collectivités touchées. Près de deux ans après l'accident mortel survenu à Montréal, les parents des trois adolescents tués cherchent encore à savoir pourquoi ces derniers ont été heurtés dans le noir par un train, alors que la luminosité des phares était faible.

Au cours des dernières années, le Bureau de la sécurité des transports a fait enquête sur plus de 170 accidents ferroviaires. Se

fondant sur les résultats de ces enquêtes, le Bureau de la sécurité des transports a présenté une longue liste d'exigences en vue d'accroître la sécurité ferroviaire. En ce qui concerne les exigences particulièrement urgentes et importantes, le Bureau de la sécurité des transports fait une recommandation officielle à Transports Canada et effectue le suivi des mesures prises par le ministère.

●(1250)

Depuis 2005, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a soumis plus d'une cinquantaine de ces recommandations officielles. Malheureusement, sous la gouverne des conservateurs, Transports Canada n'a pas été très enclin ou disposé à suivre ces recommandations. Moins de 60 p. 100, soit 6 sur 10 des exigences du Bureau de la sécurité des transports, ont été mises en oeuvre, selon cet organisme indépendant. Pourquoi la totalité des recommandations du Bureau de la sécurité des transports n'a-t-elle pas été appliquée?

On a donné suite, partiellement, à 15 p. 100 des recommandations des experts. Le quart des recommandations du Bureau de la sécurité des transports a essentiellement été laissé de côté; aucune mesure concrète n'a été prise. Je prendrai quelques minutes tout à l'heure pour parler de ces recommandations.

Pour reprendre la charmante expression du Bureau de la sécurité des transports, le gouvernement a manifesté une « intention satisfaisante ». Cette belle intention n'a été suivie d'aucune action. Dans certains cas, le ministère est demeuré inactif pendant sept ans. Par conséquent, il est très subtil de parler d'intention.

La première des recommandations concerne les enregistreurs de données. On se souviendra que dans tous ces accidents, que ce soit celui survenu au Québec ou celui qui fait encore l'objet d'une enquête, à Burlington, les enquêteurs n'ont pas pu tirer les choses au clair parce qu'il n'y avait pas d'enregistreurs de données dans le poste de conduite de la locomotive. Par conséquent, contrairement au cas des avions, nous ne savons pas précisément ce qui se passe dans le poste de conduite de la locomotive.

Même avant 2007, près de dix ans auparavant, le Bureau de la sécurité des transports avait déclaré que Transports Canada devrait rendre obligatoire l'installation de consignateurs d'événements dans les postes de conduite des locomotives. Pendant six ans, rien ne s'est passé. Récemment, le ministre a fait savoir que certaines discussions avaient eu lieu, qu'il y avait des négociations avec les syndicats. Comme ceux-ci ont affirmé ne pas avoir d'objections à leur installation, il n'y a absolument aucune raison pour que ces dispositifs ne soient pas obligatoires. Apparemment, d'autres discussions sont en cours. On parle beaucoup, mais au bout du compte, il n'y a toujours pas d'enregistreurs de données dans les locomotives. C'est tout simplement inacceptable.

Une deuxième question évoquée par le Bureau de la sécurité des transports est la nécessité d'avoir un mécanisme d'appoint pour ralentir le train en cas de vitesse excessive. À l'ère de la technologie moderne, il ne fait aucun doute que les dispositifs d'aiguillage et les rails peuvent être reliés au système de freinage. Cette technologie existe: on appelle cela un système de commande intégrale. Ce dispositif est installé partout aux États-Unis. Amtrak, par exemple, l'utilise. Depuis 2005, il est obligatoire sur tous les trains aux États-Unis. Par conséquent, dans le cas de l'accident de Burlington, le train aurait automatiquement ralenti à la vitesse appropriée et n'aurait pas quitté les rails parce qu'il allait trop vite.

Initiatives ministérielles

Une autre question exige à l'occasion notre attention, la fatigue du conducteur. Il arrive qu'un conducteur se présente au travail à 8 heures du matin. Si le train est en retard, ou si, pour une raison quelconque, il y a un bris ou des problèmes mécaniques, le conducteur attend longtemps avant de commencer à travailler. En pareil cas, quand le conducteur commence à travailler, il a déjà attendu plusieurs heures, et il se peut qu'il soit très fatigué.

● (1255)

Nous devons un jour nous pencher sur toute la question des passages à niveau. Nous n'avons présenté aucun amendement à cet égard parce qu'il s'agit d'une question assez complexe. Un grand nombre de constructeurs ont bâti des immeubles en copropriété et des centres commerciaux près des voies ferrées. Certaines entreprises ferroviaires affirment que, si les municipalités veulent aller de l'avant et permettre la construction de tels complexes dans des secteurs où les trains passent, elles devraient à tout le moins les en aviser.

Les municipalités et les administrations locales sont de compétence provinciale. Plusieurs aspects de cette question échappent à la compétence du gouvernement fédéral. Mais nous devons tout de même nous pencher sur cet enjeu. Nous ne voulons pas qu'un entrepreneur construise une série de tours d'habitation ou tout un quartier d'un côté d'une voie ferrée, puis une école ou un centre commercial de l'autre côté. Les gens ont alors tendance à traverser la voie ferrée, et ce, même s'il y a des barrières en place. Ils pourraient prendre des raccourcis et s'exposer à des risques. Il faut tenir compte de la sécurité ferroviaire dans la planification urbaine parce qu'il s'agit d'un enjeu des plus importants.

En Europe et en Asie, de plus en plus, on construit les passages à niveau et les voies ferrées sur différents niveaux: soit le train descend dans un tunnel, soit il monte sur un pont; ainsi les piétons peuvent traverser directement. Il ne s'agit donc pas d'un raccourci. Dans certains cas, ce sont les piétons qui empruntent un pont pour traverser la voie ferrée. C'est un peu plus coûteux, mais c'est beaucoup plus sécuritaire que de demander aux gens de faire un détour pour traverser la voie ferrée et de ne pas utiliser de raccourcis.

Les associations ferroviaires s'inquiètent beaucoup de cet enjeu, mais puisque la Chambre est saisie depuis si longtemps du projet de loi S-4, Loi améliorant la sécurité ferroviaire, les membres du comité, les autres députés et les néo-démocrates n'ont pas voulu ralentir l'examen du projet de loi. L'étude du projet de loi au comité a été faite de manière accélérée, c'est pourquoi je n'ai pas présenté d'amendement sur les enregistreurs de conversations, sur le système de commande intégrale des trains, sur les passages à niveau ou sur la fatigue des conducteurs. Ces enjeux sont importants. Ils devraient donc plus tard faire l'objet d'une étude, peut-être dans le cadre de recommandations ultérieures.

Le ministre m'a confirmé que les enregistreurs de conversations seraient bientôt utilisés. Après tant d'années d'attente, on aura enfin recours à ces enregistreurs, et nous n'avons pas besoin de rendre leur utilisation obligatoire. Je ne le croirai pas tant que je ne l'aurai pas vu, mais voyons ce que l'avenir nous réserve.

Dans les quelques minutes qui me restent, je veux parler rapidement des autres recommandations du Bureau de la sécurité des transports, auxquelles Transports Canada n'a pas donné suite. Je vais en énumérer quelques-unes.

Le ministère des Transports, en collaboration avec l'industrie ferroviaire et d'autres organismes de réglementation d'Amérique du Nord, devrait établir un protocole de signalement et d'analyse des

défaillances des longrines tronquées de wagons-citernes, de façon à ce que les wagons dangereux soient réparés ou retirés du service.

Transports Canada n'a pas davantage suivi la recommandation voulant que, de concert avec les gouvernements des provinces, on accélère le processus de mise en œuvre d'une norme nationale sur la signalisation avancée indiquant une faible garde au sol aux passages à niveau. Les passages à niveau sont très importants, et il nous faut une signalisation avancée.

Le CN devrait prendre des mesures efficaces d'identification et d'atténuation des risques pour la sécurité en conformité avec les dispositions de son système de gestion de la sécurité. Nous devrions l'obliger à le faire, et pas seulement le lui demander poliment. Nous devrions encourager Transports Canada à mettre en œuvre des normes visant à rendre la signalisation relative à l'information sur les numéros d'urgence plus visible aux passages à niveau — eh oui, il est de nouveau question des passages à niveau —, à mener des évaluations de la sécurité aux passages à niveau dans le couloir Québec-Windsor où circulent des trains de voyageurs à grande vitesse, et à s'assurer que les moyens de défense sont suffisants pour atténuer les risques de collision entre un camion et un train.

● (1300)

Il y a beaucoup d'autres recommandations dont je veux parler, mais il ne me reste pas beaucoup de temps. Je sais que, si nous travaillons ensemble, nous pourrions prendre les mesures qui s'imposent et accroître encore plus la sécurité ferroviaire au Canada.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée de son discours. Je voudrais livrer quelques réflexions.

Quand on regarde l'industrie ferroviaire, on constate qu'il y a un besoin croissant d'offrir des services de transport rapide dans les centres urbains. En effet, on envisage de plus en plus différents modes de transport rapide pour les centres urbains et on néglige bien souvent l'importance de cet aspect lorsqu'il est question de sécurité ferroviaire. Je me demande si la députée pourrait nous dire quelques mots à cet égard.

J'aimerais aussi savoir si le Nouveau Parti démocratique a adopté récemment une position au sujet de toute la question de la nationalisation. Appuie-t-il toujours l'idée de nationaliser une ligne de chemin de fer?

Mme Olivia Chow: Monsieur le Président, je suis reconnaissante au député de m'avoir rappelé que le gouvernement libéral a privatisé le CN dans les années 1990. Cette privatisation a donné lieu à l'élimination d'un grand nombre de voies ferrées et de services de passagers. Les voies ont été abolies.

C'est au gouvernement libéral que nous devons la perte de ces services. Au fil des ans, nous avons perdu 10 000 kilomètres de voie ferrée. C'est énorme. Pensez à tous les villes et villages qui sont privés de services ferroviaires et de services de transport de marchandises. De nombreux camions pourraient être retirés de la circulation puisque de grandes quantités de marchandises peuvent être acheminées par train. Ce mode de transport est bien meilleur pour l'environnement et bien plus sécuritaire. J'aurais aimé que cette privatisation n'ait pas eu lieu.

● (1305)

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NDP): Monsieur le Président, la députée de Trinity—Spadina fait un travail phénoménal sur ce dossier. Je sais que toute ma circonscription lui sait gré de son important travail.

Initiatives ministérielles

Comme je l'ai déjà dit à la Chambre, j'ai été une victime directe d'un important déraillement sur la ligne du CN qui a entraîné l'une des plus vastes pollutions de la nappe phréatique par du combustible de soute C de toute l'histoire de l'Amérique du Nord, dans le lac Wabamun. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a rédigé un rapport. J'ai pu constater certains changements, mais sa recommandation concernant les lacunes de la planification en cas d'urgence m'inquiète beaucoup. Dans son dernier budget, le gouvernement a supprimé tous les moyens d'intervention d'urgence du gouvernement fédéral alors que nous avons été victimes du plus vaste déversement de combustible de toute l'histoire. De graves incidents continuent à se produire en Alberta. Il y a beaucoup de trafic de pétrole et de produits chimiques, y compris au cœur même de ma circonscription.

La députée pourrait peut-être nous en parler un peu. Malheureusement, ces compagnies possèdent énormément de terres dans notre pays. De nombreux wagons de produits chimiques passent dans ma circonscription, mais la ville n'y peut rien parce que ce sont les compagnies ferroviaires qui sont propriétaires des terres. Il y a des voies ferrées le long de tous les grands cours d'eau de notre pays.

La députée peut-elle nous dire si à son avis le gouvernement fédéral devrait faire quelque chose et commencer à s'occuper de ce problème en aidant éventuellement les municipalités ou d'autres entités à racheter ces terres?

Mme Olivia Chow: Monsieur le Président, le Bureau de la sécurité des transports s'est beaucoup préoccupé de ce que vient de dire ma collègue. Il a recommandé que le ministère des Transports étende les dispositions de sécurité des normes de construction concernant les wagons de 286 000 livres à tous les nouveaux wagons-citernes non pressurisés transportant des produits dangereux.

Il a aussi demandé au ministère de faire des études approfondies sur le comportement des matériaux organiques saturés sous charge cyclique. Il a proposé de faire en sorte que les normes et méthodes d'entretien tiennent compte des risques qui découlent de l'acheminement d'un tonnage élevé sur des voies autres que des voies principales. Il a aussi déclaré que le ministère des Transports devait veiller à évaluer si les règles actuelles du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada et les instructions actuelles des compagnies ferroviaires sont adéquates relativement au signalement immédiat des retards de trains à toutes les personnes intéressées lorsqu'il y a un risque pour la sécurité.

Enfin, il a demandé au ministère des Transports d'établir des normes minimales concernant le type et l'emplacement des clôtures nécessaires le long des emprises ferroviaires à proximité des ponts de chemin de fer et des autres zones où l'on constate de fréquentes incursions de piétons.

Ces recommandations montrent que le Bureau de la sécurité des transports tient à ce que Transports Canada, les municipalités et les compagnies ferroviaires oeuvrent ensemble à préserver la sécurité.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais remercier ma collègue de Trinity—Spadina de son intervention; elle m'a ramené à l'esprit le révérend Bill Blaikie, ancien député d'Elmwood—Transcona, qui réprimandait régulièrement la Chambre des communes à propos de la nécessité de faire transporter la marchandise lourde par rail et non par le réseau routier. Nous devrions en faire notre priorité dans l'intérêt de l'environnement et de la sécurité ferroviaire et pour toutes sortes d'autres raisons.

Il y a une chose dont j'aimerais que ma collègue nous parle. Il est aujourd'hui question de la Loi sur la sécurité ferroviaire. On a

réclamé un examen des services de transport ferroviaire ainsi qu'un examen des coûts associés. Les agriculteurs des Prairies se font escroquer qu'ils se faisaient escroquer dans les années 1930, parce que personne n'a procédé à un examen pour déterminer s'il existe un lien entre les sommes qu'ils paient pour faire transporter leur grain et le coût réel du service.

La députée peut-elle nous parler de la nécessité pour la Chambre de procéder immédiatement à un examen du coût du transport ferroviaire?

• (1310)

Mme Olivia Chow: Monsieur le Président, cela fait des années que les agriculteurs des Prairies attendent qu'on régleme les normes de service régissant le CN et le CP.

Il n'existe actuellement aucune norme de service. Un examen a été fait, cependant. Au terme de celui-ci, on a recommandé un processus de médiation et la prise de règlements. En mars, avant les dernières élections, les conservateurs ont promis de prendre un règlement en la matière. Ils ont promis de réglementer le CN et le CP afin de leur imposer des normes de rendement et des normes de service. La situation actuelle est totalement injuste car le CN et le CP ont tout le pouvoir, contrairement aux agriculteurs des Prairies — qu'ils cultivent du soja, des céréales ou des lentilles — qui n'en n'ont pas.

Les agriculteurs n'ont aucun pouvoir. On ne leur donne même pas un préavis suffisant. On ne leur donne aucune information. Ils attendent depuis si longtemps. Aucun règlement n'a encore été pris, ce qui est malheureux. Si le CN et le CP étaient réglementés, les normes en matière de service et de sécurité seraient beaucoup plus rigoureuses. Nous pensons même que la réglementation mènerait à une expansion, parce que les agriculteurs se sentiraient plus à l'aise d'emprunter le réseau ferroviaire pour expédier leur grain au port. Ils n'auraient plus besoin d'envisager d'autres options, comme le transport routier.

M. Pat Martin: Monsieur le Président, on nous parle encore d'un examen de la sécurité ferroviaire. Le projet de loi parle d'un examen des services de transport ferroviaire et de la réglementation promise. Mais, c'est un examen des coûts du transport ferroviaire qu'il me faut.

On dirait que les requins de l'industrie ont recommencé à arnaquer les agriculteurs des Prairies en toute impunité. Le dernier examen des coûts du transport ferroviaire auquel nous avons procédé a eu lieu il y a 15 ans. La Commission canadienne du blé estime qu'ils paient 30 p. 100 de plus que ce qui serait un prix raisonnable pour le transport de leur grain.

La Chambre n'a-t-elle pas l'obligation d'effectuer un examen des coûts du transport ferroviaire pour veiller à ce que les agriculteurs des Prairies ne se fassent pas arnaquer par les requins de l'industrie?

Mme Olivia Chow: Monsieur le Président, je suis d'accord. Nous avons besoin d'un examen des coûts du transport ferroviaire.

Le CN est très rentable. J'ai pu constater il y a deux jours que ses profits avaient augmenté de 13 p. 100. Des milliards de dollars sont engrangés tandis que les agriculteurs des Prairies n'obtiennent pas les services dont ils ont besoin, se font arnaquer et perdent des millions de dollars parce que leur grain n'arrive pas à temps au port.

Initiatives ministérielles

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le Président, vous me permettez de dire d'emblée que je vais partager le temps dont je dispose avec le député de Winnipeg-Nord. On aime faire ça en famille, et je sais que mon collègue travaille fort de son côté, car on connaît l'importance du chemin de fer dans les Prairies comme dans tout le reste du Canada.

Je dois avouer que je n'ai pas envie de donner à nouveau toutes les statistiques, car on en a parlé abondamment.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À ce que je vois, le député de Bourassa souhaiterait partager le temps qui lui est accordé. Comme il s'agit du troisième tour, j'imagine qu'il veut obtenir le consentement unanime de la Chambre pour partager le temps qui lui est accordé à ce stade-ci. Le député a-t-il le consentement unanime?

Des voix: D'accord.

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, c'est un débat qui fait l'envie du monde parce que c'est probablement le seul projet de loi duquel tout le monde convient. Je remercie le député de Beauce qui était contre le projet de loi au début et qui a dit y être favorable par la suite. Comme on le constate, même lui voit la lumière parfois. On le remercie.

Chose certaine, j'étais fier lors de la dernière réunion du comité de proposer d'accélérer le processus et de faire rapport sans proposition d'amendement pour qu'on puisse ramener le projet de loi à la Chambre. C'est un dossier qui fait l'affaire de tous parce que la santé et la sécurité ne sont pas une affaire de partisanerie. Tout le monde a fait son effort et a bien travaillé dans ce dossier.

C'est un dossier qui devait être étudié dans le cadre du projet de loi C-33 qui est malheureusement mort au *Feuilleton*. On sait que, par la suite, ce dossier a fait l'objet, dans l'autre Chambre, du projet de loi S-4.

Je veux d'emblée commencer par remercier mon collègue le sénateur Mercer, qui a fait un travail admirable. Ce qui est important et intéressant dans ce projet de loi, c'est que nous avons mis en avant une série d'amendements dans le cadre du projet de loi C-33. Ces amendements ont été acceptés presque à l'unanimité grâce, notamment, au travail inlassable de mon collègue de Markham—Unionville qui a su répondre et bien travailler.

On pourrait parler de ce qu'on pourrait faire de plus. Il y a évidemment beaucoup de choses à faire de plus. Traiter de la sécurité et de la santé est une affaire continue. On devait le faire pour être en symbiose avec les autres transports. Il était donc essentiel de le faire. On sait que, sur les plans aérien et maritime, des mesures avaient déjà été mises en avant. Il est important qu'on puisse faire la même chose en ce qui concerne le chemin de fer.

Je remercie également les députés des deux côtés de cette Chambre, notamment le ministre qui a su répondre à mes questions. On a dit plus tôt *that he was quiet*. C'est vrai qu'il est parfois tranquille en ce qui a trait à plusieurs dossiers, mais il a au moins répondu à la question dans celui-ci. J'en suis fort aise.

Comme ancien ministre, j'ai toujours été favorable à cette capacité, dans un cadre curatif comme préventif, d'avoir un certain pouvoir pour protéger la qualité de vie des gens. Je pense que c'est en fait le noyau même de ce projet de loi, c'est-à-dire donner une capacité d'intervention au ministre. C'est évidemment un pouvoir qui peut être délégué. Bien souvent, cette intervention empêche de

s'empêtrer dans des dédales administratifs ou bureaucratiques. Il est essentiel, sur le plan démocratique, que le représentant du peuple, par l'entremise d'un ministre, puisse avoir cette capacité et ce pouvoir d'intervention. Bien souvent, cette prévention peut sauver des vies. C'est essentiel de la faire.

Il est clair que ce projet de loi, en résumé, améliorera cette capacité de surveillance qu'a Transports Canada. Cela accroîtra les pouvoirs de ce ministère en matière d'application de la loi. Il y aura des amendes, de façon punitive. C'est important. Ce n'est pas toujours suffisant, mais c'est important.

Je trouve également nécessaire qu'il y ait une personne responsable en matière de sécurité. L'autre élément qui est essentiel à mon avis, c'est que des hommes et des femmes — on dit *whistleblower*, en anglais — soient capables d'intervenir et puissent intervenir sans être victimes d'intimidation. Bien souvent, on le sait, l'information, c'est le pouvoir. Lorsqu'on se rend compte, que ce soit dans le secteur privé ou public, qu'on peut avoir cette capacité « Politique », d'intervenir et de prévenir des problèmes, c'est de bon aloi et essentiel.

Évidemment, on doit suivre un processus qui apportera une certification. Cette certification est vitale, selon moi. C'est un pas dans la bonne direction. C'est même plusieurs pas dans la bonne direction. On a su démontrer qu'on avait aussi une oreille attentive, par suite des deux rapports en ce sens. C'était essentiel et important de pouvoir intervenir.

Cependant, j'ai une inquiétude, car ce n'est pas la fin, ce n'est pas une panacée. Tous nos amendements ont été acceptés, mais il faut aller un pas plus loin par la suite parce qu'il y a une réalité rurale et une réalité urbaine. J'ai posé des questions au ministre. Évidemment, il y a toute cette notion de responsabilisation des individus, des parents et de tous ceux et celles qui ont un rôle à jouer dans la surveillance. On peut mettre des clôtures de 12 pieds. On peut mettre toutes sortes d'infrastructures pour empêcher les gens de passer, malheureusement les gens passent quand même.

● (1315)

Avec la réalité urbaine que l'on vit, et même dans certains cas la réalité rurale, il sera important que l'ensemble des intervenants puisse redéfinir un pacte pour qu'à la suite de l'adoption de ce projet de loi, on puisse passer à une autre étape et s'assurer que l'ensemble des acteurs puisse s'entendre au sujet de la sécurité.

Plus tôt, ma collègue de Trinity—Spadina a parlé de certains éléments qu'on pourrait ajouter pour bonifier cette sécurité, bonifier toute cette question de protection, tant celle du passager que celle des travailleurs.

D'ailleurs, c'est aujourd'hui le 1^{er} mai. Il est de bon aloi de souligner que c'est la Journée internationale des travailleurs et travailleuses et on doit aussi penser aux travailleurs et travailleuses du chemin de fer qui font un travail assez admirable.

Il ne s'agit pas seulement de se battre sur le plan juridictionnel. On ne peut pas dire que parce qu'il s'agit du secteur privé, ou des provinces, on ne s'en occupe pas, ou dans le cas des municipalités, dire que ce sont les créatures des provinces et donc qu'on ne s'en mêle pas.

Initiatives ministérielles

En ce qui a trait à la sécurité et à la protection, il sera essentiel que l'on mette de l'avant une entente avec l'ensemble des acteurs, que ce soit la Fédération canadienne des municipalités ou les grandes villes. Là où il y a des traverses de chemin de fer, il sera essentiel que l'on puisse se doter d'outils supplémentaires pour protéger nos jeunes et les gens qui, trop souvent, par témérité, décide de traverser les voies ferrées.

Également, c'est sûr que le fait d'avoir une certification, ce n'est pas la fin, mais plutôt un moyen. C'est un outil supplémentaire qui permettra justement de faire de la prévention.

Oui, le train est l'un des modes de transport les plus sécuritaires. L'autre jour, on a parlé du déraillement de train à Burlington; on était très peinés de cette situation. Aurait-on pu éviter ce genre d'accident?

• (1320)

[Traduction]

Pour éviter ce genre d'accident, il faut donner aux gens tous les outils nécessaires pour assurer leur sécurité. J'ai proposé une procédure rapide au comité parce que nous avons discuté de la question des deux côtés, pas seulement cette fois-ci mais avant même la précédente législature. C'est un long débat qui remonte à 2006 et ce n'est pas la première fois que nous parlons de sécurité et de prévention. Voilà pourquoi le Parti libéral du Canada assumera sa responsabilité en appuyant le projet de loi.

Je crois qu'il est très important de préciser que si nous sommes tous d'accord pour travailler ensemble, que le gouvernement soit majoritaire ou non, ce sera une bonne chose pour la démocratie parce que nous montrerons vraiment que nous sommes tous des représentants égaux avec un rôle à jouer. Le fait que nous puissions proposer des amendements et en discuter dans les deux Chambres pour le bien de nos collectivités est une bonne nouvelle aujourd'hui. C'est une leçon dont nous devrions prendre acte. Comme on le dit dans le film *Jusqu'au bout du rêve*, si nous le construisons, ils viendront.

Tout cela s'est parfaitement déroulé. Je suis très heureux des réponses que Transports Canada et le ministre nous ont donné sur la question. Le ministre et moi ne sommes pas toujours d'accord, mais je reconnais qu'en l'occurrence il a été à la hauteur. Nous envisageons d'autres nouvelles formules pour plus tard parce qu'il y a encore d'autres questions de choix en matière de sécurité.

Ce qui est important, c'est que c'est un dossier actif. Il faudra voir ce qui se passera à l'avenir, mais nous avons ici un cadre qui répond aux questions que nous voulions aborder et nous constatons que les intervenants, comme les syndicats, sont au même diapason. Rien n'est parfait, mais je crois qu'il vaut mieux réaliser quelque chose d'imparfait qu'attendre que la perfection arrive, comme on dit.

Nous appuyerons le projet de loi S-4.

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD): Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à préciser que les chemins de fer occupent une place très importante au Canada. Dans ma circonscription d'Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, je travaille en collaboration assez étroite avec un groupe de Sault Ste. Marie intitulé CAPT pour rétablir les trains de voyageurs dans le nord de l'Ontario.

Nous considérons que ce projet de loi va dans le sens de la protection du réseau ferroviaire et de ses utilisateurs. Je pense que c'est un élément important. Néanmoins, il a fallu très longtemps pour en arriver là.

Comme mes collègues le savent, ce projet de loi a été déposé lors de la précédente législature et a failli être adopté. Je vais donc

demander à mon collègue de nous dire pourquoi il faut faire vite avec ce projet de loi.

• (1325)

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, adoptons le projet de loi maintenant, si c'est ce que souhaitent les députés. J'ai déjà fait en sorte qu'il fasse l'objet d'un examen accéléré par le comité.

Pour en revenir au sujet à l'étude, en toute franchise, je pense que le projet de loi S-4 est une question de culture et que si, ensemble, nous mettons de l'avant tous ces processus, nous pourrions y arriver. Nous visons tous le même objectif, soit améliorer notre qualité de vie.

Je crois au chemin de fer. Notre pays a été construit sur le chemin de fer. C'est l'élément qui relie les régions entre elles. Nous allons être en mesure d'implanter des politiques de ce genre et de changer la culture dans toutes les régions.

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses commentaires sur cette question importante. Je lui saurais gré de nous dire ce qu'il pense de la situation actuelle sur le plan de la sécurité.

Au cours des dernières années, en Colombie-Britannique, il s'est produit un certain nombre de déraillements et d'accidents ferroviaires, qui ont provoqué des déversements dans des voies navigables et causé des inquiétudes dans des collectivités. Je me demande si le député pourrait nous faire part de ses commentaires sur ce projet de loi important et sur ses effets possibles sur des déversements à l'avenir.

Je prierais également le député de nous dire ce qu'il pense non seulement de la nécessité d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire au pays, mais aussi du problème du bruit aux passages à niveau à proximité des secteurs résidentiels. J'aimerais aussi qu'il nous dise comment le projet de loi pourrait régler certaines des préoccupations soulevées par des résidents.

L'hon. Denis Coderre: Monsieur le Président, ce sont des problèmes de longue date. Le député me pose deux questions. À propos de la première, je pense que les technologies de rechange pourraient apporter des solutions au bruit. À propos de la seconde, dans le cas du projet de loi S-4, je pense qu'il s'agit aussi d'une question de prévention.

Selon moi, les voies ferrées sont sûres. Évidemment, il y a des déraillements et des accidents déplorables. Il faut toujours veiller à ce qu'ils soient analysés en toute transparence afin de comprendre ce qui s'est vraiment produit. Cependant, grâce au projet de loi S-4, nous serons mieux outillés pour prévenir au lieu de guérir.

Il faut régler les problèmes. Cependant, grâce à l'outil de prévention et au processus de certification ainsi qu'aux dénonciateurs et à la possibilité de nous transmettre l'information nécessaire pour que nous sachions ce qui se passe dans une entreprise donnée ou que nous connaissions l'état de la voie ferrée, je pense que l'adoption du projet de loi sera une très bonne chose qui pourra prévenir des incidents. Il faut faire preuve de vigilance.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je remercie mon collègue, le député de Bourassa, d'avoir accepté de partager son temps de parole avec moi. Je sais qu'à titre de porte-parole du Parti libéral dans ce dossier, il a fait un travail exemplaire pour faire comprendre à tous qu'il était important d'adopter le projet de loi le plus vite possible.

Initiatives ministérielles

C'est beau à voir. Il n'y a pas si longtemps, nous avons étudié le projet de loi à l'étape de la deuxième lecture, et aujourd'hui nous en sommes à la troisième lecture. J'imagine que nous serions enchantés de l'adopter aujourd'hui même pour que le processus arrive enfin à bon terme.

Le projet de loi nous a déjà été soumis avant la dernière campagne électorale. Il s'agissait alors du projet de loi C-33, qui a vu le jour dans cette enceinte. Je le rappelle parce que certains se demandaient pourquoi le projet de loi nous arrivait du Sénat.

Cependant, je crois que nous ressentons la nécessité d'adopter le projet de loi rapidement, surtout parce que nous sommes conscients de toute l'importance qu'il revêt pour l'industrie ferroviaire dans son ensemble, mais aussi afin de faire tout en notre pouvoir pour améliorer les services dans ce domaine d'un bout à l'autre du pays.

Cela fait longtemps que des changements substantiels ont été apportés à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Si j'ai bien compris, il faut remonter aux années 1990. Le gouvernement Chrétien y a apporté des modifications notables, je crois, en 1999. Or, beaucoup de choses se sont passées depuis. Si nous sommes actuellement saisis du projet de loi, c'est entre autres pour tenir compte de ces changements et de ce que divers intervenants ont signalé au gouvernement.

Notons que toutes sortes de gens et de groupes ont pu participer à l'élaboration de la mesure législative dont nous sommes saisis aujourd'hui.

C'est intéressant. Lorsque j'ai lu le projet de loi et certaines notes de mon collègue de Bourassa, j'ai remarqué les dispositions sur la protection des dénonciateurs et j'ai constaté qu'il est très important que les gens qui travaillent dans l'industrie ou pour une société ferroviaire puissent, sans craindre de perdre leur emploi, faire part de leurs inquiétudes en ce qui concerne la sécurité d'un élément x, quel que soit cet élément. À mon avis, c'est bien que de telles dispositions se trouvent dans le projet de loi.

Je me souviens qu'au Manitoba, nous avons appuyé une mesure semblable visant à protéger les dénonciateurs et qu'elle avait été fort bien reçue.

À mon avis, les mêmes principes s'appliquent ici. Ainsi, des questions raisonnables seraient soulevées, car les personnes oeuvrant dans l'industrie se sentiraient désormais à l'aise, sachant que, si elles ont une préoccupation concernant la sécurité, elles pourraient la signaler sans craindre d'être congédiées.

Ce n'est là qu'un aspect du projet de loi dont nous sommes saisis faisant qu'il est si important qu'il soit adopté. Au bout du compte, je pense que tous les députés reconnaissent que le projet de loi améliorerait la sécurité générale de notre réseau ferroviaire. C'est ce qui ressort des observations formulées à son sujet, que ce soit à l'étape de l'étude en comité, à la deuxième lecture, ou maintenant, à l'étape de la troisième lecture. Selon moi, c'est une bonne chose.

Il importe également de reconnaître que des comités consultatifs, des membres de nos syndicats et d'autres personnes ou groupes ont eu l'occasion de se faire entendre. J'y ai déjà fait allusion. Le Parti libéral a eu cette possibilité, et je me réjouis qu'en ce qui concerne ce projet de loi, le gouvernement semble avoir écouté et agi en conséquence.

•(1330)

Il convient de noter — et je le dis avec ironie —, que le gouvernement n'a pas besoin de recourir à l'attribution de temps pour faire adopter ce projet de loi, ce qui me donne une raison de plus de

penser que nous assistons à une approche mettant davantage à contribution tous les partis pour reconnaître que c'est une bonne idée.

Il y a tout lieu de le penser parce que les conséquences des accidents ferroviaires, qu'ils surviennent dans les localités rurales ou dans les centres urbains, sont très grandes. À grande échelle, un déraillement peut forcer l'évacuation de tous les habitants d'une localité. À petite échelle, une personne peut être frappée par un train et perdre la vie. De tels accidents se produisent trop souvent. En fin de compte, c'est ce que nous voulons empêcher en adoptant le projet de loi S-4 aujourd'hui.

Je veux souligner l'importance de la sécurité ferroviaire. Il ne suffit pas que le gouvernement fédéral adopte cette mesure législative. Tous les intervenants doivent collaborer. Parmi eux, il y a les administrations municipales. Je dirais que les administrations municipales de nos localités rurales ont toutes un rôle à jouer. Dans de nombreux endroits, ce sont elles qui, essentiellement, décident où il y aura une signalisation ferroviaire ou des barrières qui sont levées pour laisser passer les voitures.

Les gouvernements provinciaux aussi doivent assumer leurs responsabilités. Une bonne partie de la surveillance des routes relève d'eux. Ils doivent aussi faire leur part et assumer les responsabilités qui leur reviennent.

Il va sans dire que c'est aux compagnies ferroviaires, comme le CN, le CP, VIA Rail et d'autres sociétés qui utilisent le réseau ferroviaire canadien, qu'il incombe avant tout de veiller à ce que les voies ferrées et les véhicules qu'elles utilisent pour transporter des marchandises répondent à des normes de qualité élevées afin de réduire le plus possible les risques de dommages pour les personnes et les collectivités.

J'ai déjà parlé du rôle capital qu'a joué l'industrie ferroviaire dans l'essor de la ville de Winnipeg et de nombreuses municipalités. Je voudrais parler plus précisément de Winnipeg. Le réseau ferroviaire a toujours fait partie de ma vie, de plus ou moins loin, notamment en raison de l'incidence que l'industrie des chemins de fer a eue sur mes ancêtres. Je pourrais vous dire comment, tant à l'époque de mon grand-père que de nos jours, le réseau divise le territoire des municipalités.

La dernière fois que j'ai eu l'occasion de prendre la parole, j'ai parlé des rues Main, Salter, McPhillips, Arlington — qui se trouve entre les deux précédentes —, de la rue Keewatin et de la route 90. Toutes ces rues passent soit au-dessus ou en dessous des voies du CP. Des dizaines de milliers de personnes vivent à proximité des gares de triage du CP. Il est indéniable que les électeurs que je représente sont particulièrement concernés par le projet de loi et son adoption. C'est une question de sécurité ferroviaire.

Je vois que mon temps de parole est écoulé. J'avais posé une question concernant l'expansion du transport en commun rapide et le rôle de premier plan que les voies ferrées pourraient jouer dans celle-ci. C'est un sujet sur lequel j'aurai peut-être l'occasion de revenir.

Initiatives ministérielles

• (1335)

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, il y a une foule de bonnes raisons pour déménager la gare de triage du Canadien Pacifique en dehors du cœur de la ville que je représente, dans Winnipeg-Centre. Il y a un besoin pressant d'espaces verts, de lieux récréatifs et de logement abordable au centre-ville, mais l'une des raisons les plus impérieuses, dans le cadre du projet de loi que nous étudions aujourd'hui, c'est que depuis 1882, la gare de triage — qui est située en plein milieu du centre-ville de Winnipeg — a été le théâtre de quantité de déversements, de collisions et même d'explosions. En réalité, la raison pour laquelle nous avons deux villes isolées — la partie nord et la partie sud de Winnipeg — c'est qu'en 1882, on a décidé de construire la gare de triage exactement là où elle se trouve encore aujourd'hui.

En vertu de la loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer, si une municipalité s'adresse au ministre des Transports lui-même, en invoquant des raisons de sécurité ou de développement urbain ou d'urbanisme, le gouvernement fédéral peut — et il l'a déjà fait par le passé — défrayer jusqu'à 50 p. 100 des coûts pour enlever ces voies ferrées au centre-ville, afin de permettre le développement urbain et de protéger la sécurité de la population habitant aux environs.

Le député croit-il lui aussi que le ministre des Transports devrait consentir à une demande de Winnipeg de déménager la gare de triage au nouveau port intérieur de CentrePort, afin que nous ayons un terminal intermodal et une plaque tournante du transport baptisé CentrePort?

• (1340)

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, le député de Winnipeg-Centre et moi venons de deux circonscriptions mitoyennes. La mienne est au nord du chemin de fer, alors que la sienne est au sud.

L'idée proposée par le député mérite qu'on en discute davantage. Il ne fait aucun doute que la proposition du député aurait des retombées économiques considérables, non seulement dans le Nord de Winnipeg, mais dans tout le Manitoba. Les retombées se propageraient également dans tout le pays, et elles se chiffreraient probablement à plus de deux milliards de dollars.

Par ailleurs, nous ignorons où on établirait la gare routière du CP destinée aux entreprises de camionnage situées dans la partie Nord qui distribuent les marchandises transportées par les trains. Le député parle d'un terrain de plusieurs centaines d'acres.

C'est une idée qui vaut la peine d'être examinée. En ce qui me concerne, j'appuie l'idée sans réserves, et je serais favorable à une discussion non partisane avec le gouvernement provincial visant à déterminer dans quel secteur de la ville de Winnipeg on pourrait déménager la gare, et à savoir si le projet est réalisable. Si on pouvait mettre en oeuvre ce projet, il serait merveilleux que le gouvernement fédéral y participe, surtout quand on songe au CentrePort et à l'essor économique dont pourrait profiter pendant longtemps des milliers de Manitobains.

M. Pat Martin: Monsieur le Président, les chiffres présentés par mon collègue de Winnipeg-Nord sont excessifs. Le Manitoba a pu compter sur Lloyd Axworthy et Reg Alcock, de bons ministres influents. Ils ont tous deux avancé cette idée. À l'époque, les coûts associés au déménagement des voies ferrées étaient de 80 millions de dollars, et devaient être partagés.

Le vice-président du Canadien Pacifique a déclaré qu'il faudrait 12 ans pour démanteler ces voies ferrées. Pendant une réunion, Tim Sale l'a confronté en lui disant que, puisqu'il n'avait fallu que trois

ans pour construire la totalité du chemin de fer Canadien Pacifique entre Thunder Bay et Victoria pendant les années 1880, et ce, même si les travailleurs ne pouvaient compter que sur des mules et des pioches et qu'il a fallu creuser des tunnels dans les montagnes, il ne voyait pas pourquoi il faudrait 12 ans pour démanteler quelques voies ferrées dans la ville de Winnipeg, alors que partout dans les Prairies, on démantèle des voies ferrées en un temps record. Selon lui, il n'aurait fallu que quelques mois.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je ne contesterai pas les propos du député. Cela dit, Winnipeg a la chance d'avoir une toute nouvelle aérogare, dont la construction a coûté plusieurs centaines de millions de dollars.

Il serait intéressant d'examiner les coûts réels. Tout comme le député, je suis d'avis que Lloyd Axworthy et Reg Alcock ont été des députés libéraux de haut calibre. J'imagine que les chiffres qu'ils ont fournis étaient exacts à l'époque.

J'aimerais beaucoup poursuivre la discussion à ce sujet. J'ai hâte d'en parler de nouveau avec le député de Winnipeg-Centre.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Avant de donner la parole au député d'York-Sud—Weston pour la reprise du débat, je dois lui dire que je l'interromprai à 14 heures pour passer aux déclarations de députés.

Le député d'York-Sud—Weston a la parole.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui pour appuyer le projet de loi S-4, Loi sur la sécurité ferroviaire, qui en est aujourd'hui à l'étape de la troisième lecture et du rapport.

Comme d'autres députés l'ont mentionné, ce projet de loi a vu le jour pendant une législature précédente, et c'est en grande partie grâce à la députée de Trinity—Spadina qu'il avait alors été présenté. Je tiens à féliciter la députée et tous ceux qui ont travaillé à l'élaboration de ce projet de loi. Je pense par exemple aux gens de l'industrie, des syndicats et des agences de sécurité qui ont contribué aux améliorations importantes que prévoit cette mesure législative.

Il s'est malheureusement écoulé six ans depuis le début de l'étude visant à déterminer s'il fallait ou non améliorer cette mesure législative. Nous espérons donc que la Chambre adoptera le projet de loi aujourd'hui. On attend depuis trop longtemps. Quand il est question de sécurité, plus précisément de sécurité ferroviaire, un sujet d'une importance capitale pour les Canadiens, une attente de six ans est beaucoup trop longue, comme plusieurs députés l'ont déjà signalé.

Les voies ferrées traversent des zones urbaines densément peuplées. Si nous voulons assurer non seulement la sécurité des travailleurs ferroviaires et des passagers, mais aussi celle des personnes qui habitent près des voies ferrées, nous avons besoin d'un cadre qui régitte l'exploitation sécuritaire du réseau ferroviaire. Ce projet de loi est un grand pas dans la bonne direction. Il n'est toutefois pas complet, comme je l'expliquerai dans quelques minutes.

Tous les enfants savent que si notre pays a pu se développer, c'est grâce au chemin de fer, qui joue un rôle clé dans le transport des marchandises et des passagers d'un océan à l'autre. Nous croyons, en fait, que les voies ferrées devraient jouer un rôle encore plus important dans le transport des passagers, et peut-être même des marchandises, au Canada.

Initiatives ministérielles

Le train est plus efficace que les voitures pour transporter des passagers, et plus efficace que les camions pour transporter des marchandises. La circulation routière serait réduite dans les villes et sur les autoroutes si on utilisait davantage les voies ferrées pour expédier des marchandises en toute sécurité. J'insiste sur les mots « en toute sécurité », aspect que le projet de loi contribuerait à assurer.

Le réseau ferroviaire s'étend sur plus de 73 000 kilomètres et, comme l'a souligné la députée de Trinity—Spadina, des segments entiers du réseau ont été enlevés. Au total, 10 000 kilomètres de voie ferrée ont été retirés du réseau de transport. La perte la plus récente est la voie secondaire du Canadien Pacifique entre la capitale nationale, Ottawa, et North Bay. La compagnie ferroviaire a agi ainsi non pas pour des questions de rentabilité, mais parce qu'elle voulait, entre autres, utiliser le métal pour remplacer des rails ailleurs sur le réseau.

Il est dommage que la voie ferrée n'ait pu être utilisée pour le transport de passagers ou de marchandises, parce qu'elle va d'ici à North Bay sans pratiquement traverser de villes. Même si un train se déversait sur ce tronçon, aucune maison ou entreprise ne serait en danger.

L'an dernier, les voies ferrées ont permis à quelques 72 millions de passagers de se déplacer, et 66 p. 100 du fret acheminé par voie de surface l'a été par train. Il va sans dire que les voies ferrées constituent une part importante de l'infrastructure de ce pays.

Cependant, il y a certains endroits où l'on continue de construire des voies ferrées. Un grand nombre de voies ferrées sont en construction dans ma circonscription. Nous sommes en train d'accroître la capacité du corridor ferroviaire qui la traverse pour la faire passer de 40 trains par jour à 464 trains par jour. Voilà l'une des raisons pour lesquelles je suis si impatient que le projet de loi soit adopté: je veux que le gouvernement ait les pouvoirs nécessaires pour veiller à ce que ce chemin de fer soit exploité de façon sécuritaire.

Il se peut que le gouvernement décide, pour diverses raisons, qu'il ne relève pas de la réglementation fédérale et qu'il ne soit donc pas assujéti à cette mesure législative. Je veux que l'ensemble du réseau ferroviaire du Canada soit géré de façon sécuritaire et efficace, et ce, qu'il s'agisse des voies ferrées utilisées pour le transport de passagers ou de celles utilisées pour le transport de marchandises lourdes, et il est ici question de rails lourds, et non de rails légers comme ceux des systèmes de trains légers que l'on trouve dans certaines villes.

Selon le Bureau de la sécurité des transports, il y eu 1 081 accidents ferroviaires en 2009, dont 68 déraillements sur des voies principales. Si le trafic ferroviaire continue de croître comme on le prévoit — et les entreprises ferroviaires nous disent qu'il augmentera à peu près au même rythme que l'inflation, soit 3 p. 100 par an —, il s'accroîtra de 40 p. 100 d'ici dix ans, et les risques d'accident augmenteront donc aussi.

• (1345)

Les représentants de l'industrie ferroviaire croient que la meilleure façon d'éviter les accidents aux passages à niveau est d'enlever ceux-ci. Il suffirait de fermer la route. C'est la solution la plus facile pour empêcher les accidents aux passages à niveau. Il n'y aura pas de voitures traversant les voies ferrées. Elles régneront en maître incontesté.

Cette solution est impossible dans un grand nombre de centres urbains du pays. Le gouvernement met de côté une toute petite somme — approximativement 12 millions de dollars par année, d'après le secrétaire parlementaire du premier ministre — pour enlever les passages à niveau au Canada. Je suppose que l'on

aménage alors des passages à croisement superposé afin que les voies aillent au-dessous ou au-dessus des couloirs ferroviaires ou que ces derniers soient au-dessus ou au-dessous des voies.

Le problème, c'est que ces 12 millions de dollars permettront d'aménager peut-être la moitié d'un passage à croisement superposé, alors qu'il existe des centaines, et probablement des milliers — je n'ai pas le nombre devant moi — de passages à niveau au Canada, et que chacun d'entre eux peut provoquer un accident mortel. En fait, il y a deux semaines, il y a eu un accident mortel sur les voies ferrées à Toronto. Un piéton s'est fait tuer. Nous n'avons pas besoin d'autres situations de ce genre.

En mettant en oeuvre cette loi, le ministre des Transports devrait tenter d'éloigner les gens des voies ferrées.

L'un des nouveaux éléments clés du projet de loi consiste à obliger les sociétés de chemin de fer à obtenir un certificat d'exploitation. Pour obtenir un certificat, ces dernières doivent notamment être dotées d'un système de gestion de la sécurité jugé acceptable par Transports Canada. Aux termes du projet de loi, il est essentiel que le système de gestion de la sécurité soit jugé acceptable par Transports Canada, car le ministère doit savoir que la société de chemin de fer qui fait une demande de certificat d'exploitation a des mesures en place qui préviendront les accidents, le surmenage de ses employés — c'est d'ailleurs la raison pour laquelle les syndicats appuient le projet de loi — et les collisions entre trains.

Une collision mettant en cause un train de passagers est survenue récemment à Burlington, en Ontario. Personne n'en connaît encore toutes les causes exactes, mais la vitesse était certainement un facteur. Le train allait beaucoup trop vite à un changement de voie. La vitesse indiquée à cet endroit était de 15 kilomètres à l'heure. Or, le train roulait à environ 60 kilomètres à l'heure. Il a déraillé. Il y a eu des pertes de vie et des blessés.

Ce qui préviendra en grande partie bon nombre de ces accidents, c'est ce qu'on appelle parfois un système de commande intégrale des trains. Conformément à ce système, la vitesse du train n'est pas contrôlée par une seule personne qui surveille des lumières. Les choses fonctionnent aujourd'hui comme elles fonctionnaient il y a 160 ans: ce sont des lumières qui indiquent au conducteur s'il doit ralentir ou accélérer.

Les systèmes de commande intégrale sont monnaie courante dans le monde entier, sauf en Amérique du Nord. Il y en a déjà dans certaines régions des États-Unis, mais pas au Canada. C'est un dispositif qui permet de contrôler la vitesse d'un train de l'extérieur. Si un feu passe rouge et que le train doit ralentir, sa vitesse va être contrôlée automatiquement si le conducteur ne le fait pas lui-même.

C'est l'évidence même, et pourtant le gouvernement ne semble pas avoir l'intention d'imposer ce système sur nos voies ferrées. Pourquoi?

On commencerait ainsi dès maintenant à éviter des accidents. Certes, cela entraînerait des coûts pour les compagnies ferroviaires, mais ça fait partie des coûts de fonctionnement d'une entreprise. Les compagnies qui circulent aux États-Unis vont déjà devoir respecter l'obligation d'avoir un système de commande intégrale dans ce pays. Elles doivent déjà aménager leur infrastructure en ce sens. Les trains du CN, du CP et de ViaRail qui circuleront aux États-Unis vont devoir respecter cette exigence, et pourtant, pour une raison mystérieuse, le gouvernement n'est pas prêt à l'imposer au Canada.

Déclarations de députés

Je me demande pourquoi on attend toujours qu'un accident ou un problème se produise pour agir. À peu près tout le monde se rend compte que ce serait une bonne contribution à la sécurité de notre réseau ferroviaire.

Un certain nombre de problèmes découverts dans le domaine de la sécurité ferroviaire ne concernaient pas directement ce projet de loi, mais plutôt la supervision de la sécurité ferroviaire par Transports Canada. Dans un rapport de 2011, le commissaire fédéral à l'environnement et au développement durable a signalé de graves lacunes dans le transport des matières dangereuses.

• (1350)

C'est au ministre qu'il appartient de veiller à ce que ses fonctionnaires à Transports Canada fassent appliquer les lois existantes concernant la sécurité. Sinon, c'est qu'il y a quelque chose qui ne va pas dans le système.

Le commissaire a déclaré qu'il avait constaté des infractions dans 53 p. 100 des dossiers qu'il avait examinés, et que dans 73 p. 100 des dossiers — soit presque les trois quarts, ce qui est stupéfiant —, on n'avait pris aucune ou presque aucune mesure corrective. Nous avons une loi qui dicte les conditions de transport des matières dangereuses. Nous avons un mécanisme qui exige que Transports Canada effectue une surveillance et fasse appliquer la loi. Nous avons un commissaire qui a examiné cela et dit que Transports Canada ne faisait pas appliquer la loi, mais le gouvernement ne dit rien. On dirait que nous sommes incapables de faire appliquer nos propres lois.

Le projet de loi S-4 comprend tout un tas de dispositions généreuses pour le ministre qui décidera de la façon dont la loi sera appliquée. Il faut que le ministre agisse avec la plus grande prudence et la plus grande précaution avec ses fonctionnaires à Transports Canada pour protéger la sécurité des Canadiens, sinon il manque à ses devoirs.

Notre argument, c'est que si la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, qui est déjà en vigueur, n'est pas appliquée par ceux qui sont censés l'appliquer, soit le ministre et son personnel, n'est-il pas possible qu'il en soit de même pour le projet de loi S-4? Nous ne pouvons nous contenter d'adopter des lois que personne n'applique. Les conservateurs estiment que les lois doivent être appliquées à la lettre. Hier, le ministre des Affaires étrangères a affirmé que toutes les entreprises canadiennes doivent respecter la loi, où qu'elles soient. Il devrait en être de même au Canada, mais il revient au gouvernement d'appliquer ces lois.

Le projet de loi S-4 prévoit des peines plutôt sévères pour quiconque contrevient à ces dispositions. Les pénalités proposées sont de nature administrative, ce qui éviterait au ministre d'avoir à intenter un procès. Il aurait le pouvoir d'imposer une pénalité sans avoir à poursuivre un particulier ou une société pour avoir contrevenu à la loi.

Il reste à espérer que Transports Canada imposerait ces sanctions en cas de manquement. Il est inutile d'adopter une loi prévoyant toutes sortes de sanctions si nous ne les imposons même pas aux contrevenants. Nous espérons que ces mesures correctives seront rarement nécessaires, mais nous voulons néanmoins qu'elles soient prises lorsqu'elles s'imposent. Nous ne voulons pas nous retrouver dans une situation où le gouvernement ne tient pas compte de la loi ou ne l'applique pas suffisamment, comme cela semble être le cas dans le dossier du transport des matières dangereuses.

L'autre partie du projet de loi porte sur les émissions de polluants dans l'air. Voilà une question qui intéresse beaucoup les résidents de Toronto, qui seraient obligés de composer avec un couloir ferroviaire

emprunté par 464 trains par jour, ce qui revient à un train toutes les 90 secondes. Ces trains sont mus par des moteurs diesel de 4 000 ou 5 000 chevaux qui émettent de denses nuages de fumée noire. Les gens veulent savoir qu'on compte faire quelque chose pour limiter cette pollution.

Le projet de loi prévoit un mécanisme qui permettra au ministre d'exiger que les émissions soient réduites, limitées, réglementées ou surveillées. Il incombera au ministre d'imposer et d'appliquer le règlement.

La quantité de pollution générée par les locomotives crée tout un émoi, et les habitants de Toronto suivent le dossier avec grand intérêt. Quand les Torontois se sont penchés sur la question, ce qu'ils n'avaient pas fait jusqu'à ce qu'on leur annonce que la circulation passerait à 460 trains par jour, ils ont appris que les gaz d'échappement des trains contiennent des substances cancérigènes, de l'oxyde d'azote et d'autres matières très dangereuses pour la santé. Puisqu'on prévoit découpler la circulation ferroviaire sans pour autant prévoir l'imposition d'une quelconque limite, les gens des circonscriptions de la ville de Toronto, y compris la mienne, ont décidé d'exiger que les trains soient électriques.

En 1908, la ville de New York a banni les trains à combustible fossile. J'y reviendrai plus tard, puisque mon temps de parole est écoulé.

• (1355)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Le député de York-Sud—Weston disposera de cinq minutes lorsque la Chambre reprendra le débat. Dix minutes seront ensuite consacrées aux questions et aux observations.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

• (1400)

[Traduction]

L'ÉCOLE PUBLIQUE FLORADALE

M. Wladyslaw Lizon (Mississauga-Est—Cooksville, PCC): Monsieur le Président, le week-end dernier, c'est avec plaisir que j'ai participé au 50^e anniversaire de l'école publique Floradale, une école primaire située dans la circonscription que je suis fier de représenter, Mississauga-Est—Cooksville. Le gymnase de l'école était rempli d'élèves et de membres du personnel, actuels et anciens, ainsi que de parents. J'ai eu le privilège d'assister à des prestations de certains des nombreux élèves très talentueux qui fréquentent cette école. Leurs parents devaient être très fiers d'eux.

L'école Floradale est située près du centre de Cooksville, un des quartiers les plus diversifiés de Mississauga. Sa devise, « La diversité est notre force », est très inspirante non seulement pour les élèves, mais aussi pour nous tous, et elle incarne l'esprit du multiculturalisme canadien.

Je suis heureux et fier de féliciter la directrice, Carolyn Sossi Grant, et tous les membres du personnel de l'école à l'occasion de cet anniversaire très important. Je me réjouis à l'idée que bien d'autres élèves de l'école Floradale iront de succès en succès et recevront un enseignement qui leur assurera un brillant avenir.

Déclarations de députés

[Français]

LES SOEURS DE L'ENFANT-JÉSUS DE CHAUFFAILLES

M. François Lapointe (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, NPD): Monsieur le Président, il y a 100 ans, un groupe de religieuses quittait la France pour s'établir à Sept-Îles, Rivière-au-Tonnerre, Havre-Saint-Pierre et Natashquan. C'est à cette époque que la communauté des soeurs de l'Enfant-Jésus de Chauffailles commençait son oeuvre dans le domaine de l'éducation au Québec.

Quelques années plus tard, elles s'installent à Rivière-du-Loup où elles participent à la mise sur pied de nombreuses institutions d'enseignement et de santé. Elles furent présentes à Saint-Antonin et à La Pocatière, deux municipalités de ma circonscription.

Nous leur devons la création de l'hôpital Notre-Dame-de-Fatima, à La Pocatière. Elles ont collaboré à la mise sur pied du Collège Notre-Dame, à Rivière-du-Loup, une institution qu'elles soutiennent encore aujourd'hui.

Elles sont aussi actives au Cambodge, au Japon, au Tchad et en France. Toujours attentives aux besoins matériels et spirituels de tous, sans distinction de fortune, de race ou de religion, elles se livrent à un apostolat de compassion et de solidarité.

Je saisis ce moment solennel qui m'est offert pour remercier les membres de la communauté des soeurs de l'Enfant-Jésus de Chauffailles de leur engagement centenaire au Québec. Je me fais le porte-parole de toutes les communautés, qui ont tellement profité de leur dévouement, pour les saluer et les remercier.

Bon anniversaire et longue vie aux soeurs de l'Enfant-Jésus de Chauffailles.

* * *

[Traduction]

LA SANTÉ MENTALE

M. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC): Monsieur le Président, selon l'Association canadienne pour la santé mentale, 20 p. 100 de la population sera un jour ou l'autre aux prises avec un trouble mental, ce qui veut dire que chaque famille canadienne sera affectée d'une manière ou d'une autre. La bonne nouvelle, c'est qu'on peut se remettre d'une maladie mentale. C'est ce qui se produit dans la vaste majorité des cas.

Comme la semaine prochaine sera la Semaine de la santé mentale, je profite de l'occasion pour remercier tous les professionnels et tous les bénévoles de notre grand pays, notamment ceux de la filiale de l'ACSM située dans ma circonscription, Kelowna—Lake Country, où Shelagh Turner et son équipe travaillent sans relâche pour aider les résidents à optimiser leur santé mentale.

La santé mentale concerne tout le monde. Chacun de nous doit tendre la main à ceux qui ne voient plus la lumière au bout du tunnel et leur faire part de leurs expériences personnelles. Les choses peuvent s'améliorer et grâce à notre soutien, elles le feront bel et bien.

* * *

LE MOIS DU PATRIMOINE ASIATIQUE

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, le mois de mai est le Mois du patrimoine asiatique, qui souligne la riche histoire des Canadiens d'origine asiatique et leur apport important à l'édification du Canada, à son développement et à l'identité canadienne.

Les Canadiens d'origine asiatique permettent au Canada d'établir avec les économies à croissance rapide de l'Asie des liens culturels et commerciaux qui sont cruciaux.

[Français]

La diversité culturelle du Canada nourrit la richesse sociale, politique et économique de notre pays. Le Mois du patrimoine asiatique constitue l'occasion idéale de célébrer les différentes cultures asiatiques, ainsi que leur contribution à la croissance et à la prospérité de notre pays.

[Traduction]

Chaque année, au mois de mai, les Canadiens de ma circonscription, Vancouver Quadra, apprennent à mieux connaître l'histoire et l'apport des Canadiens d'origine asiatique en participant à des dizaines d'activités, notamment le festival annuel ExplorASIAN et diverses manifestations culturelles, culinaires et sportives.

J'invite tous les Canadiens à participer aux célébrations et à se joindre à moi pour rendre hommage aux Canadiens d'origine asiatique, qui forment une communauté florissante.

* * *

LE COMMERCE INTERNATIONAL

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Monsieur le Président, le budget de 2012 a marqué le début d'une relation plus profonde et plus forte entre le Canada et la région de l'Asie-Pacifique.

Ces dernières années, le gouvernement a stratégiquement élargi les accords culturels et commerciaux avec les pays de cette région afin de créer des emplois et de favoriser la croissance économique. Les possibilités qui s'offrent au Canada dans cette région dynamique sont extraordinaires. Les marchés de l'Asie-Pacifique ont un taux de croissance économique de deux à trois fois supérieur à la moyenne mondiale. Le Canada augmente le plus possible les occasions pour les entrepreneurs grâce à des accords novateurs dans les domaines du commerce, de l'investissement, du transport aérien ainsi que de la science et la technologie. C'est important pour tous les Canadiens, mais en particulier pour les gens de la Colombie-Britannique et les résidents de Vancouver-Sud. Nous sommes la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique au Canada.

La détermination du Canada à ne mener qu'un seul examen par projet et son engagement dans des négociations constantes en matière de libre-échange jetteront les bases de notre avenir grâce à la croissance économique et à la création d'emplois.

* * *

● (1405)

L'ASSOCIATION MULTICULTURELLE DE THUNDER BAY

M. John Rafferty (Thunder Bay—Rainy River, NPD): Monsieur le Président, je profite de l'occasion pour inviter les députés et les électeurs de ma circonscription, Thunder Bay—Rainy River, à se joindre à moi pour un voyage de 48 heures autour du monde.

L'Association multiculturelle de Thunder Bay accueillera en fin de semaine, au Fort William Gardens, le 39^e Festival folklorique annuel, qui promet d'être un des événements les plus colorés et divertissants de l'année.

Déclarations de députés

Chaque année, l'association rassemble des personnes de différentes origines et cultures pour faire part de leurs expériences collectives et donner à notre collectivité un aperçu de la vie ailleurs dans le monde. De la musique, de la danse, des plats et des oeuvres d'art et d'artisanat de plus de 20 régions du monde seront présentés par au moins 40 groupes ethnoculturels.

Veillez vous joindre à moi pour remercier Jeanetty Jumah et les quelque 1 000 bénévoles qui participent à la planification de l'événement, aux représentations et à la préparation des décorations du site et qui permettent à notre merveilleuse collectivité de vivre une expérience aussi enrichissante et vivante chaque année.

J'espère avoir le plaisir de tous vous voir à ce festival.

* * *

LES VICTIMES D'ACTES CRIMINELS

L'hon. Rob Moore (Fundy Royal, PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement a pris l'engagement de soutenir les victimes d'actes criminels. La semaine dernière, notre gouvernement a présenté un projet de loi visant à modifier le Code criminel de telle sorte que les délinquants soient davantage tenus responsables envers les victimes de leurs crimes en doublant la suramende compensatoire qu'ils doivent payer. Ce faisant, notre gouvernement se donne des moyens accrus d'aider les victimes et de répondre à leurs besoins.

Nous avons en outre créé le soutien fédéral du revenu pour les parents d'enfants assassinés ou disparus, dans le but d'aider les familles à faire face à la mort ou la disparition d'un enfant. Grâce à cette mesure de soutien, les parents pourront prendre le nombre de jours congé dont ils auront besoin, à la suite d'un tel événement tragique. Des prestations pourront leur être versées pendant une période maximale de 35 semaines, ce qui atténuera les difficultés financières que vivent alors les parents.

Notre gouvernement ne laissera pas tomber les victimes d'actes criminels et les autres Canadiens. Nous avons la ferme intention de voir à ce que nos rues et nos collectivités soient sûres. Nous continuerons de prendre des mesures importantes pour tenir les criminels responsables et renforcer le système de justice pour les victimes. Nous avons été élus en prenant l'engagement que nous poursuivrons notre travail dans cette optique.

* * *

LA LIBERTÉ ÉCONOMIQUE

M. Rob Anders (Calgary-Ouest, PCC): Monsieur le Président, en 1998, à peine un an après mon entrée en fonction en tant que député, le Canada se classait au 27^e rang de l'indice de liberté économique. Aujourd'hui, en 2012, selon le *Wall Street Journal*, il occupe le 6^e rang de ce classement.

Je devrais partager le mérite avec mes collègues du Parti conservateur, puisque c'est grâce à leurs votes que nous avons pu réduire les impôts et les taxes et appuyer les accords de libre-échange. Ces vaillants conservateurs ont fait passer la TPS de 7 à 5 p. 100, et ils viennent d'abolir le registre des armes à feu. Je ne vais cependant pas m'arrêter là. Je sens que mes collègues ont pris goût à la liberté et qu'il faut poursuivre dans cette voie. J'espère que d'autres accords de libre-échange seront présentés à la Chambre. Les compressions budgétaires ne font que commencer.

Imaginez ce que nous, conservateurs, allons pouvoir accomplir au cours des années qui restent avant les prochaines élections. Nous avons l'intention de rationaliser la réglementation environnementale pour éviter le chevauchement des compétences. Pensez à tous les emplois que nous pourrions créer et aux gens que nous sortirons du

chômage. Nous avons accompli de grandes choses, mais il nous reste encore beaucoup de pain sur la planche. Vive la liberté économique.

* * *

[Français]

LA JOURNÉE ARC-EN-CIEL SUR LA COLLINE

M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souhaiter la bienvenue à sept étudiants qui participent à la première Journée Arc-en-ciel sur la Colline annuelle. Il s'agit d'un événement non partisan organisé par le caucus LGBT du NPD, en partenariat avec l'organisme Jer's Vision. Il s'agit d'une excellente façon pour les étudiants de la communauté LGBT d'être témoins de l'excellent travail réalisé par leurs députés gays et lesbiennes sur la Colline.

[Traduction]

Ces étudiants sont des chefs de file dans leur milieu. Leur vie a parfois été marquée par des fléaux comme l'homophobie et l'intimidation. Mais, malgré cela — et peut-être à cause de cela —, ils ont trouvé la force intérieure de défendre leurs convictions. J'attends avec impatience le jour où l'un d'eux se joindra à moi en tant que député ici, sur la Colline.

[Français]

Des personnes LGBT représentent les Canadiens à tous les niveaux de gouvernement. Avec nos alliés, nous nous sommes battus pour le mariage entre conjoints de même sexe et pour l'inclusion de l'orientation sexuelle dans le Code criminel. Même s'il reste plusieurs batailles à mener, des journées comme d'aujourd'hui sont un important rappel que nous pouvons et que nous allons améliorer les choses.

* * *

[Traduction]

LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE

M. Chris Alexander (Ajax—Pickering, PCC): Monsieur le Président, pendant six longues années, la Marine royale canadienne, la Marine marchande canadienne et l'Aviation royale du Canada ont joué un rôle crucial dans ce qu'on a baptisé la bataille de l'Atlantique. Les efforts de ces courageux Canadiens ont permis aux navires de transporter des troupes et des produits essentiels jusqu'en Grande-Bretagne, ainsi que dans d'autres pays alliés.

Pendant que la guerre faisait rage en Europe, des Canadiens risquaient leur vie pour accompagner des convois qui traversaient l'Atlantique, bravant des conditions météorologiques et de navigation extrêmes, en plus des attaques des sous-marins allemands, afin de prêter secours aux forces alliées.

● (1410)

[Français]

La victoire lors de cette bataille a eu un prix: plus de 4 600 Canadiens et Terre-Neuviens y ont perdu la vie. Aujourd'hui, nous rendons hommage au courage, aux sacrifices et aux exploits de ces Canadiens et Canadiennes qui ont combattu et sont morts au cours de la bataille de l'Atlantique afin de nous apporter paix et liberté.

[Traduction]

Ce matin, à la séance du comité, il a été question des récents exploits de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, l'alliance la plus fructueuse de toute l'histoire de l'humanité. Sa réussite est due, à de nombreux égards, au sacrifice de ceux qui ont pris part à la bataille de l'Atlantique.

* * *

PLAST

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, nous célébrons cette année une étape importante pour une organisation qui a enrichi la vie des jeunes Ukrainiens partout dans le monde, y compris dans ma circonscription, Parkdale—High Park.

Cette année, l'organisation Plast, qui s'adresse à la jeunesse ukrainienne, célèbre le centième anniversaire de sa fondation. S'inspirant du scoutisme, fondé par Robert Baden-Powell, Oleksander Tysovsky ne voyait que des avantages à une organisation permettant aux jeunes Ukrainiens d'apprendre la valeur du travail d'équipe, de l'honnêteté, de la solidarité communautaire et du travail bien fait.

Depuis cent ans, la communauté ukrainienne a profité des avantages que procurent les connaissances et les expériences acquises grâce à l'organisation Plast, qui compte des assemblées dans huit pays, et dans six villes réparties dans l'ensemble du Canada. Je suis fière de représenter une circonscription de la ville de Toronto où se trouve la plus grande assemblée de l'organisation Plast au Canada.

Je joins ma voix à celle des autres députés néo-démocrates pour offrir mes plus sincères félicitations aux anciens et aux actuels membres de l'organisation Plast.

[La députée s'exprime en ukrainien:]

Syl'no, Krasno, Oberezhno, Bystro!

* * *

LES PENSIONS

M. Daryl Kramp (Prince Edward—Hastings, PCC): Monsieur le Président, malheureusement, lorsque vient le moment d'aider les aînés, le NPD parle beaucoup, mais il n'agit pas.

Depuis 2006, nous avons pris des mesures concrètes pour assurer la viabilité du système de revenu de retraite et faire en sorte que les Canadiens touchent des prestations le moment venu. Nous avons entre autres instauré le fractionnement du revenu de pension et les crédits en raison de l'âge, éliminé l'impôt fédéral sur le revenu pour 38 000 aînés à faible revenu, augmenté le Supplément de revenu garanti et l'exemption, mis en oeuvre le régime de pension agréé collectif, bonifié le Régime de pensions du Canada, investi dans la plus importante majoration du Supplément de revenu garanti des 25 dernières années et mis en oeuvre le renouvellement automatique du Supplément de revenu garanti.

Malheureusement, le NPD a voté contre chacune de ces mesures importantes.

Nous avons pris des mesures pour aider les aînés d'aujourd'hui, mais nous devons maintenant veiller à ce que les générations futures puissent compter sur leurs prestations de retraite au moment où elles en auront le plus besoin. Le gouvernement prend les mesures nécessaires pour assurer la viabilité de la Sécurité de la vieillesse pour les générations futures.

Déclarations de députés

De toute évidence, le fait que le NPD n'ait aucun plan en ce qui concerne la Sécurité de la vieillesse met en péril l'épargne-retraite des aînés de demain.

* * *

[Français]

JEAN-GUY MOREAU

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, je me lève à la Chambre aujourd'hui pour exprimer mes sincères condoléances à la famille de Jean-Guy Moreau, par suite de son décès.

Membre de l'Ordre du Canada, M. Moreau a profondément marqué notre culture, notamment en mettant en relief des pans de notre histoire par l'entremise des personnalités qu'il imitait, de Georges Brassens à Gilles Vigneault, en passant, bien sûr, par Jean Drapeau et René Lévesque.

Multidisciplinaire, Jean-Guy Moreau a su innover et a ainsi développé un style qui ne s'est jamais démodé. On se rappelle l'époque où il présentait des spectacles avec Robert Charlebois dans les boîtes à chansons, dans les années 1960. Quel chemin parcouru depuis! Son talent remarquable l'a amené à pourvoir le plus grand public d'un aperçu de l'actualité par l'entremise des gens qui la façonnent.

Je me lève donc aujourd'hui en reconnaissance de sa contribution et, suivant le propos de ses enfants qui ont dit: « S'il quitte la scène du théâtre de notre quotidien, c'est pour un show plus gros ». Je salue son apport qui servira d'inspiration à toutes les générations d'artistes en devenir.

* * *

[Traduction]

LES SYNDICATS DU SECTEUR PUBLIC

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Monsieur le Président, hier, les grands patrons des plus importants syndicats du secteur public du Canada ont imposé des augmentations à leurs membres, notamment de nouvelles cotisations pour financer l'action politique directe et appuyer les politiques d'imposition et de dépenses du NPD. Nous savons que ces cotisations additionnelles seront utilisées à des fins partisans, notamment des publicités politiques, des fonds de grève dotés de plusieurs millions de dollars, ainsi que des indemnités de départ pour les grands patrons des syndicats. Ces derniers, à l'instar du NPD, font toujours l'objet d'une enquête de la part d'Élections Canada en lien avec les dons illégaux qu'ils ont faits pendant la campagne électorale.

Le gouvernement ne pense pas que ces grands patrons des syndicats et leurs amis du NPD devraient forcer les fonctionnaires à cotiser davantage pour financer leurs campagnes politiques partisans, qui ne visent qu'à servir les intérêts des grands patrons des syndicats et du NPD.

Contrairement au NPD et à ses amis, les grands patrons des syndicats, le gouvernement veillera à ce que l'économie du Canada occupe la place qui lui revient: en tête du peloton.

Questions orales

•(1415)

*[Français]***LA JOURNÉE INTERNATIONALE DES TRAVAILLEURS ET TRAVAILLEUSES**

M. Thomas Mulcair (Outremont, NPD): Monsieur le Président, aujourd'hui, nous soulignons la Journée internationale des travailleurs et travailleuses. C'est l'occasion de célébrer l'immense contribution de tous les travailleurs qui oeuvrent sans relâche pour faire de notre société un meilleur endroit où vivre.

Mais au cours de la dernière année, nous n'avons pas souvent eu l'occasion de nous réjouir. C'est une année au cours de laquelle ce gouvernement a imposé un lock-out aux travailleurs des postes, pour ensuite imposer une loi qui les forçait à retourner au travail. Quel bel exemple de mauvaise foi.

[Traduction]

En fait, le gouvernement a ouvert la chasse aux droits des travailleurs. Il a piétiné leurs droits à la négociation collective, a mal administré la caisse de l'assurance-emploi, est revenu en arrière sur le plan de l'équité salariale et a raté toutes les occasions de prendre des mesures pour protéger les pensions des travailleurs.

Les néo-démocrates adoptent une approche différente. Qu'ils travaillent sur des projets de construction, exploitent nos ressources naturelles, soient commis dans un magasin ou oeuvrent à la fonction publique, les travailleurs sont les piliers de notre économie. Pourtant, nombre d'entre eux se sentent menacés.

[Français]

Aujourd'hui, nous prenons un instant pour souligner cette contribution et pour réitérer notre engagement à faire du Canada un pays plus prospère, et ce pour tout le monde.

* * *

*[Traduction]***LE DÉCORUM À LA CHAMBRE**

Mme Eve Adams (Mississauga—Brampton-Sud, PCC): Monsieur le Président, hier, le leader du NPD à la Chambre a exprimé la nécessité d'améliorer le décorum à la Chambre des communes. Le gouvernement se réjouit de toute initiative à cette fin. Toutefois, avant de critiquer les autres, le député devrait examiner ce qui se passe au sein de son propre parti.

Presque tous les jours, les députés néo-démocrates formulent des opinions excessives sur les politiques gouvernementales, se livrent à des attaques personnelles injustifiées et font des déclarations exagérées. Des injures aux blasphèmes, rien ne nous a été épargné. En fait, beaucoup de députés du NPD ont dû présenter des excuses pour les propos inappropriés qu'il avait tenus à la Chambre.

Si le NPD veut tellement améliorer le décorum à la Chambre, ses députés devraient mieux se conduire et éviter les injures, les blasphèmes et les accusations sans fondement.

Nous tenterons sincèrement de veiller à ce que les députés de notre parti observent le décorum. Le NPD prendra-t-il le même engagement?

QUESTIONS ORALES*[Traduction]***LA DÉFENSE NATIONALE**

M. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, quand un scandale éclate, la première question qu'il faut éclaircir est celle-ci: qui le savait et depuis quand?

Le ministre de la Défense nationale a répondu à cette question à propos des F-35. Il a déclaré que tous les membres du Cabinet connaissaient le coût total du F-35 et savaient qu'il existait une double comptabilité: une qu'ils utilisaient à l'interne, l'autre pour le grand public.

Le premier ministre est le chef du Cabinet. Pourquoi a-t-il permis à ses ministres de présenter au Parlement des chiffres qu'ils savaient trop bas d'au moins 10 milliards de dollars?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, encore une fois, le chef du NPD mélange tout.

Les chiffres dont il parle correspondent bien sûr aux coûts d'achat et de maintien en service. Les coûts de fonctionnement sont différents.

Il n'existe pas de double comptabilité, évidemment pas. Ni le vérificateur général ni personne d'autre ne l'a dit. Le ministre non plus, d'ailleurs. Ce n'est tout simplement pas vrai.

M. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, c'est le terme exact qu'a utilisé le directeur parlementaire du budget.

[Français]

Le ministre de la Défense nationale a admis que le Conseil des ministres était bel et bien au courant des coûts du F-35. Il a dit que le Cabinet avait approuvé son approche, une approche dénoncée autant par le directeur parlementaire du budget que par le vérificateur général lui-même.

Plutôt que de s'entêter à défendre un ministre qui a perdu le contrôle et un processus qui est hors de contrôle, pourquoi le premier ministre n'agit-il pas en bon administrateur public, pour une fois, en relançant tout le processus de remplacement des CF-18 selon les règles, cette fois-ci?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le ministre a dit que le Cabinet avait déterminé le budget pour l'acquisition de ces avions — et c'est le cas —, et il est clair que le gouvernement va respecter ce budget pour assurer une meilleure surveillance et une meilleure transparence du processus.

Nous avons répondu aux recommandations du vérificateur général, et la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux a déjà annoncé des étapes à cet égard.

[Traduction]

M. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, il faut que le bon sens finisse par l'emporter sur l'entêtement dans l'histoire des F-35. Cet avion a pris des années de retard, il a dépassé le budget prévu de plusieurs milliards de dollars, et il ne répond pas aux exigences du Canada. Le vérificateur général a indiqué que le gouvernement n'avait pas fait preuve de diligence raisonnable. On a déjà perdu des années à cause d'un processus qui avait été trafiqué.

Il semble que des fonctionnaires responsables recommandent maintenant de reprendre le processus depuis le début, comme le NPD le demande depuis toujours. Les conservateurs ont accepté de rebaptiser le Secrétariat du F-35, ce qui est déjà un début.

Maintenant, le premier ministre confirmera-t-il que le F-35 n'est pas le seul avion qui pourrait remplacer le CF-18?

• (1420)

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, encore une fois, le chef du NPD fait toute une série d'affirmations dans son préambule et les attribue au vérificateur général, alors que le vérificateur général n'a jamais dit ces choses-là.

Le gouvernement a dit qu'il répondrait spécifiquement aux recommandations du vérificateur général. Nous allons même au-delà de ces recommandations. Nous réexaminons tous les aspects de ce dossier car, avant de faire quelque dépense que ce soit, puisque nous n'avons encore rien dépensé pour cet achat, nous voulons nous assurer d'avoir toutes les réponses dont le Cabinet a besoin.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Monsieur le Président, évidemment, le vérificateur général a aussi déclaré que les conservateurs avaient choisi le F-35 en 2008 sans produire quelque document d'appui que ce soit.

Il est tout à fait inacceptable d'avoir des documents pour utilisation interne et d'autres destinés au Parlement. Je sais que le ministre de la Défense nationale est attaqué de toutes parts en raison de son implication dans le fiasco des F-35. Hier, lors de son témoignage, il a déclaré que le Cabinet avait approuvé les estimations de coûts qui ont induit la population en erreur.

Ma question s'adresse au ministre de la Défense nationale. Soutient-il toujours que tous ses collègues du Cabinet étaient au courant des déclarations trompeuses au sujet du coût des F-35?

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, comme dans le cas du chef de l'opposition, le préambule de la question est tout à fait erroné. Toutes ces prémisses sont fausses.

J'ai répondu à des questions au sujet du processus. C'est exactement ce à quoi j'ai répondu. Ce processus passe par le Cabinet.

Nous avons pris des mesures fermes. Nous avons mis en place un plan exhaustif dans le but d'examiner le processus d'approvisionnement futur. Comme le premier ministre l'a dit, aucune somme n'a été dépensée en vue de l'acquisition de l'appareil. Sous la gouverne du ministère des Travaux publics, nous continuerons d'examiner ce projet de remplacement de la flotte vieillissante de CF-18.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Monsieur le Président, le ministre donne rarement des réponses claires.

Il a dit à la Chambre qu'aucune somme n'avait été déboursée sur les F-35. Pourtant, 335 millions de dollars ont été dépensés. Il semble que ces dépenses inexistantes fassent l'objet d'un gel.

Il a déclaré au Parlement que chacun des F-35 coûterait 75 millions de dollars. Aujourd'hui, les fonctionnaires de son ministère ont déclaré au comité que ces appareils coûteraient beaucoup plus cher.

Le MDN dit qu'il garde plus que jamais le cap sur l'acquisition de F-35, tandis que le ministère des Travaux publics rebaptise le secrétariat. Peut-on savoir ce qui se passe réellement dans ce dossier?

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, encore une fois, comme c'est souvent le cas avec ce député, voici une question qui ne repose sur aucun fait.

Questions orales

Je viens de dire que, sous la gouverne du ministère des Travaux publics, nous allons poursuivre l'examen complet de cette acquisition importante. Le processus maintenant en place permettra d'accroître la transparence et les communications avec le Parlement et la population et d'assurer une surveillance indépendante. Le secrétariat fournira les réponses dont le Canada a besoin pour veiller à ce que nous obtenions l'appareil qu'il nous faut, au meilleur prix possible pour les contribuables.

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, une autre contradiction flagrante a été mise au jour aujourd'hui au Comité des comptes publics: le sous-ministre de la Défense nationale a dit que le vérificateur général se trompait lorsqu'il a discuté de questions d'ordre budgétaire à un comité, la semaine dernière.

J'ai une question pour le premier ministre. Nous nous trouvons dans une situation exceptionnelle. Le gouvernement affirme accepter le rapport du vérificateur général ainsi que ses conclusions et ses recommandations. Par contre, M. Fonberg — le sous-ministre de la Défense nationale — soutient quant à lui qu'il rejette les conclusions du vérificateur général.

Qui donc s'exprime au nom du gouvernement du Canada en ce qui concerne les conclusions du vérificateur général?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, encore une fois, on déforme les propos du sous-ministre.

Le gouvernement n'a laissé aucune place à l'équivoque: il accepte le rapport. D'ailleurs, comme l'a dit clairement la ministre des Travaux publics, le gouvernement a mis sur pied un comité de surveillance et un processus en plusieurs étapes afin que nous ayons réponse à toutes les questions pertinentes avant de procéder à quelque acquisition que ce soit.

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, ce n'est pas une question triviale, car elle porte sur la position du gouvernement du Canada en ce qui concerne les conclusions du vérificateur général.

Le vérificateur général a dit que les coûts n'ont pas tous été pleinement divulgués. Selon lui, il était complètement irréaliste de comparer les coûts de formation des pilotes des F-35 et les coûts de formation et d'entretien associés aux CF-18. Il a dit qu'on ne comptabilisait pas l'usure du matériel et le nombre d'appareils qui seront perdus avant la fin de leur cycle de vie. Selon lui, il fallait tenir compte du cycle de vie des appareils.

Mais voilà que le sous-ministre de la Défense nationale affirme aux Canadiens que le vérificateur général a tort. Qui parle au nom du Canada? C'est la question que nous posons.

• (1425)

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, encore une fois, on ne rapporte pas fidèlement les propos du sous-ministre de la Défense nationale.

Questions orales

Le gouvernement a accepté les recommandations du vérificateur général, notamment sa recommandation principale selon laquelle le gouvernement doit réexaminer tous les coûts et les réévaluer. C'est ce que nous ferons, entre autres, pour que tout soit transparent et que nous disposions de tous les faits avant d'aller de l'avant.

* * *

[Français]

LA RÉFORME DÉMOCRATIQUE

L'hon. Stéphane Dion (Saint-Laurent—Cartierville, Lib.): Monsieur le Président, non seulement la réforme du Sénat des conservateurs nous vaudrait les mêmes blocages parlementaires qu'aux États-Unis, non seulement une telle réforme serait injuste envers l'Alberta et la Colombie-Britannique, qui seraient sous-représentées dans ce Sénat élu, mais en plus, le projet de loi C-7 est inconstitutionnel, car changer la caractéristique du Sénat exige l'accord des provinces, ce que le Québec fera valoir avec raison devant la cour.

Pourquoi le gouvernement n'enterre-t-il pas cette réforme mal conçue, ce qui éviterait des disputes constitutionnelles coûteuses et inutiles?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement de l'Alberta vient de tenir une consultation publique, une élection, en vue de déterminer de futurs sénateurs. C'est une décision du gouvernement de l'Alberta, et notre gouvernement va respecter la volonté de la population de l'Alberta en nommant ces sénateurs à leur poste quand nous en aurons l'occasion.

* * *

LE BUDGET

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, les choix budgétaires des conservateurs font peur: des milliards de dollars pour le fiasco des F-35, alors que les conservateurs mettent la hache dans l'inspection des aliments, la sécurité aux frontières, la surveillance de la qualité de l'eau, bref dans les programmes essentiels pour la sécurité des Canadiens. Ces coupes irresponsables n'ont rien à voir avec le budget.

Quand les conservateurs vont-ils dire clairement quel sera le prix à payer?

L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor et ministre de l'Initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, le Plan d'action économique du Canada de 2012 est bien sûr notre plan pour les emplois, ainsi que pour la croissance et la prospérité économiques. Il maintient des taxes et des impôts bas tout en étant axé sur le retour d'un budget équilibré. Nous avons trouvé des moyens équitables, équilibrés et modérés d'économiser afin de réduire le déficit, en réduisant la taille de la fonction publique fédérale de 4 p. 100 sur trois ans.

[Traduction]

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, il ne s'agit pas d'emplois, il ne s'agit pas d'économies ni même de l'élimination de postes de soutien. Il s'agit de compressions dans les services qui assurent la santé et la sécurité des Canadiens.

Les conservateurs n'ont pas parlé de ces compressions dans leur campagne électorale. Ils n'ont jamais mentionné qu'ils avaient l'intention de sabrer le Programme de la sécurité de la vieillesse. Ils n'ont jamais dit un mot de la réduction de l'inspection des aliments et des services frontaliers. Les conservateurs vont de l'avant avec des

compressions de milliards de dollars sans que les Canadiens sachent exactement de quels services ils devront désormais se passer.

Quand les conservateurs ont-ils commencé à avoir si peur de la reddition de comptes?

L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor et ministre de l'Initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, permettez-moi de rectifier un certain nombre de faits. Nous avons constaté que 70 p. 100 des économies que nous pouvions réaliser étaient une question d'efficacité opérationnelle, et nous recourons à la pratique acceptée.

Les députés d'en face semblent se soucier des conventions collectives. Nous aussi, et c'est pourquoi nous informons les employés de façon raisonnable. C'est ce que nous commençons par faire. Ensuite, nous informons le public. C'est ce que nous faisons dans nos prévisions budgétaires et nos rapports trimestriels, de sorte que toute l'information est publique.

Il est bon pour le pays d'avoir un appareil gouvernemental plus léger et moins coûteux.

* * *

[Français]

LES PARCS NATIONAUX

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, parlons des conséquences des coupes puisque les conservateurs refusent de le faire.

Non contents d'éradiquer les processus d'évaluation environnementale, les conservateurs s'attaquent maintenant aux parcs nationaux. Plus de 1 600 emplois vont disparaître à Parcs Canada. Cela veut dire des saisons plus courtes et un accès restreint aux parcs et sites historiques.

Comme conséquence indirecte des compressions, l'industrie touristique régionale va perdre d'importants revenus.

Pourquoi les conservateurs s'attaquent-ils aux plus beaux sites naturels du pays?

[Traduction]

L'hon. Peter Kent (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement s'intéresse vivement au système canadien de parcs nationaux. Aucun gouvernement précédent n'a fait davantage que le gouvernement actuel pour protéger les espaces naturels du pays.

Parallèlement, Parcs Canada met la main à la pâte dans la réduction du déficit. Tout en effectuant des changements, Parcs Canada s'assure qu'il affecte un nombre suffisant d'employés aux endroits où se rendent les touristes et les visiteurs.

● (1430)

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, le ministre ignore ses propres constats. L'année dernière, le ministre a publié un rapport indiquant que plus de 3 milliards de dollars de retombées économiques sont attribuables chaque année à Parcs Canada et que la plupart de ces retombées profitent aux petites entreprises locales.

Les parcs nationaux rassemblent les Canadiens et attirent des touristes de partout dans le monde. Pourtant, après avoir miné le processus d'évaluation environnementale, les conservateurs sont en train de donner de grands coups de hache dans les emplois à Parcs Canada.

Le gouvernement a-t-il calculé les répercussions de ces compressions sur l'industrie touristique au Canada?

L'hon. Peter Kent (ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, je félicite ma collègue d'avoir bien cité mes propos de l'année dernière. Il est tout à fait vrai que nous attachons de l'importance à l'apport direct et indirect de nos parcs nationaux et de nos espaces protégés dans le PIB du pays chaque année, soit plus de 3 milliards de dollars.

C'est la raison pour laquelle nous avons la ferme intention d'augmenter la superficie totale des espaces protégés au Canada. Depuis 2006, notre gouvernement a ajouté à ces espaces une superficie équivalant à peu près à celle de l'Allemagne.

* * *

LES PÊCHES ET LES OCÉANS

M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NPD): Monsieur le Président, de toute évidence, le gouvernement ne comprend pas que les réductions au financement des parcs et de la protection environnementale nuisent aux économies locales.

De nombreuses localités côtières vivent de la pêche, et leur survie dépend des lois qui protègent l'habitat du poisson.

Le ministre des Pêches et des Océans se déleste de ses responsabilités. D'un côté, il abandonne l'industrie de la pêche et, de l'autre, il accorde une plus grande latitude à l'industrie pétrolière, qui pollue et détruit l'habitat du poisson.

Pourquoi le ministre compromet-il les océans, les lacs, les rivières et les localités de pêcheurs?

L'hon. Keith Ashfield (ministre des Pêches et des Océans et ministre de la porte d'entrée de l'Atlantique, PCC): Monsieur le Président, la question du député d'en face repose sur une fausse prémisse. Comme je l'ai expliqué hier, nous recentrons nos efforts sur la protection des poissons et de leur habitat plutôt que de les diriger vers les agriculteurs et leurs terres agricoles.

Ces mesures bénéficient d'un vaste appui. J'aimerais d'ailleurs rapporter ce que l'association des municipalités rurales de la Saskatchewan a écrit à ce sujet:

[...] les municipalités assument des coûts exorbitants pour se conformer aux dispositions de cette loi depuis plus de dix ans. L'association des municipalités rurales de la Saskatchewan remercie le gouvernement fédéral de ces changements [...]

M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NPD): Monsieur le Président, cela n'a rien à voir avec les champs des agriculteurs et les tranchées de drainage. Personne ne souscrit à cet argument, pas même les agriculteurs. Si c'était l'objectif du gouvernement, celui-ci aurait pu apporter des modifications mineures à la loi pour corriger ce problème.

Il a plutôt rédigé des modifications qui, de l'aveu même du ministre, ouvriront les portes aux grands projets industriels, et ce, aux dépens des pêches.

Quand le ministre cessera-t-il de tenter de cacher son attaque en règle contre la protection du poisson derrière les agriculteurs respectueux de la loi?

L'hon. Keith Ashfield (ministre des Pêches et des Océans et ministre de la porte d'entrée de l'Atlantique, PCC): Monsieur le Président, les façons de faire du ministère des Pêches et des Océans dans certains territoires préoccupent les Canadiens. Les agriculteurs, les propriétaires de chalets et les municipalités sont tous importants, et nous les écoutons.

La Fédération canadienne des municipalités a également déclaré:

Questions orales

Le gouvernement fédéral a promis de donner plus de mordant à la Loi sur les pêches en mettant en place des dispositions d'application là où il n'y en avait pas auparavant et en donnant aux organismes de réglementation de nouveaux outils juridiques pour empêcher les espèces envahissantes d'entrer au Canada [...]

Les dirigeants municipaux demandent depuis longtemps à Ottawa des réformes fondées sur le bon sens qui permettraient d'obtenir de meilleurs résultats pour les Canadiens.

* * *

[Français]

STATISTIQUE CANADA

Mme Hélène LeBlanc (LaSalle—Émard, NPD): Monsieur le Président, autant l'industrie que les collectivités qui vivent de la pêche vont faire les frais de l'entêtement des conservateurs à s'attaquer à la Loi sur les pêches.

Autres coupes, autres problèmes. La décision de sabrer 8 p. 100 du budget de Statistique Canada est troublante. En plus des compressions budgétaires, l'organisme doit composer avec une diminution des budgets des autres ministères qui financent ses enquêtes. Nous avons besoin des statistiques, notamment pour comprendre l'évolution des cycles économiques.

Comment le gouvernement peut-il se passer de données statistiques si importantes pour l'économie?

L'hon. Christian Paradis (ministre de l'Industrie et ministre d'État (Agriculture), PCC): Monsieur le Président, les Canadiens nous ont donné un mandat économique fort, ce qui veut dire que nous devons nous assurer que l'argent des contribuables est dépensé le plus efficacement possible.

Statistique Canada a identifié des économies afin de fonctionner de manière plus efficiente, tout en continuant à offrir aux Canadiens des statistiques et des services de grande qualité. C'est le mandat que les Canadiens veulent que nous accomplissions.

● (1435)

Mme Hélène LeBlanc (LaSalle—Émard, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs ne réalisent pas que Statistique Canada n'aura même pas assez d'argent pour s'acheter des journaux.

Depuis trois ans, le budget de l'organisme était gelé. Les coupes vont lui faire perdre 54 millions de dollars en budget d'opération, ce qui a fait dire au statisticien en chef qu'une année de sacrifices s'en venait.

Les conservateurs aiment contrôler les chiffres — on l'a vu dans le dossier des F-35 —, mais ils ne peuvent pas contrôler ce qui ressort d'une étude objective. C'est pour ça qu'ils veulent diminuer les budgets de Statistique Canada, pour mieux contrôler le message.

L'hon. Christian Paradis (ministre de l'Industrie et ministre d'État (Agriculture), PCC): Monsieur le Président, au contraire, le 2 mai dernier, nous avons reçu un mandat économique fort. Ce à quoi s'attendent les Canadiens, c'est d'avoir une gestion responsable et efficace des fonds publics.

Statistique Canada, comme toutes les autres agences gouvernementales, a identifié des économies potentielles. Notre devoir est de nous assurer que ces efficacités sont appliquées, tout en offrant un service de haute qualité aux Canadiens. La majorité de la population est avec nous dans l'accomplissement de ce mandat.

Questions orales

[Traduction]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD): Monsieur le Président, je sais que les conservateurs n'aiment pas fonder leurs décisions sur des preuves, mais ce n'est pas en charcutant Statistique Canada qu'ils feront disparaître les données qui ne font pas leur affaire.

Pourtant, le gouvernement continue d'imposer ses compressions injustifiées. Les conservateurs éliminent maintenant le Programme conjoint de protection civile, et ils ont aboli tout le financement destiné aux formations offertes par le Collège canadien de gestion des urgences. Cette décision privera de nombreux intervenants d'urgence régionaux de la formation et de l'équipement de base dont ils ont besoin pour intervenir dans des situations d'urgence, que ce soit à la suite d'un tremblement de terre ou d'un déversement de produits chimiques.

Pourquoi les conservateurs imposent-ils des compressions qui pourraient s'avérer catastrophiques pour les petites collectivités qui comptent sur ces programmes pour former leurs intervenants d'urgence?

L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC): Monsieur le Président, au Canada, la plupart des situations d'urgence se produisent dans des localités et sont gérées à l'échelle municipale par les autorités provinciales ou territoriales. Sécurité publique Canada coordonne ces interventions en collaboration avec toutes les organisations locales.

Nous ne sommes pas en train de menacer la sécurité des Canadiens. Au contraire, nous continuons de les protéger davantage de diverses façons.

* * *

[Français]

LES PENSIONS

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, hier soir, on a demandé au gouvernement combien d'argent il épargnerait à la suite du changement proposé au programme de la Sécurité de la vieillesse.

Le gouvernement refuse de nous donner l'information et dit que l'actuaire en chef fournira l'information aux députés après l'adoption de la mise en oeuvre du budget, pas avant.

Pourquoi le gouvernement cache-t-il cette information sur la Sécurité de la vieillesse? Les Canadiens ont le droit de savoir.

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, le fait est que c'est notre gouvernement qui s'assurera qu'il y aura un programme de la Sécurité de la vieillesse pour les générations futures. C'est exactement ce que nous faisons. C'est très important de comprendre que la population vieillit. Maintenant, il y a quatre personnes qui cotisent pour un retraité, mais bientôt, il n'y en aura que deux. C'est la raison pour laquelle il faut procéder à des changements.

[Traduction]

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, cela ne répond toujours pas à la question. La loi prévoit que le gouvernement doit dévoiler les coûts d'une mesure législative aux députés avant le vote. L'an dernier, les conservateurs ont été reconnus coupables d'outrage au Parlement parce qu'ils n'avaient pas fourni ces chiffres, et voilà qu'ils agissent encore de la même façon.

Les Canadiens savent combien leur coûteront les changements à la Sécurité de la vieillesse. Pourquoi les conservateurs ne nous disent-ils pas combien l'État économisera en apportant des changements à la Sécurité de la vieillesse? Est-ce parce que les chiffres prouvent que les experts ont raison, que la viabilité de la Sécurité de la vieillesse n'est pas en jeu et qu'il n'est pas nécessaire de faire passer l'âge d'admissibilité à 67 ans?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, le député demande quels seront les coûts pour les Canadiens. Les personnes qui reçoivent en ce moment des prestations de la Sécurité de vieillesse et celles qui prendront bientôt leur retraite ne perdront pas un sou. Ces personnes ne sont pas visées par les changements.

Cela dit, si nous voulons que les générations futures aient accès à la Sécurité de la vieillesse, nous devons apporter des changements, et c'est exactement ce que nous allons faire. L'actuaire en chef est d'accord avec nous, et le directeur parlementaire du budget l'était aussi il y a quelques mois.

* * *

[Français]

LES LANGUES OFFICIELLES

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, selon le commissaire aux langues officielles, le processus de dotation du poste de vérificateur général, l'an dernier, n'a pas tenu compte des exigences de la loi.

Les candidats identifiés sur la liste...

Le Président: À l'ordre. Je pense qu'il y a un problème technique du côté de l'interprétation.

La situation s'est-elle améliorée?

L'honorable député de Ottawa—Vanier peut-il recommencer?

• (1440)

L'hon. Mauril Bélanger: Monsieur le Président, je pense que cela apporte de l'eau à mon moulin de façon très adéquate.

Selon le commissaire aux langues officielles, le processus de dotation du poste de vérificateur général, l'an dernier, n'a pas tenu compte des exigences de la loi.

Les candidats identifiés sur la liste courte et le candidat éventuellement recommandé devaient être en mesure de remplir un critère jugé essentiel, c'est-à-dire le bilinguisme anglais-français, au moment d'entrer en poste et non après.

Le gouvernement conservateur compte-t-il recommencer le processus et, cette fois, respecter la loi?

L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, il est certain qu'on va protéger le fait français partout au Canada, respecter la Loi sur les langues officielles et toujours chercher, pour les postes et les nominations, des candidats qui ont des qualités très importantes pour le Canada.

Dans ce cas-ci, on parle du vérificateur général. Je suis certain que l'opposition est satisfaite de la qualité de son travail jusqu'à maintenant. Je suis certain que l'opposition sera satisfaite du processus qu'on continuera d'utiliser pour chercher des hommes et des femmes de grande qualité, bilingues, oui, pour les postes importants pour le Canada.

L'AGENCE DU REVENU DU CANADA

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le Président, de nouvelles accusations ont été déposées contre trois individus, dont un ancien chef de division de l'Agence du revenu du Canada, en lien avec des allégations d'extorsion de fonds envers des restaurateurs.

Avec les conservateurs, les problèmes s'accumulent à Revenu Canada. Depuis ces dernières années, la GRC enquête sur plusieurs allégations de corruption, de pots-de-vin, et j'en passe.

Ça commence à faire beaucoup pour le gouvernement de la loi et l'ordre.

Les conservateurs peuvent-ils nous expliquer en quoi ils ne sont pas responsables de ça?

[Traduction]

L'hon. Gail Shea (ministre du Revenu national, PCC): Monsieur le Président, nous sommes responsables, et c'est pourquoi des accusations ont été portées. Il s'agit d'une affaire très grave, et nous ne tolérons pas ce genre d'inconduite. Comme la Chambre le sait, cette enquête a été lancée il y a déjà un certain temps, et des accusations ont effectivement été portées.

Comme le député devrait le savoir, il serait inapproprié de commenter une enquête de la GRC qui est en cours ou une affaire dont les tribunaux sont saisis. Je peux en revanche garantir à la Chambre que le gouvernement assurera l'intégrité de notre régime fiscal.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le Président, la réalité, c'est que le gouvernement a manqué de vigilance. Des centaines d'actes répréhensibles grave, allant de la destruction de documents à la corruption, ont été commis à l'Agence du revenu du Canada. Nous avons appris aujourd'hui que trois anciens employés de l'agence ont été accusés d'avoir extorqué de l'argent à des propriétaires de restaurants et d'avoir proféré des menaces à leur égard. Maintenant que des accusations ont été portées, la ministre pourrait-elle nous expliquer comment elle a pu laisser une telle situation perdurer sous le gouvernement conservateur.

L'hon. Gail Shea (ministre du Revenu national, PCC): Monsieur le Président, l'affaire remonte à plus d'une décennie. Je peux garantir à la Chambre que le gouvernement prend effectivement toutes ces accusations très au sérieux. Les employés de l'Agence du revenu du Canada occupent un poste de confiance dans la fonction publique et nous leur demandons d'adopter un comportement professionnel et éthique. C'est pourquoi le gouvernement a augmenté de 127 p. 100 le budget destiné aux enquêtes internes et que nous avons presque doublé le nombre d'enquêteurs affectés à ces enquêtes.

* * *

L'ÉTHIQUE

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, la ministre de la Coopération internationale n'a toujours pas dit si elle comprenait la différence entre un comportement approprié et un comportement inapproprié. Par exemple, quand elle a amassé pour 17 000 \$ de factures de limousine, elle a tenté d'en dissimuler 8 000 \$, ce qui laisse entendre qu'elle savait avoir mal agi. La même situation s'est produite quand elle a gaspillé 5 000 \$ aux Junos, et qu'elle a dû rembourser des milliers de dollars. On aurait pu croire qu'elle avait appris sa leçon.

Questions orales

La ministre de la Coopération internationale pourrait-elle expliquer pourquoi elle rembourse seulement l'argent dépensé lorsqu'elle se fait prendre?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement a exposé clairement sa volonté de réduire les dépenses des contribuables. Les frais de déplacement des ministres sont de 15 p. 100 inférieurs à ceux des ministres du gouvernement précédent. C'est pourquoi la ministre a remboursé l'argent et a présenté des excuses à la Chambre.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, la ministre n'a toutefois pas expliqué pourquoi le premier ministre fait preuve de tant de laxisme à son égard vu son manque d'éthique et pourquoi nous devrions lui faire confiance à l'heure actuelle.

Au lieu de jouer au chat et à la souris, pourquoi la ministre ne nous informe-t-elle pas de toute autre dépense inconsiderée qu'elle a cachée aux contribuables, ou prépare-t-elle plutôt des excuses en prévision d'une prochaine bévée?

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, je répète que notre objectif consiste à respecter l'argent des contribuables. Le gouvernement s'est donné le mandat de rétablir et d'accroître la reddition de comptes et de réduire les dépenses des deniers publics. Nous avons donc réduit de 15 p. 100 les dépenses des bureaux des ministres, ce qui comprend les frais de déplacement. Dans ce cas précis, la ministre a remboursé les dépenses inappropriées.

* * *

● (1445)

LA JUSTICE

M. Parm Gill (Brampton—Springdale, PCC): Monsieur le Président, la criminalité inquiète les Canadiens. Ceux-ci ont confié à notre gouvernement le mandat clair d'assurer la sécurité de nos rues et de nos collectivités. Les crimes commis par les gangs et les efforts de recrutement qu'ils déploient posent un problème de plus en plus grave. Les jeunes sont souvent ciblés par des organisations criminelles, qui les invitent à grossir leurs rangs. C'est d'ailleurs une des raisons pour lesquelles j'ai présenté le projet de loi C-394, sur le recrutement par des organisations criminelles. Ce projet de loi leur enverrait un message percutant: le recrutement de jeunes par des gangs de criminels est une infraction grave méritant une peine sévère.

Le ministre de la Justice aurait-il l'obligeance de faire connaître à la Chambre la position du gouvernement à l'égard de mon projet de loi?

L'hon. Rob Nicholson (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de Brampton—Springdale d'avoir présenté ce projet de loi et de tout ce qu'il fait au nom de ses électeurs.

Nous aussi, nous nous soucions des efforts délibérés que déploient les gangs et autres organisations criminelles pour recruter des jeunes. C'est pourquoi je suis heureux d'annoncer à la Chambre que nous appuyons entièrement l'initiative du député visant à sévir contre ceux qui recrutent des gens dans des gangs criminels. Elle s'inscrit dans le cadre des efforts que nous déployons pour nous attaquer aux criminels et nous porter à la défense des Canadiens respectueux des lois. Nous atteignons nos objectifs et je remercie le député.

Questions orales

[Français]

AIR CANADA

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Monsieur le Président, ce soir, des milliers de travailleurs et de supporters d'Aveos vont défiler dans les rues de Montréal. Ils ne demanderont ni traitement spécial ni de chèque au gouvernement. Ils demanderont simplement qu'Ottawa applique la loi et que cesse la valse des excuses bidon pour ne pas le faire. Ils demanderont d'être traités avec dignité et respect par ce gouvernement.

Le gouvernement va-t-il faire preuve d'écoute à leur égard et intervenir ou va-t-il continuer d'ignorer sa propre loi?

M. Pierre Poilievre (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et pour l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, regardons honnêtement la proposition des néo-démocrates. Ils proposent que les contribuables financent un *bailout* pour une entreprise qui a déjà gaspillé 1 milliard de dollars, qui n'était pas prête à témoigner devant un comité parlementaire et qui n'a aucune perspective de réussite.

Nous n'allons pas dépenser l'argent des Canadiens et des contribuables pour faire ce genre de *bailout*. Nous allons plutôt continuer de bâtir une économie forte pour pouvoir créer des emplois pour tout le monde.

* * *

EMPLOI

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Monsieur le Président, le NPD veut que le gouvernement applique la loi pour sauver les *jobs* d'Aveos.

Sous le couvert d'une réforme de l'assurance-emploi, les conservateurs viennent de lancer une attaque de front contre les travailleurs de tout le pays. Ce qu'il veut faire, c'est tordre le bras aux chômeurs pour les forcer à accepter n'importe quelle *job*. On leur dit que, s'ils ne sont pas qualifiés ou s'ils ne veulent pas laisser leurs enfants derrière eux pendant des semaines, c'est bien « plate », mais on va leur couper les vivres.

C'est un manque de respect sidérant et une claqué en pleine face pour ceux qui perdent leur emploi bien malgré eux.

Ce gouvernement pense-t-il vraiment que c'est en jouant à la police et en condamnant les gens au *cheap labor* qu'il va être capable de régler sa crise de l'emploi?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, c'est très simple, il a tort. Il n'a pas raison. Nous allons nous assurer que tous les gens qui peuvent travailler auront accès aux informations concernant les postes disponibles et qu'ils pourront faire des demandes pour accéder à ces postes. On se sent mieux lorsqu'on travaille, plutôt que lorsqu'on ne travaille pas. Nous allons nous assurer que les gens qui veulent travailler auront l'occasion de le faire.

* * *

[Traduction]

LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

M. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, l'année passée, la députée de Trinity—Spadina et moi avons demandé pourquoi Gary Freeman — qui a vécu dans notre pays, de manière pacifique, pendant 40 ans et a eu plusieurs enfants — n'était pas autorisé à rentrer au pays. On nous a répondu

que c'était en raison d'un événement survenu à Chicago dans les années 1960, pour lequel il avait purgé une courte peine d'emprisonnement. Le gouvernement nous avait dit qu'il n'était pas autorisé à revenir au pays, parce qu'il n'était pas citoyen canadien.

Nous venons d'apprendre que Conrad Black, un criminel britannique, sera autorisé à rentrer au Canada, bien qu'il soit en train de purger une deuxième peine d'emprisonnement dans un pénitencier fédéral américain. Pourquoi deux poids, deux mesures?

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Citoyenneté, de l'Immigration et du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, les questions de ce genre relèvent de la vie privée. Je ne peux pas commenter des cas particuliers sans une renonciation à la protection de la vie privée. Cela dit, en ce qui concerne M. Black, je peux annoncer à la Chambre que j'ai informé mon ministère que s'il présente une demande, je ne m'en mêlerai pas, et qu'elle serait traitée par des membres indépendants et chevronnés de la fonction publique.

Si je me souviens bien, la personne dont parle le député — celle au nom de laquelle il a fait des interventions et qui cherche à revenir au Canada — a été condamnée pour le meurtre d'un policier aux États-Unis.

Nous croyons que les décisions relatives à l'admissibilité devraient être prises par des fonctionnaires et non des politiciens.

● (1450)

M. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, c'est tout simplement faux. Gary Freeman a vécu au Canada pendant 40 ans, et plusieurs de ses enfants vivent ici. Nous avons rencontré la presse avec sa femme, Natercia Coelho.

Il est clair que nous avons ici deux poids, deux mesures: d'un côté un Américain noir de Chicago, de l'autre, un Britannique blanc qui sort d'un pénitencier fédéral.

[Français]

Deux poids et deux mesures. Ça, c'est la honte des conservateurs.

[Traduction]

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Citoyenneté, de l'Immigration et du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, une telle allégation en dit plus long sur le chef de l'opposition que sur l'équitable...

Une voix: Vous devriez avoir honte, salir ainsi la fonction publique.

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre a la parole.

L'hon. Jason Kenney: Monsieur le Président, il revient aux fonctionnaires impartiaux et dûment formés, et non aux politiciens, de décider de l'admissibilité des demandeurs.

Je sais combien le député et son parti aiment donner un caractère politique à ce genre de situation. Ils s'attendent à ce que nous accueillions des tueurs de policiers, alors qu'ils souhaitent empêcher un ancien vice-président des États-Unis d'entrer au Canada.

Selon nous, la loi devraient être appliquée de manière uniforme par des fonctionnaires impartiaux et très bien formés, et non par des politiciens démagogues.

*Questions orales***STATISTIQUE CANADA**

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, de toute évidence, le gouvernement n'aime tout simplement pas les faits. Il a commencé par éliminer le formulaire détaillé du recensement, compromettant ainsi des années de collecte de données. Maintenant, il abolit la moitié des postes à Statistique Canada, qui fournit pourtant des données démographiques neutres qui sont essentielles aux petites entreprises, à la réussite des nouveaux arrivants et à la prestation de services publics. Tous les Canadiens en sortent donc gagnants.

Pourquoi le gouvernement fonde-t-il ses décisions sur des croyances et sur une idéologie plutôt que sur des preuves? Le gouvernement mettra-t-il fin à sa guerre à l'information en revenant sur ses compressions à Statistique Canada?

L'hon. Christian Paradis (ministre de l'Industrie et ministre d'État (Agriculture), PCC): Monsieur le Président, les Canadiens nous ont confié un mandat clair en matière d'économie. Voilà pourquoi — je le rappelle à la députée du tiers parti — il faut veiller à dépenser les deniers publics judicieusement et de manière aussi efficiente que possible, et ce, dans tous les ministères, y compris Statistique Canada.

Statistique Canada fait ces économies afin de gagner en efficacité tout en continuant à fournir des statistiques et des services de qualité aux Canadiens. Voilà ce que les Canadiens attendent de nous.

* * *

LA SANTÉ

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, la ministre de la Santé refuse de répondre aux questions qu'on lui pose sur les compressions draconiennes dans le domaine de la santé des Autochtones. Elle prétend que ces questions sont « inacceptables ».

Or, ce qui est inacceptable, c'est plutôt son mépris pour les préoccupations mêmes des dirigeants autochtones. La chef nationale des Inuits, Mary Simon, affirme que les compressions de la ministre sont scandaleuses. La présidente de l'association des femmes inuites du Canada Pauktuutit affirme que les femmes inuites en subiront directement les conséquences.

La ministre croit-elle aussi qu'il est inacceptable que ces organismes critiquent ses compressions?

L'hon. Leona Aglukkaq (ministre de la Santé et ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord, PCC): Monsieur le Président, étant donné la façon dont les libéraux ont géré les soins de santé dans notre pays, je n'ai pas de leçon à recevoir d'eux.

En ce qui concerne l'Organisation nationale de la santé autochtone, l'ONSA, la réponse est très simple. Lors de l'assemblée générale annuelle de l'Assemblée des Premières nations, les membres ont présenté une résolution visant à l'abolir. Parallèlement, trois dirigeants élus de l'ONSA m'ont écrit une lettre pour me demander d'abolir cet organisme qui était, selon eux, dysfonctionnel.

Nous les avons écoutés. Pourquoi les députés d'en face n'écoutent-ils pas les dirigeants autochtones dûment élus de notre pays?

* * *

[Français]

LES AFFAIRES DES ANCIENS COMBATTANTS

M. Sylvain Chicoine (Châteauguay—Saint-Constant, NPD): Monsieur le Président, ce gouvernement continue de dire aux

vétérans canadiens, qui ont défendu leur pays avec courage, qu'ils sont mieux de se débrouiller tout seuls. La décision de fermer neuf bureaux du ministère des Anciens Combattants ne fera qu'ajouter à la détresse de trop nombreux vétérans et de leurs familles, qui ont besoin d'aide.

Alors que nous apprenons que les suicides au sein du personnel militaire ont augmenté en 2011, comment ce gouvernement peut-il dire aux vétérans d'aller chercher de l'aide sur Internet plutôt que de parler à une personne en chair et en os?

• (1455)

L'hon. Steven Blaney (ministre des Anciens Combattants, PCC): Monsieur le Président, je félicite de sa nomination mon collègue. Le dossier des vétérans est un important dossier. On va continuer à offrir des services aux vétérans de partout au pays. On est même prêts à les augmenter, près des bases militaires et là où les besoins seront plus élevés.

Le nouveau porte-parole a une chose à faire s'il veut aider les vétérans, soit d'appuyer le budget de 2012, car on maintient les services offerts aux vétérans et on coupe dans la paperasse. Je l'invite à appuyer le budget de 2012 et les vétérans.

[Traduction]

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Monsieur le Président, cela n'a aucun sens. Il est en train de dire aux anciens combattants de l'Île-du-Prince-Édouard et de l'île du Cap-Breton que, pour voir quelqu'un, ils devront se rendre à Halifax.

Ce qui est pire, c'est que les conservateurs ferment tellement de bureaux que, lorsqu'ils composent le 1-866-522-2122, le numéro du service à leur intention, les anciens combattants se font répondre par un employé d'une entreprise privée du nom de Quantum. Celle-ci reçoit plus de 600 000 \$ de l'argent des contribuables pour répondre « Anciens Combattants Canada ».

Pourquoi le gouvernement permet-il à une entreprise privée de se faire passer pour le ministère des Anciens Combattants et pourquoi est-il si ignorant des besoins des héros de notre pays?

L'hon. Steven Blaney (ministre des Anciens Combattants, PCC): Monsieur le Président, il est bien d'avoir deux porte-parole, parce que je peux répondre clairement à la question.

Nous sommes fiers de travailler avec Service Canada, qui compte un centre dans la région de l'Atlantique et qui fournit aux Canadiens des renseignements généraux.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Steven Blaney: Excusez-moi, les enfants de la garderie, mais je suis en train de parler.

Le Président: Le ministre a la parole.

L'hon. Steven Blaney: Monsieur le Président, je veux ajouter que tous les anciens combattants...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le ministre des Anciens Combattants a la parole.

L'hon. Steven Blaney: Monsieur le Président, tous les anciens combattants qui s'adressent à notre ministère seront servis par les grands spécialistes qui y travaillent. Les députés devraient appuyer le budget de 2012. Nous maintenons les prestations. Nous allégeons la bureaucratie et nous allons continuer de le faire.

*Questions orales***LA JUSTICE**

M. John Carmichael (Don Valley-Ouest, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens ont été troublés par l'histoire de David Chen, un immigrant, propriétaire de restaurant, qui a été accusé de crimes pour avoir défendu ses biens. Elle a capté l'attention d'un grand nombre de personnes, surtout les néo-Canadiens.

Heureusement, le gouvernement est déterminé à clarifier les dispositions législatives sur la légitime défense et est passé à l'action en présentant un projet de loi sur l'arrestation par des citoyens.

Le ministre de la Citoyenneté, de l'Immigration et du Multiculturalisme pourrait-il dire à la Chambre où nous en sommes avec cette importante mesure législative?

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Citoyenneté, de l'Immigration et du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, c'est un sujet sérieux. M. David Chen est un épicier qui travaille fort pour tenir son commerce situé au centre-ville de Toronto, et une personne que j'ai l'honneur de compter parmi mes amis. Le vol à l'étalage lui fait perdre jusqu'à 70 000 \$ par année. Parce que M. Chen a gardé en détention un voleur récidiviste, des accusations ont été portées contre lui, la victime du crime. Cet incident nous a fait prendre conscience que nous devons modifier la loi pour clarifier que les commerçants peuvent prendre des moyens appropriés pour protéger leurs biens.

Je suis heureux de constater que le projet de loi Lucky Moose a été adopté à la Chambre des communes aujourd'hui et qu'il prendra force de loi prochainement, de sorte que les commerçants pourront prendre des moyens raisonnables et adaptés aux circonstances pour protéger leurs biens.

* * *

LES ANCIENS COMBATTANTS

M. Sean Casey (Charlottetown, Lib.): Monsieur le Président, la Cour fédérale a rendu aujourd'hui une décision favorable à Dennis Manuge et d'autres anciens combattants qui ont intenté une procédure judiciaire contre les conservateurs au sujet de la récupération de leurs pensions. Le gouvernement avait tort au départ de contester la demande des anciens combattants, et le tribunal vient de le confirmer par sa décision.

Le ministre de la Justice s'engagera-t-il aujourd'hui à ne pas faire appel de ce jugement et à laisser ces anciens combattants en paix?

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, je crois que le député d'en face est un avocat. Il sait que la décision vient d'être rendue aujourd'hui même par la Cour fédérale.

Le ministère de la Justice et le ministère de la Défense nationale examineront le dossier et, entretemps, il ne serait pas opportun que j'en dise davantage.

* * *

● (1500)

[Français]

LES LANGUES OFFICIELLES

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, la Loi sur les langues officielles est dans le collimateur des conservateurs.

À la suite de ma plainte au commissaire aux langues officielles, dans son rapport sur la nomination du vérificateur général, ce dernier conclut que le gouvernement n'aurait jamais dû embaucher un unilingue, et qu'en agissant ainsi, il était impossible pour le

vérificateur général d'offrir un service de qualité égale dans les deux langues officielles.

Pourquoi le gouvernement ne respecte-t-il pas ses propres critères d'embauche et ses propres lois, adoptées en ce parlement?

L'hon. James Moore (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, comme je viens de le souligner en réponse à une question pareille d'un député du Parti libéral, notre gouvernement va certainement protéger le fait français partout au Canada et faire des nominations responsables qui vont respecter les deux faits, français et anglais, dans chaque coin de notre pays. On va continuer de faire des nominations responsables pour répondre aux besoins des Canadiens.

* * *

[Traduction]

LE BUDGET

M. Ted Opatz (Etobicoke-Centre, PCC): Monsieur le Président, pendant que le NPD s'allie aujourd'hui aux grands dirigeants syndicaux et à leurs camarades socialistes et prône un retour à un État interventionniste, donc à des dépenses irresponsables et insoutenables qui mènent au déficit, et qui est partisan de hausses d'impôts punitives, le gouvernement conservateur, lui, s'attèle à aider les Canadiens en stimulant la création d'emplois et l'économie et en dépensant l'argent des contribuables de façon prudente et responsable.

Alors que nous proposons un plan positif et novateur, le NPD voudrait ramener le Canada à l'époque de pratiques commerciales protectionnistes et restrictives.

Le ministre d'État aux Finances peut-il expliquer comment le Plan d'action économique de 2012 aidera le Canada...

Le Président: Le ministre d'État aux Finances a la parole.

L'hon. Ted Menzies (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur continue de miser sur ce qui importe aux Canadiens, c'est-à-dire les emplois, la croissance et la prospérité à long terme. Bien que près de 700 000 emplois aient été créés au Canada, l'économie mondiale demeure fragile. C'est pourquoi le budget de 2012 prévoit des mesures visant à accroître le commerce et les investissements entre le Canada et les pays en plein essor économique. En outre, nous réduisons les formalités administratives, ce qui permettra au secteur manufacturier de réaliser des économies en procurant aux entreprises un guichet unique...

Le Président: Le député de Thunder Bay—Rainy River a la parole.

M. John Rafferty (Thunder Bay—Rainy River, NPD): Monsieur le Président, les habitants du Nord de l'Ontario savent que l'économie souffre sous le gouvernement actuel.

Dans le budget de mars, le gouvernement a choisi de supprimer des fonds destinés au développement économique du Nord de l'Ontario. Il a enlevé 1 milliard de dollars au secteur forestier. De plus, il a retiré des subventions de tourisme et de commercialisation de plusieurs millions de dollars à des petites villes comme Dryden, Atikokan, Gore Bay, Red Rock et Terrace Bay.

Comment le gouvernement peut-il justifier sa décision de supprimer des fonds destinés au développement économique d'une région en difficulté étant donné la fragilité de la reprise économique?

Initiatives ministérielles

L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor et ministre de l'Initiative fédérale du développement économique dans le Nord de l'Ontario, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais féliciter le député de ses nouvelles responsabilités. Peu après la présentation du budget, il a affirmé sur les ondes d'une radio du Nord de l'Ontario que nous avons éliminé l'Initiative fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario. Il a dû revenir sur ses propos. Je suis heureux de voir qu'il apprend maintenant à connaître son portefeuille.

Je dirais au député que, depuis avril 2006, FedNor a investi plus de 263 millions de dollars dans plus de 1 200 projets dans le Nord de l'Ontario. Elle continue de le faire. Elle cherche de bons projets qui permettront de créer des emplois et des possibilités économiques pour le Nord de l'Ontario. C'est ce que font nos agences de développement économique régional partout au pays. Le député devrait être fier de cela.

Je sais qu'il était fier quand nous avons annoncé...

Le Président: Le député de Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia a la parole.

* * *

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Jean-François Fortin (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Monsieur le Président, aujourd'hui, en ce 1^{er} mai, Journée des travailleurs, je tiens particulièrement à faire porter notre attention sur les personnes qui ont perdu leur emploi et celles affectées par des difficultés liées à l'économie. Elles traversent une période difficile, et le gouvernement devrait être attentif à leurs préoccupations.

Dans les faits, le gouvernement ne fait rien pour améliorer l'accès à l'assurance-emploi, malgré les nombreuses demandes formulées. Il refuse toujours une bonification au régime, et le programme semble être un fardeau pour lui.

Pourquoi ne fait-il pas ce qu'il y a de mieux à faire et ne transfère-t-il pas au Québec le régime d'assurance-emploi, comme le demandent le Conseil national des chômeurs et chômeuses et le Parti québécois?

L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC): Monsieur le Président, partout dans notre pays, il y a des pénuries de travailleurs et de compétences. C'est pourquoi il est très important que tout chômeur ait accès à la formation afin qu'il puisse avoir les compétences nécessaires pour postuler un emploi.

C'est ce dans quoi nous avons investi énormément d'argent pendant six ans pour aider les chômeurs à trouver de nouveau un emploi grâce aux compétences dont ils ont besoin aujourd'hui et dont ils auront besoin demain.

* * *

• (1505)

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je voudrais signaler aux députés la présence à la tribune de l'honorable Madeleine Dubé, ministre de la Santé du Nouveau-Brunswick.

Des voix: Bravo!

[Traduction]

RECOURS AU RÈGLEMENT

QUESTIONS ORALES

L'hon. Bob Rae (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, à la lumière de la réponse donnée aujourd'hui par le premier ministre à mes questions sur le témoignage au Comité des comptes publics, je me demande si je pourrais avoir le consentement unanime pour lire le passage pertinent du témoignage livré devant ce comité.

Le Président: Le député de Toronto Centre a-t-il le consentement unanime?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI AMÉLIORANT LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence, soit lu pour la troisième fois et adopté.

Le Président: Il reste cinq minutes au député de York-Sud—Weston. Je suis certain qu'il apprécierait que tous ses collègues quittent l'enceinte de la chambre s'ils doivent poursuivre leurs conversations, pour que les députés puissent entendre ce qu'il a à dire.

Le député de York-Sud—Weston.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, je reprends donc mon discours sur le projet de loi S-4. Je vous en suis reconnaissant.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, le nouveau projet de loi S-4 renferme des amendements à la partie du projet de loi traitant de la protection environnementale, amendements qui donneraient au ministre davantage de pouvoirs pour veiller à la protection de l'environnement. Comme j'ai commencé à le dire tout à l'heure, les citoyens, et en particulier les résidents de Toronto, sont vivement préoccupés par les émanations des trains diesel.

La ville de New York a 104 ans d'avance sur le Canada, car elle a interdit aux trains alimentés au combustible fossile de rouler dans l'île de Manhattan en 1908. Depuis cette date, seuls les véhicules électriques sont autorisés à circuler à Manhattan, au point qu'il faut changer de locomotive avant d'entrer dans la ville. Il en est résulté un assainissement notable de l'environnement dans la ville de Manhattan.

Les Torontois aimeraient qu'on ait la même courtoisie à leur égard. Ils exercent donc des pressions auprès de GO Transit en particulier, mais aussi de tous les autres exploitants de trains, soit le CN, le CP et VIA Rail, pour qu'ils utilisent des locomotives électriques dans la mesure du possible.

Je signale que la réglementation environnementale est actuellement plus rigoureuse aux États-Unis que dans notre pays et j'espère que le ministre fera en sorte que les compagnies canadiennes de chemin de fer adoptent les normes de niveau 4 pour toutes leurs locomotives en 2015, comme c'est le cas aux États-Unis.

Initiatives ministérielles

L'autre problème de sécurité qui inquiète les résidents de Toronto, ce sont les déraillements. Il suffit de voir les dégâts qu'ils entraînent dans les régions avoisinantes pour le comprendre.

À Toronto, les corridors ferroviaires traversent d'importantes zones résidentielles. Les représentants de l'industrie ferroviaire ont exigé que le projet de loi soit modifié pour pouvoir avoir leur mot à dire sur la distance à laquelle les maisons peuvent être construites à proximité du corridor.

À Toronto, c'est la compagnie ferroviaire elle-même qui rapproche le corridor des maisons. Cela semble impensable, mais c'est pourtant comme cela. Une fois, le CP a fait exproprier la cour arrière de plusieurs maisons pour que ses rails puissent passer à 20 pieds plus près des maisons. S'il y a un déraillement dans cette partie de ma circonscription, les dégâts seront inimaginables.

Alors, que fait la compagnie ferroviaire? Elle construit maintenant une barrière de protection, mais celle-ci ne va pas protéger les maisons. Elle va simplement séparer les deux voies, de sorte qu'en cas d'accident, les trains du CP n'endommageront pas les voies du CN ou de VIA Rail, mais on ne fait rien pour protéger les maisons. Le projet de loi devrait donner au ministre le pouvoir d'examiner cela. Pourquoi installe-t-on une barrière de protection entre les voies en cas d'accident au lieu de la placer du côté des maisons?

Il y a une école juste à côté de ce corridor. La cour est littéralement à cinq pieds des rails. Quand on a critiqué cet état de choses, la compagnie ferroviaire a dit qu'il ne fallait pas construire des écoles à côté d'un corridor ferroviaire. Le problème, c'est que l'école était là avant et que la compagnie ferroviaire ne le savait pas.

On ne peut pas parler de sécurité ferroviaire sans évoquer la détérioration de notre infrastructure ferroviaire. Mes collègues du NPD d'un bout à l'autre du pays constatent qu'on supprime des services pour des raisons de sécurité à cause de la détérioration des voies et du manque d'entretien. Or, l'entretien des voies est manifestement essentiel pour la sécurité. Il faut faire d'importants investissements dans notre infrastructure ferroviaire non seulement pour améliorer la sécurité mais aussi pour continuer à fournir et à développer, espérons-le, les services de transport de voyageurs aussi bien que de marchandises.

Par ailleurs, on a récemment interrompu le transport de voyageurs et de marchandises en Gaspésie et sur l'île de Vancouver à cause de la détérioration de l'infrastructure. Les grandes compagnies ferroviaires ont transféré aux autorités locales des installations qui étaient pratiquement hors d'état de servir. Ces autorités locales n'ont pas les moyens de les entretenir comme le faisaient les compagnies ferroviaires. Il faut donc que le gouvernement fédéral intervienne pour assurer la sécurité dans ces corridors ferroviaires entre autres.

• (1510)

[Français]

M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD): Monsieur le Président, j'apprécie énormément les interventions de mon collègue. J'ai notamment apprécié la fin de son intervention, quand il a justement parlé de quelque chose qui préoccupe énormément les gens de mon comté, c'est-à-dire le fait que le chemin de fer s'est dégradé au point de ne plus offrir ses services. Le train ne passe plus à Gaspé et cela nous inquiète énormément. Le fédéral ne va pas de l'avant pour nous apporter l'aide et l'amélioration dont on a besoin pour remettre le chemin de fer en service.

J'aimerais demander à mon collègue ce que le gouvernement pourrait faire et comment on pourrait bonifier le projet de loi qui est

devant nous pour qu'il y ait une amélioration notable quant à la dégradation des services de chemins de fer partout au Canada.

[Traduction]

M. Mike Sullivan: Monsieur le Président, en soi, la Loi sur la sécurité ferroviaire permettrait simplement d'établir qu'une voie ferrée n'est plus sûre. Mais une fois cela établi, il incombe au gouvernement fédéral de déterminer la meilleure façon de la remettre en état, de faire en sorte que cette portion du réseau soit de nouveau utilisable.

Dans le cas du service ferroviaire de passagers de la Gaspésie et de l'île de Vancouver, ces deux corridors sont présentement la propriété de petites entités communautaires locales. Ils n'appartiennent pas à de grandes sociétés ferroviaires puissantes. Celles-ci s'en sont départies en sachant qu'ils allaient se dégrader. Le gouvernement fédéral doit contribuer financièrement à l'entretien de ces corridors ferroviaires. Je ne dis pas qu'il doive assumer la totalité des coûts, mais lorsqu'un corridor ferroviaire est la propriété de petites municipalités locales, les pouvoirs publics fédéraux, provinciaux et locaux doivent en partager la responsabilité. Il faut que le gouvernement reconnaisse que ces améliorations à l'infrastructure sont bonnes pour ces localités, et bonnes pour le Canada.

• (1515)

M. Glenn Thibeault (Sudbury, NPD): Monsieur le Président, dans le Nord de l'Ontario, de nombreuses localités, dont la ville de Sudbury, ont vu le jour avec l'arrivée du chemin de fer, dans les années 1800. Par conséquent, le réseau ferroviaire a été un lien économique important pour la plupart des localités canadiennes d'un bout à l'autre du pays. Pour bon nombre d'entre nous, le chemin de fer a servi à relier tout le Canada, d'un océan à l'autre.

Comme nous l'avons constaté, le gouvernement n'a pas investi dans l'infrastructure de soutien du réseau ferroviaire, et la sécurité du service ferroviaire a décliné. Dans le Nord de l'Ontario, nous avons perdu des voies qui auraient pu constituer une plaque tournante vitale et permis à de nombreux Canadiens de se rendre d'une localité à l'autre. Le service ferroviaire de passagers a été interrompu en raison du caractère non sécuritaire des voies. Les infrastructures font défaut. Je sais que mon collègue a déjà abordé ce sujet, et j'aimerais qu'il nous dise ce que nous pouvons faire pour assurer le maintien de la sécurité ferroviaire et convaincre les gens de prendre le train de nouveau.

M. Mike Sullivan: Monsieur le Président, il est très pertinent de dire que, dans une grande mesure, le chemin de fer a contribué à bâtir notre pays et à donner naissance à des villes comme Sudbury. Ma ville d'origine, Weston, doit en grande partie sa taille et sa diversité au fait que le chemin de fer y soit passé, en 1852, grâce à la construction d'un haut pont à chevalets qui enjambe la rivière Humber. Ce pont existe toujours. La brique et les piliers originaux du pont sont toujours là, exactement où on les a placés en 1852. Aujourd'hui, on ne construit plus de ponts comme on le faisait autrefois.

Le député estime que le gouvernement doit promouvoir le transport de passagers et de marchandises comme mode de transport privilégié. Pour ce qui est du service ferroviaire de passagers, il doit être fréquent, commode, ponctuel et fiable. À l'heure actuelle, ce n'est pas toujours le cas.

Initiatives ministérielles

Chose certaine, dans une région comme le Nord de l'Ontario, où il est très difficile de se déplacer par d'autres moyens, le chemin de fer est essentiel. Pour ce qui est du transport ferroviaire des marchandises, il faut comprendre que c'est un choix inéluctable. Nous nous sommes engagés à réduire de 75 p. 100 nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Nous n'y arriverons pas à moins d'acheminer une bonne partie de nos marchandises par train, et non plus par camion. Nous réussirons uniquement si le gouvernement actuel investit dans le réseau ferroviaire canadien.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le député a beaucoup parlé des populations locales. Compte tenu des nombreuses choses qui peuvent se produire en raison de la présence d'un chemin de fer à un endroit donné, les populations locales figurent parmi les groupes les plus directement concernés par la présence d'un chemin de fer à proximité de chez elles.

En fin de compte, nous sommes d'avis que toutes les parties prenantes doivent avoir leur mot à dire, y compris tous les ordres de gouvernement ainsi que l'industrie en entier afin de protéger ces entreprises.

Le député considère-t-il que, dans les futurs projets de loi de cette nature, il serait possible d'établir un système structuré prévoyant des consultations pour protéger les populations locales?

M. Mike Sullivan: Monsieur le Président, au cours du débat sur cette modification de la Loi sur la sécurité ferroviaire, beaucoup de personnes concernées ont été consultées, y compris des groupes communautaires, des activistes s'intéressant aux transports, des syndicats et d'autres intervenants, dont les sociétés de chemin de fer.

Le gouvernement devrait voir cela d'un bon œil. Lorsqu'il était minoritaire, l'étude de ce projet de loi a nécessité la collaboration des députés pour en faire le meilleur projet de loi possible à l'époque.

Ces lois font généralement l'objet d'un examen tous les cinq ans. Or, le présent examen a commencé il y a six ans. Par conséquent, nous aurions dû normalement soumettre la loi à un examen l'année dernière. Je ne sais pas quand aura lieu l'examen, mais des améliorations sont toujours possibles en matière de sécurité.

Il faut un enregistreur de conversations dans la cabine de chaque locomotive ainsi qu'un système de commande intégrale des trains. Le gouvernement devrait mettre ces mesures à son programme. Actuellement, elles ne le sont pas, mais il y a certainement lieu d'espérer que nous et les populations dont nous parlons ferons suffisamment pression sur le gouvernement pour le persuader de les ajouter à son programme.

• (1520)

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Monsieur le Président, le Parti libéral de l'Ontario, fidèle à sa politique à courte vue pour le Nord de sa province, sabre dans l'Ontario Northland Railway, une compagnie ferroviaire qui relie de nombreuses régions du Nord de l'Ontario à celles du Sud. Cette voie ferrée sera démantelée, ce qui entraînera une augmentation des autobus et des camions de transport sur les routes.

Le député aurait-il l'obligeance de décrire l'impact de cette décision sur les collectivités et les gens qui empruntent les autoroutes du Nord de l'Ontario?

M. Mike Sullivan: Monsieur le Président, nous devrions empêcher la fermeture d'Ontario Northland Railway. Cette dernière joue un rôle vital dans l'infrastructure des transports dans le Nord.

Le Nord de l'Ontario subit les aléas météorologiques neuf, parfois dix, mois par année. Les autoroutes ne constituent pas une façon

sécuritaire de se déplacer dans le Nord de l'Ontario. En fermant les portes d'Ontario Northland Railway, nous éliminons un moyen de transport sécuritaire pour les passagers et, potentiellement, les marchandises. Cette entreprise ne devrait pas fermer.

Le gouvernement conservateur devrait prendre des mesures pour sauver l'Ontario Northland Railway des ravages que causeront les libéraux de l'Ontario.

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec l'extraordinaire député de Vaudreuil-Soulanges.

Je suis heureux de participer au débat sur le projet de loi S-4. J'aimerais féliciter quelques-uns de mes collègues. Le premier est le député de Western Arctic. Il préfère qu'on l'appelle le député des Territoires du Nord-Ouest plutôt que de Western Arctic, mais sa circonscription se situe bel et bien dans l'Arctique de l'Ouest. J'aimerais également féliciter la députée de Trinity—Spadina, qui oeuvre dans le dossier depuis un certain temps, à l'instar du député des Territoires du Nord-Ouest. Durant la dernière législature, elle a très habilement proposé des amendements à la mesure législative précédente, et on a tenu compte de nombre d'entre eux dans le projet de loi actuel. La députée voulait par là obtenir un projet de loi sur les transports qui réponde aux préoccupations en matière de sûreté qu'ont les passagers et les employés qui voyagent à bord des trains de VIA Rail. Ces employés sont les mécaniciens de locomotives, les serre-freins et les autres qui méritent, tout particulièrement en cette Journée internationale des travailleuses et des travailleurs, qu'on rende leur milieu de travail le plus sûr possible. Je pense que c'est là une obligation que nous partageons tous.

Nous constatons avec plaisir que le projet de loi contient un peu plus de 80 p. 100 des dispositions que nous voulions qu'il contienne, même si nous considérons qu'il comporte toujours certaines lacunes.

Je relève une certaine ironie dans l'évolution de la situation ces quelques dernières années. Le comité consultatif a publié son rapport final. Le titre du rapport était *Renforcer les liens: Un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire*. J'ai été frappé par le choix des mots « renforcer les liens ». J'adorais observer les trains durant mon enfance, à Glasgow; mes amis et moi en savions davantage à propos des trains que de quoi que ce soit d'autre. Les liens entre les rails, posés sur l'assiette, s'appellent des traverses; elles servent à raffermir les rails et à éviter qu'ils ne se défassent. Entre autres choses, ces mêmes traverses maintiennent l'écart exact entre les rails, empêchent ceux-ci de s'affaiblir et de se défaire et permettent aux crampons d'attache de rester en place. J'ai donc trouvé le titre du rapport plutôt amusant, étant donné qu'il nous a fallu près de cinq ans pour nous mettre sur la bonne voie en 2007.

Les cheminots et les passagers ont demandé à avoir un réseau ferroviaire sûr. Dans notre pays, le réseau ferroviaire est sans conteste sécuritaire, bien qu'il puisse être amélioré, comme c'est le cas de tout réseau. C'est ce que les néo-démocrates réclament depuis longtemps, pas uniquement durant cette législature, mais lors de législatures antérieures également. Nous voulons que ceux qui prennent le train arrivent à bonne destination et que les cheminots rentrent chez eux sains et saufs après une journée de travail. Or, on sait que cela ne s'est pas toujours produit ainsi.

Initiatives ministérielles

Le train qui quitte ma municipalité pour aller à Toronto en traversant la péninsule du Niagara a déraillé près de Burlington, comme l'a fait remarquer ma collègue de Trinity—Spadina. C'était un accident absolument tragique, mais qui aurait pu être évité comme l'a dit ma collègue. Si le rapport de 2007 intitulé *Renforcer les liens* avait été mis en œuvre en tenant compte des suggestions faites par mes collègues de Western Arctic et de Trinity—Spadina, cet accident ne se serait peut-être jamais produit. Trois hommes n'auraient pas perdu leur vie et trois familles n'auraient pas pleuré la perte de pères, de maris, de fils, d'oncles et de frères. Ils seraient peut-être encore parmi nous. Malheureusement, ce n'est pas ce qui s'est produit.

En conséquence, en mémoire de ces trois hommes qui ont perdu leur vie dans ce déraillement à Burlington, nous devons faire tout ce que nous pouvons pour que cela ne se reproduise plus.

Les trains roulent peut-être un peu plus vite qu'ils ne le devraient si bien que lorsqu'ils arrivent à un aiguillage et qu'ils changent de voies, c'est un exercice toujours délicat. Il est dangereux de changer de voie et la vitesse est un élément important dont il faut tenir compte.

• (1525)

Il existe cependant des mécanismes. Nous n'avons pas à réinventer la roue, si je puis m'exprimer ainsi. Lorsqu'il est question de santé et de sécurité, il faut prévoir des mécanismes qui ralentiront automatiquement le train s'il roule trop rapidement pour faire en sorte qu'il change de voie comme il se doit et ne déraile pas comme à Burlington.

C'est dommage que cela ne fasse pas partie du projet de loi, mais il ne faut pas pour autant en retarder l'adoption. À mon avis, cela ne nous empêcherait pas de voter en faveur du projet de loi, mais il faudra revenir sur cette question plus tard. Il faut que nous le fassions de façon plus globale. Nous ne découvrirons peut-être jamais ce qui s'est passé lors de ce déraillement car ces trois hommes ne sont plus parmi nous pour nous dire ce qui s'est passé. Les passagers ne sont pas certains de ce qui s'est passé non plus étant donné qu'ils étaient dans les wagons à l'arrière et non pas dans la locomotive, mais personne dans la locomotive ne peut nous dire exactement ce qui s'est passé.

Le train transporte beaucoup de voyageurs. Il arrive même qu'il transporte plus de passagers qu'un avion. Or, les avions sont équipés d'un enregistreur de conversations de poste de pilotage, afin que nous sachions ce que le pilote et le co-pilote disent pendant la durée d'un vol. Si l'avion s'écrase — que Dieu nous en préserve, mais cela est déjà arrivé —, l'enregistreur de conversations de poste de pilotage et l'enregistreur de données de vol peuvent nous aider à comprendre ce qui s'est passé et — c'est tout aussi important — à éviter que cela ne se reproduise. Voilà le cœur du sujet. Si la locomotive accidentée à Burlington, ou d'autres avant elle, avait été équipée d'un enregistreur de conversations, nous aurions pu reconstituer les événements, ce qui est particulièrement important si des personnes ont perdu la vie et qu'aucun des mécaniciens de locomotive n'a survécu. Nous aurions su ce qu'ils disaient au moment de l'incident ou dans les minutes qui l'ont précédé. Aurions-nous pu apprendre des choses qui nous auraient permis d'éviter que le même accident ne se reproduise?

Les conversations du poste de pilotage, qui fournissent des informations essentielles, ne figurent malheureusement pas dans le projet de loi sur la sécurité ferroviaire. J'espère que le gouvernement remédiera très bientôt à la situation. Quoi qu'il en soit, nous voulons que ce projet de loi sur la sécurité ferroviaire soit adopté. En fin de

compte, il s'agit d'inciter les gens à prendre le train. Comme mes collègues l'ont souligné, des centaines de milliers de personnes voyagent en train partout au pays.

Plus jeune, j'ai eu le grand privilège d'habiter à Edmonton pendant que j'étudiais à l'Université de l'Alberta. Je m'y suis rendu en train. J'étais jeune et je n'avais encore jamais traversé le pays tout entier. Je ne savais donc pas que le voyage prenait 54 heures. C'est très long. C'est plus de deux jours, mais j'ai tout de même traversé le pays tout entier. Même si j'étais étudiant à l'époque et que je ne voyageais pas à bord d'une cabine luxueuse comme celle à bord desquelles les gens peuvent voyager de nos jours, je dois admettre que c'était un voyage très agréable parce que j'ai pu voir le pays et que j'ai eu un service de qualité.

Pour les nombreuses personnes parmi nous qui aiment les trains, je dirais, en ce qui concerne le transport ferroviaire, que nous avons bien des leçons à tirer de certains pays et même de certaines régions du Canada où on peut voir des réseaux ferroviaires légers et rapides, par exemple à Vancouver ou au centre-ville de Toronto.

En fait, dans la région de Niagara, où j'habite, dans la circonscription de Welland, on pouvait, il y a un certain nombre d'années, avant ma naissance, se déplacer du lac Érié au lac Ontario en train. Ce n'est plus possible aujourd'hui. Cent ans plus tard, on ne peut plus aller du lac Érié au lac Ontario en train. Les députés auront du mal à croire qu'il y a à peine six mois, les gens ne pouvaient pas, non plus, faire ce trajet en autobus. Je félicite d'ailleurs la région de Niagara d'avoir mis sur pied un service régional d'autocars. On ne peut qu'imaginer ce que serait le présent si on avait conservé les voies ferrées. On pourrait prendre le train à Port Colborne, dans ma circonscription, jusqu'à la circonscription du député de St. Catharines, dans le Nord, et se déplacer ainsi de la tête d'un lac à une autre. Ne serait-il pas merveilleux de pouvoir le faire non pas pour la première fois, mais de nouveau? C'était possible il y a 100 ans.

• (1530)

Les gens prenaient le train pour aller rendre visite à leur famille dans le Nord ou dans la pointe sud de la péninsule. J'oublie les endroits dont a parlé mon collègue de Sudbury. Ceux qui habitent dans le Nord et sont isolés prennent le train. Lorsque nous pensons aux collectivités dans le Nord dont le mode de transport est le train, qui reçoivent des marchandises par train et qui se déplacent en train, il est clair que nous devons continuer à financer le service ferroviaire, et ce, non seulement pour des raisons de sécurité. Mes amis à l'Assemblée législative de l'Ontario doivent garder le réseau de l'Ontario Northland ouvert parce qu'il assure une liaison cruciale avec le Nord de la province. Par conséquent, je demanderais à M. McQuinty de garder l'ONR ouvert.

M. Glenn Thibeault (Sudbury, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Welland de sa magnifique et éloquente allocution au sujet des chemins de fer et de la sécurité ferroviaire ainsi que de l'importance du service ferroviaire pour le Nord de l'Ontario, mais surtout, pour le pays.

Comme je l'ai dit à mon collègue de York-Sud—Weston plus tôt, le chemin de fer a permis de bâtir le pays. J'ai déjà travaillé, un été, armé d'une masse, pour une grande compagnie de chemin de fer. J'ai vraiment appris ce qu'était le travail manuel. Je lève mon chapeau aux hommes et aux femmes qui font ce travail tous les jours.

Initiatives ministérielles

Malheureusement, comme le député l'a dit, nous sommes en train de perdre l'ONR. C'est une décision provinciale, mais nous sommes en train de perdre l'ONR dans le Nord de l'Ontario. Nous espérons vraiment que le gouvernement de l'Ontario changera d'idée et gardera l'ONR ouvert, mais nous voyons de plus en plus de petites localités reliées par des chemins de fer perdre leur service à moins qu'une entreprise étrangère en fasse l'acquisition dans le but d'en faire l'exploitation.

Le gouvernement actuel n'investit pas dans les chemins de fer, ce qui signifie que les voies ferrées ont commencé à se détériorer et que nous ne pouvons plus offrir un service de transport de passagers. Le service de transport de marchandises commence à disparaître. Ne serait-il pas judicieux que le gouvernement commence à réinvestir dans l'infrastructure, comme les voies ferrées, pour assurer la sécurité et le transport?

M. Malcolm Allen: Monsieur le Président, je suis on ne peut plus d'accord avec le député de Sudbury. Il est surprenant de voir ce qui se produit quand on laisse à l'abandon un réseau ferroviaire. Quand on abandonne ce mode de transport, la voie ferrée disparaît peu après.

Je peux témoigner de ce qui se passe à Niagara, où il y a un sentier qui permet aux gens de faire le tour de la péninsule à pied. C'est un sentier magnifique, que la population est en droit d'avoir. Malheureusement, il a été aménagé sur une ancienne voie ferrée. Tous les rails ont été enlevés, et c'est maintenant un sentier pédestre. Certes, la marche est une activité fantastique. Toutefois, si l'entreprise décidait de réinstaller les rails, elle serait dans l'impossibilité de le faire, car l'assiette des rails a maintenant disparu; ce serait donc impossible.

Le député a parlé de la façon dont les collectivités interagissent et dont les gens se déplacent. Lorsque j'étais en Écosse l'an dernier, mon cousin m'a demandé pourquoi je n'allais pas au centre-ville de Glasgow. Je lui ai dit que je m'y rendrais en voiture, mais il me l'a déconseillé. Il m'a plutôt recommandé le train. Il vit à East Kilbride, une agglomération en périphérie de Glasgow, mais pas trop loin. Ô surprise, les gens peuvent prendre le train comme on prend l'autobus. Le trajet compte environ cinq arrêts et il faut 25 minutes pour se rendre au centre-ville de Glasgow. Le train fait la navette toutes les 25 minutes et il est rempli de banlieusards. Les gens n'ont pas besoin de se rendre dans une grande ville. C'est utile pour quelqu'un qui habite à proximité d'une grande ville.

Nous pouvons imaginer ce que vivent les personnes en région éloignée, dans des villages qui dépendent du service ferroviaire. Il faut s'assurer d'améliorer le service, et non le réduire. Nous devons veiller à ce que ces résidents aient les mêmes services que ceux dont continuent de bénéficier les personnes qui habitent à proximité de grandes villes. Voilà pourquoi il faut conserver l'ONR.

• (1535)

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt l'intervention du député au sujet de la sécurité ferroviaire et de l'importance du secteur ferroviaire. Il a parlé de l'Ontario Northland Railway, qui illustre parfaitement à quel point le gouvernement, depuis des années, ne tient pas compte de l'importance du secteur ferroviaire, de la sécurité publique et des avantages que présente ce secteur, tandis que le reste du monde va de l'avant en construisant des chemins de fer.

Que pense le député du fait que le gouvernement de l'Ontario est si aveugle qu'il décide de priver toute une région de la province d'un bien public, le transport en commun, ayant déterminé que cette région ne mérite pas ce genre de services de base.

M. Malcolm Allen: Monsieur le Président, je suis on ne peut plus d'accord avec le député de Timmins—Baie James. Pour les résidents du Nord de l'Ontario, l'Ontario Northland Railway est un service de transport essentiel, au même titre que n'importe quelle ligne ferroviaire qui sert les résidents d'une région éloignée. Ce dossier ne relève pas du gouvernement fédéral, mais il est absolument essentiel que nous appuyions l'Ontario Northland Railway. Je sais que les députés de Timmins—Baie James et de Sudbury l'appuieront, tout comme ceux qui vivent dans le Sud.

Nous devons dire au premier ministre de l'Ontario qu'il ne doit pas fermer l'Ontario Northland Railway. C'est un service de transport essentiel pour ceux qui vivent dans le Nord. Cette ligne doit rester, et nous avons l'intention de veiller à ce qu'elle reste.

[Français]

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil—Soulanges, NPD): Monsieur le Président, je vais faire une pause dans les discours plutôt techniques pour parler un peu de philosophie. Je soutiens qu'il est parfois nécessaire de recourir à la philosophie pour éclairer notre chemin et notre avenir commun.

Nous étudions un projet de loi qui touche à la sécurité ferroviaire. Les chemins de fer sont intrinsèquement liés à la fondation du pays. C'est l'élément clé du mariage de diverses régions qu'on appelle le Canada.

[Traduction]

Les Canadiens et les députés savent qu'un mariage réussi est basé sur la confiance. C'est l'élément essentiel de toute bonne relation. Lorsque cette confiance, cette assise, disparaît, peu importe ce que l'on bâtit dessus, la relation va s'effondrer.

Beaucoup de gens disent que l'époque du chemin de fer est révolue et que nous sommes passés à d'autres modes de transport plus flamboyants, plus attrayants. Il ne faut pas oublier que le chemin de fer demeure l'assise de notre nation et de notre économie. Les Canadiens doivent avoir confiance en sa pérennité.

La mesure à l'étude est un élément important si l'on veut que notre système ferroviaire inspire confiance aux Canadiens. Je veux aborder la question du transport ferroviaire sous l'angle de la confiance plutôt que sous celui de la sécurité.

[Français]

Trop souvent, dans le passé, le service ferroviaire a été un endroit privilégié pour faire des compressions. En 1981, le premier ministre Trudeau a coupé dans les lignes populaires de VIA Rail. Son gouvernement a réduit de 40 p. 100 les opérations de la société de la Couronne VIA Rail. L'arrivée au pouvoir du gouvernement Mulroney a rétabli les services coupés. Cependant, l'achalandage sur les chemins de fer a eu pour conséquence l'un des accidents les plus douloureux de l'histoire canadienne: la collision d'un train de VIA Rail avec un train du CN à Hinton, en Alberta. Vingt-trois personnes sont décédées. C'est l'une des raisons d'être du projet de loi que nous étudions aujourd'hui.

VIA Rail a subi des compressions en 1989, 1994 et 2003.

Les Canadiens aiment le train, mais ils trouvent que le service n'est pas aussi fiable qu'il le devrait. Pour rétablir la confiance, il faut des investissements et des améliorations du côté de l'administration.

Initiatives ministérielles

● (1540)

[Traduction]

Je vais revenir à mon analogie du mariage et l'appliquer aux particularités du projet de loi dont nous sommes saisis. Lorsqu'ils se marient, les gens prononcent des vœux, habituellement avec l'intention de créer un lien qui durera toute la vie. Au quotidien, il y a des négociations et des compromis. Mais les vœux, les négociations et les compromis ne veulent pas dire grand-chose si l'une des parties n'a pas l'intention d'appliquer ou de suivre les règles.

Voilà pourquoi les dispositions du projet de loi S-4 qui traitent de son application sont cruciales. Le temps nous dira si les sanctions judiciaires sont efficaces. J'estime impératif d'adopter cette mesure le plus tôt possible, mais j'avoue douter qu'elle résolve tous les problèmes relatifs à la sécurité ferroviaire.

À mon avis, le travail du gouvernement dans ce domaine n'est pas terminé, et nous nous apercevrons au cours des années à venir que d'autres mesures seront nécessaires. Il existe de multiples façons de susciter la confiance des Canadiens à l'égard du service ferroviaire. Installer des enregistreurs électroniques de données dans les locomotives serait un premier pas.

Il y a autre chose qui serait utile: séparer les composantes des projets de loi d'exécution du budget pour que nous puissions avoir une discussion et un débat intelligents au sujet de la sécurité. Au lieu de cela, le gouvernement s'entête à conserver sa méthode infantile, qui consiste à tout rassembler dans un projet de loi omnibus et à nous reprocher ensuite de voter contre certaines dispositions en particulier.

Je vais reprendre encore une fois mon analogie du mariage. C'est comme si le gouvernement était un mari infidèle et que nous, l'opposition, voulions que notre mariage fonctionne. Nous voulons simplement examiner les relevés de carte de crédit pour trouver l'hôtel où notre partenaire s'est permis une escapade. Au lieu de cela, nous croulons sous toutes les factures du ménage et sous la paperasse administrative, et on nous reproche de ne jamais appuyer quoi que ce soit. C'est de la mauvaise foi.

Le gouvernement devrait accepter la critique quand celle-ci est justifiée, au lieu de clamer comme un enfant: « Vous avez voté contre le projet de loi ». Les Canadiens sont intelligents. Ils voient clair dans ces petits jeux politiques.

[Français]

D'autre part, nous avons entendu des rumeurs selon lesquelles VIA Rail sera privatisée. Nous entendons souvent ce gouvernement et plus particulièrement le ministre proclamer qu'ils ne se mêlent pas des affaires d'une compagnie privée. Nous pourrions alors nous attendre à ce que cette loi soit un non-sens, puisqu'elle est couplée à cette idéologie de non-intervention dans la régulation du secteur privé.

Je demeure sceptique quant à l'efficacité de l'application d'une telle loi. Le gouvernement s'est déjà montré impuissant face au secteur privé. On espère qu'il changera d'avis dans le cas de la sécurité ferroviaire. Je rappelle au ministre que c'est la tâche du gouvernement de donner des services au public, pour son bien-être, et que cela doit être fait de manière responsable. Parfois, le gouvernement ne croit pas en ses propres lois, comme ce fut le cas avec la loi sur la participation publique de 1988.

[Traduction]

Le ministre l'a déclaré lui-même:

Les chemins de fer représentent la pierre angulaire de notre économie. À ce titre, ils occupent une place importante dans notre histoire et notre avenir. Nous avons la responsabilité commune de veiller à ce qu'ils restent sécuritaires.

Nous, néo-démocrates, sommes certainement d'accord avec cette affirmation.

J'aimerais conclure en parlant d'une question importante pour les gens de St-Lazare, la ville d'où je viens. Cette question a un rapport direct avec la réglementation.

Actuellement, il n'existe aucun mécanisme par lequel les municipalités et les compagnies ferroviaires peuvent se réunir et discuter des problèmes, comme les vibrations causées par les trains qui passent à toute vitesse. J'ai moi-même parlé à des électeurs et à des représentants des compagnies ferroviaires. Des deux côtés, on m'a affirmé qu'on accueillerait favorablement un mécanisme par lequel un tel dialogue pourrait avoir lieu et dans lequel le gouvernement fédéral jouerait un rôle. Rien, dans le projet de loi S-4, ne va dans ce sens.

[Français]

Ces enjeux, les relations entre les municipalités et les compagnies ferroviaires, touchent directement à la circonscription de Vaudreuil-Soulanges et à celle de Glengarry—Prescott—Russell. Le chef des opérations de VIA Rail, M. Marginson, a souligné que de la gare de Coteau jusqu'à Ottawa, il y a 98 passages à niveau.

Présentement, l'arrangement force les compagnies à contacter les propriétaires de terrains privés si on veut fermer les passages à niveau. Le gouvernement doit avoir un rôle à jouer pour éviter les conflits et les répercussions économiques qui sont souvent le résultat de ces chicanes.

Nous avons tous les outils nécessaires, mais ce qui manque, c'est la volonté politique de les utiliser, à cause de l'idéologie de ce gouvernement qui ne croit pas en l'intervention de l'État.

● (1545)

[Traduction]

Je cite M. Cliff Mackay de l'Association des chemins de fer du Canada, qui a affirmé ce qui suit au sujet du projet de loi C-33, le projet de loi précédent:

Le voisinage croissant des exploitations ferroviaires et des activités quotidiennes des membres des collectivités canadiennes représente un facteur de risque auquel nous devons nous attaquer si nous voulons améliorer la sécurité ferroviaire. Nous croyons que le projet de loi C-33 peut être renforcé à cet égard. Au cœur de ces enjeux relatifs au voisinage des propriétés ferroviaires et des aménagements municipaux se trouve la vaste incohérence qui existe dans les divers territoires et provinces du Canada quant aux règlements régissant la planification de l'affectation des terres. [...] [L]e projet de loi C-33 n'aborde pas cette question à l'heure actuelle.

Malheureusement, le projet de loi S-4 n'aborde pas non plus cette question.

Nous appuierons le projet de loi, mais, comme je l'ai dit précédemment, il y a encore place à amélioration.

La recommandation 34 qui a été présentée exigeait la tenue d'un processus de consultation. Cet outil efficace aurait permis de réduire les conflits liés aux aménagements, ce qui aurait amélioré la sécurité. Je n'ai rien contre les campagnes de sensibilisation, mais elles suffisent rarement.

Cliff Mackay a aussi dit ceci:

Nous croyons que l'un des moyens les plus efficaces d'améliorer la sécurité ferroviaire dans ce domaine serait d'accorder au gouverneur en conseil le pouvoir de régir par règlement les avis à donner aux chemins de fer au sujet de tout plan local de lotissement ou de règlement de zonage projeté ou de toute modification de ceux-ci concernant des terrains situés dans un rayon de 300 mètres d'une ligne ferroviaire ou d'une gare de triage. Nous pensons que la distance de 300 mètres est judicieuse du point de vue de la sécurité.

Initiatives ministérielles

Pour ce qui est des questions de compétence abordées dans cette citation, on procède déjà de cette façon pour les infrastructures aériennes, alors pourquoi pas pour les infrastructures ferroviaires? J'admets qu'une distance de 300 mètres est peut-être excessive. On pourrait la réduire. Cependant, cette question n'a fait l'objet d'une discussion sérieuse ni dans le projet de loi C-33, ni dans sa version actuelle, le projet de loi S-4.

Bon sang, tout ce que les compagnies demandaient, c'est que les municipalités les avertissent lorsqu'elles prévoient apporter des modifications dans la zone du couloir ferroviaire. Elles ne demandaient même pas que des décisions soient prises à cet égard. Elles sont forcées de consulter les dix provinces et les trois territoires et de négocier un accord avec chacun d'entre eux. On pourrait simplifier considérablement le processus et le rendre plus efficace. Le gouvernement doit faire preuve de bonne gouvernance en prenant les mesures nécessaires pour unir le pays.

J'espère qu'à l'avenir le gouvernement, au lieu d'être simplement un facteur de sensibilisation à cette problématique, deviendra un administrateur public responsable qui veille à ce que ce mariage entre les Canadiens et leurs compagnies de chemin de fer demeure solide pendant des générations.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je veux revenir sur l'une des observations que le député a faites au sujet des communautés. Les particuliers ont également un rôle à jouer dans cette affaire.

Le député a fait allusion aux vibrations que les trains provoquent très souvent dans les communautés et qui, parfois, peuvent entraîner des problèmes de fissures des fondations et tout le reste. J'ai eu l'occasion de travailler avec des citoyens qui avaient demandé mon aide quand j'étais député provincial. Les citoyens peuvent communiquer avec leurs représentants élus et avec les compagnies de chemin de fer s'ils estiment qu'un problème important se pose dans leur communauté et qu'il faut y remédier. De manière générale, et dans un cas particulier, le CP a été à l'écoute des doléances. Nous avons donné suite et avons réussi à régler le problème en installant une sorte de mur-écran.

Les citoyens ont donc un rôle à jouer dans tout cela. Le député voudrait-il nous dire ce qu'il en pense?

M. Jamie Nicholls: Monsieur le Président, j'ai vécu moi aussi des cas semblables où des citoyens ont fait appel à moi, en particulier au sujet du problème des vibrations. J'admets que nous avons effectivement des recours. J'ai communiqué plusieurs fois avec le CP et nous avons obtenu une réponse.

Cependant, je dois admettre que ce processus, pour toutes les parties, les citoyens, la municipalité, moi-même et la compagnie de chemin de fer, semble improvisé. Il n'y a aucun processus officiel pour de telles revendications. La compagnie de chemin de fer a sa propre procédure, de même que la municipalité, et quand des citoyens communiquent avec nous, nous enclenchons nous aussi un processus. Chaque député à la Chambre a sa propre manière de procéder.

Ce que j'ai en tête, c'est un mécanisme, un processus officiel qui permettrait de régler ces problèmes de manière plus efficace, par opposition à l'improvisation actuelle. Nous réglons le tout au moyen de la réglementation, de la notion de bonne gouvernance et d'administrateur public responsable.

Je crois qu'à l'avenir, nous aurons probablement besoin d'officialiser ce processus pour que tous les citoyens aient la conviction qu'il y a un processus en place auquel ils peuvent recourir pour qu'on donne suite à leurs préoccupations.

●(1550)

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Monsieur le Président, dans l'ensemble, le NPD appuie ce projet de loi parce qu'il renforcerait la capacité de surveillance du ministère des Transports. Il renforcerait les pouvoirs d'exécution du ministère, de même que le rôle des systèmes de gestion de la sécurité, rendrait plus clairs les pouvoirs et les responsabilités du ministre des Transports, étendrait la portée du pouvoir de réglementation et préciserait le processus par lequel les compagnies de chemin de fer peuvent édicter des règles. Il y a de bonnes raisons d'appuyer le projet de loi.

S'il y avait des façons d'améliorer le projet de loi, le député pourrait-il me dire lesquelles?

M. Jamie Nicholls: Monsieur le Président, je ne veux pas donner l'impression que je m'oppose au projet de loi. La Chambre en est saisie depuis longtemps. Je crois que d'autres députés ont dit que l'examen d'un projet de loi prend environ cinq ans; de nombreuses versions de celui-ci ont été présentées à la Chambre depuis plus de cinq ans.

Quand le comité a été saisi du projet de loi, à l'époque intitulé projet de loi C-33, comme je l'ai fait remarquer au député de Winnipeg-Nord, nous avons, entre autres, demandé que les municipalités présentent un avis officiel aux sociétés ferroviaires lorsqu'elles envisagent de modifier le plan d'utilisation des terres le long d'un couloir établi. Cela éviterait beaucoup des problèmes qui surviennent lorsqu'on développe les terres le long des lignes ferroviaires.

La région que je représente est essentiellement agricole. Au fil du temps, certaines régions font l'objet d'un changement de zonage qui mène parfois à la construction de condominiums là où il y avait jadis des exploitations agricoles près du chemin de fer. Les gens qui emménagent dans ces unités condominiales se plaignent tout à coup du bruit des trains et d'autres embêtements semblables. Nous pourrions éviter ce problème à la source en officialisant le processus selon lequel les municipalités prévoient une société ferroviaire des changements qu'elles comptent apporter au plan d'utilisation des terres.

Mme Niki Ashton (Churchill, NPD): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Timmins—Baie James.

Il me fait plaisir d'intervenir à la Chambre pour manifester, à l'instar d'un si grand nombre de mes collègues néo-démocrates, mon appui au projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

[Français]

Ce projet de loi vise à modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire, afin d'améliorer la capacité de surveillance du ministère des Transports en exigeant que les compagnies de chemin de fer obtiennent un certificat d'exploitation de chemin de fer fondé sur la sécurité et confirmant le respect des exigences réglementaires.

Il sert à renforcer les pouvoirs d'exécution du ministère en introduisant des sanctions administratives, pécuniaires et en rendant les sanctions judiciaires plus sévères.

Il sert aussi à améliorer le rôle des systèmes de gestion de la sécurité en prévoyant la désignation d'un cadre supérieur légalement responsable de la sécurité et de la protection contre les représailles des employés des compagnies de chemin de fer qui expriment des préoccupations sérieuses en matière de sécurité.

Initiatives ministérielles

Il sert à préciser les pouvoirs et les responsabilités du ministère des Transports relativement aux questions ferroviaires, et il sert à accroître les pouvoirs de réglementation et à préciser le processus d'établissement des règles par les compagnies de chemin de fer.

Comme l'ont dit ici mes collègues du NPD, il est clair que c'est un projet de loi positif qu'on attendait depuis longtemps. Je sais que, lors de la dernière législature, mes collègues du NPD, les porte-parole ainsi que les gens qui connaissent bien le dossier de l'industrie ferroviaire, ont bien lutté non seulement pour avoir une plus grande sécurité, mais aussi pour insister sur le fait que le gouvernement doit agir pour pouvoir réaliser un système plus sécuritaire pour tous les Canadiens en ce qui a trait au transport ferroviaire.

• (1555)

[Traduction]

Comme je l'ai déjà dit, nous, les députés néo-démocrates, appuyons le projet de loi, mais nous aurions également souhaité que ces modifications aient été mises en oeuvre plus tôt et que l'urgence d'assurer la sécurité ferroviaire dans notre pays ait été mieux comprise.

La sécurité joue un rôle crucial dans le bon fonctionnement du transport ferroviaire et nous devons prendre les mesures qui s'imposent, mais ce n'est qu'un côté de la médaille. Le gouvernement a non seulement hésité et retardé ces mises en oeuvre essentielles, mais il a pris des mesures qui affaiblissent notre système ferroviaire.

Tel qu'indiqué dans le dernier budget, le financement de VIA Rail est amputé de près de 200 millions de dollars. Mes collègues néo-démocrates et moi sommes d'avis que c'est une vraie honte. Nous savons tous que le transport ferroviaire revêt une importance vitale pour notre pays, car il assure le lien entre nos régions urbaines et nos collectivités rurales. Nous savons à quel point il est important d'entretenir les voies ferrées, tant celles utilisées pour le transport des personnes que celles utilisées pour le transport de marchandises d'un océan à l'autre du pays. Les compressions importantes imposées à VIA Rail — une institution qui appartient aux Canadiens et dont nous sommes fiers — ne laissent planer aucun doute: les services et la qualité des services diminueront.

Ce n'est pas la première fois que cela se produit. Malheureusement, au cours des dernières décennies, les gouvernements fédéraux — d'abord les gouvernements libéraux et maintenant le gouvernement conservateur — ont délaissé le service ferroviaire au Canada. Je ne le sais que trop bien, car je suis née et j'ai grandi à Thompson, au Manitoba. Sur la carte ferroviaire de VIA Rail, on voit que la seule ligne de chemin de fer qui dessert le Nord dans l'Ouest du Canada est celle qui se rend jusqu'à Churchill, et elle passe par ma ville natale.

Nous savons qu'il y a des années, lorsque les libéraux ont privatisé la ligne de chemin de fer, celle-ci avait déjà besoin de réparations depuis un certain temps. Nous espérions évidemment que le gouvernement ferait ce qui s'imposait et qu'il utiliserait les deniers publics pour réparer une voie de communication aussi importante entre nos localités. Or, il a plutôt décidé de privatiser cette ligne, de la vendre à une société américaine qui a attendu beaucoup trop longtemps avant de faire l'entretien nécessaire.

Cela dit, il y a une lueur d'espoir étant donné les travaux entrepris par la société. Des partenariats fédéraux-provinciaux ont soutenu les travaux effectués. Il n'en demeure pas moins que nous n'avons plus de contrôle sur la situation, puisque le gouvernement a privatisé la ligne. Cela signifie essentiellement une baisse de la qualité et de la fiabilité du service fourni aux gens qui vivent dans une région du pays où le chemin de fer est la seule option.

Je suis honorée de représenter les gens qui vivent et qui travaillent le long de la ligne de la baie, dans des localités telles que Ilford, Thicket Portage, Pikwitonei, la Première nation de War Lake, qui sont situées entre Thompson et Gillam, et aussi Churchill. Les gens qui vivent dans ces quatre localités n'ont pas accès à des routes praticables en toutes saisons. Ils dépendent entièrement du service ferroviaire pour se rendre à des rendez-vous médicaux, obtenir de la nourriture et faire venir les matériaux nécessaires pour construire des maisons et des infrastructures.

C'est un gros problème. Le chemin de fer est le seul lien qui existe pour ces localités. Il est très dérangeant de voir que le gouvernement s'est désintéressé du sort des localités, non seulement dans ma circonscription, mais au Canada rural en général pour ce qui est du service ferroviaire.

Je signale que je représente d'autres localités du Nord du Manitoba qui sont elles aussi isolées. Un grand nombre de personnes, qu'elles viennent d'Oxford House, de Garden Hill et de Berens River, ont communiqué avec moi. Des aînés m'ont expliqué à quel point il était important pour les localités isolées d'avoir accès à la ligne ferroviaire. Les résidents des localités qui sont encore isolées se demandent quelles sont les options en matière de moyen de transport pour se déplacer à longueur d'année, comme par exemple un service ferroviaire.

Je dois dire que bien des gens ont perdu espoir, puisque le gouvernement hésite à proposer des solutions qui répondraient à leurs besoins en matière de transport. Heureusement, le gouvernement provincial a pris les devants et s'est engagé à collaborer à la construction d'une route praticable en tout temps, en partenariat avec les Premières nations du Sud dans un premier temps. Malheureusement, le gouvernement fédéral n'en fait pas autant, lui qui ne fait rien pour le transport viable. En fait, quand le gouvernement fédéral conservateur se désintéresse du transport ferroviaire dans les régions rurales du Canada, il se désintéresse de la qualité de vie des Canadiens qui vivent dans ces régions.

Quand on parle de VIA Rail, de services ferroviaires appartenant aux collectivités et de wagons de producteurs qui peuvent aussi appartenir aux collectivités, on parle de services qui nous appartiennent à tous. Le gouvernement fédéral devrait être présent et collaborer avec les collectivités, les centres urbains et tous les intervenants pour faire en sorte que nous puissions compter sur un service ferroviaire fiable, de qualité et sécuritaire.

Je tiens à souligner une chose: que ce soit dans sa façon de traiter le dossier de la Commission du blé ou dans les efforts qu'il déploie continuellement pour réduire les services de base nécessaires aux Canadiens des régions rurales, le gouvernement laisse tomber les Canadiens des régions rurales, qui sont nombreux à considérer le service ferroviaire comme la voie de l'avenir.

En terminant, j'aimerais dire que je suis fière du travail que fait notre parti pour défendre non seulement la sécurité ferroviaire, mais le transport ferroviaire en général. J'espère que nous pourrions démontrer clairement que, lorsqu'il s'agit de représenter le Canada rural et les Canadiens qui croient au service ferroviaire, c'est le NPD qui a le meilleur bilan.

• (1600)

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le Président, la députée croit tellement à la sécurité ferroviaire que son parti a voté contre tous les grands investissements que le gouvernement a voulu faire pour l'accroître. Si le NPD était convaincu que notre budget faisait fausse route, il n'a pas proposé le moindre amendement en ce sens.

J'espère que la députée d'en face ne veut surtout pas insinuer que VIA est une compagnie dangereuse. C'est précisément parce qu'elle accorde une grande importance à la sécurité qu'elle a reçu une note de 4 sur 5 dans le cadre d'un examen mené par un groupe indépendant. Nous avons fait des investissements record durant la relance pour l'aider à renouveler sa flotte. À propos, la députée a voté contre.

La députée sait très bien que, maintenant que les projets de relance ont abouti, on a moins besoin de donner de l'argent à VIA que dans le cadre des deux précédents budgets. Il ne s'agit pas de compressions, c'est simplement la fin des mesures de relance.

S'il fallait en faire plus pour la sécurité dans ce projet de loi, ou s'il fallait l'améliorer, j'aimerais que la députée m'explique pourquoi sa collègue à côté d'elle, la vice-présidente du comité, a consenti avec tous les autres députés néo-démocrates à adopter intégralement ce projet de loi, en moins de 10 minutes et sans le moindre amendement. Qu'elle m'explique cela.

Mme Niki Ashton: Monsieur le Président, j'aimerais bien que le député d'en face soit aussi passionné lorsqu'il s'agit d'investir de façon responsable dans les services ferroviaires au Canada.

On a réduit de 200 millions de dollars les crédits à VIA Rail, et pourtant le député d'en face se présente en héraut du service ferroviaire. Je sais que le gouvernement est réfractaire aux faits, mais c'est pourtant ce que nous constatons.

Prenons par exemple le Canada rural. Moi qui viens de l'Ouest du Canada et qui ai eu l'occasion de discuter avec bien des gens dans les Prairies, je constate que ces gens-là sont très inquiets de voir le gouvernement réduire les services ferroviaires, de constater les répercussions du démantèlement de la Commission du blé sur les lignes ferroviaires sur courtes distances et les wagons de producteurs, et d'assister au démantèlement des liens dont dépendent les régions rurales.

J'aimerais bien que le député s'adresse avec autant de conviction à ses collègues pour les convaincre d'investir dans le service ferroviaire auquel nous croyons tous.

• (1605)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée de ses propos sur un sujet que je souhaite approfondir. Elle représente la région de Churchill. C'est une région où j'ai eu l'occasion à maintes reprises de formuler des inquiétudes concernant le chemin de fer et les répercussions de ce qui s'est passé pour la Commission du blé, pour ne donner qu'un exemple. Nous avons discuté de l'importance des lignes ferroviaires pour le développement économique.

Je reprends ici une question que j'avais déjà posée à un autre membre de son parti et qui concerne la position du Nouveau Parti démocratique ou sa politique concernant la nationalisation de nos chemins de fer. Quelle est la position des néo-démocrates? Sont-ils pour? Si la députée pouvait avoir l'obligeance de me répondre, je lui en serais reconnaissant.

Mme Niki Ashton: Monsieur le Président, j'aimerais ramener à l'attention de mon collègue le sujet dont nous débattons ici aujourd'hui.

Le député a mentionné ma circonscription dans sa question, et je lui en suis reconnaissante. Plus on parle de Churchill, plus c'est profitable pour cette collectivité. Malheureusement, Churchill traverse des moments très difficiles à la suite de la décision du gouvernement de démanteler la Commission canadienne du blé et de la promesse insultante prise par le ministre de l'Agriculture et de

Initiatives ministérielles

l'Agroalimentaire en vue d'investir 25 millions de dollars dans l'espoir que cela incitera les sociétés céréalières à expédier leurs marchandises à partir de Churchill. C'est tout à fait ridicule.

Je suis fier de dire que notre parti a toujours défendu les services publics et reconnu qu'il valait la peine d'investir dans des sociétés d'État auxquelles nous croyons, comme VIA Rail, car ce sont tous les Canadiens qui en profitent. La menace de privatisation que fait planer le gouvernement actuel est très réelle. Malheureusement, les libéraux ont donné un très grand élan à ce mouvement. Nous pouvons maintenant en constater les effets: une diminution de la qualité de vie dans de nombreuses régions rurales du Canada et la réticence des jeunes Canadiens à s'établir en milieu rural ou à y retourner.

À notre avis, il importe de défendre un service essentiel de toutes les façons possibles, notamment sur les plans de la sécurité et du financement. Je suis fier de dire que c'est ce que nous faisons.

* * *

MESSAGE DU SÉNAT

Le président suppléant (M. Barry Devolin): J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que le Sénat lui a adressé un message pour l'informer qu'il a adopté le projet de loi S-1003, Loi autorisant Industrielle Alliance Pacifique, Assurance et services financiers inc. à demander sa prorogation en tant que personne morale régie par les lois de la province de Québec, qu'il la prie d'approuver.

Le projet de loi est lu pour la première fois et sa deuxième lecture est inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance de la Chambre.

* * *

LOI AMÉLIORANT LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence, soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, c'est toujours un grand honneur de prendre la parole dans cette enceinte au nom des gens de Timmins—Baie James, une région qui s'est peuplée grâce au chemin de fer.

Il importe de parler de ce projet de loi visant à améliorer la sécurité ferroviaire dans le contexte des nombreux problèmes affligeant le transport ferroviaire au Canada. Il est clair que, lorsqu'on veut déterminer si le gouvernement a une vision, s'il comprend le dossier des infrastructures et s'il est prévoyant, le domaine du transport ferroviaire est un bon révélateur. Les gouvernements libéraux et conservateurs en ont fait leur souffre-douleur et ont toujours cherché des moyens de l'étouffer, de le miner et de le soumettre à une supposée privatisation. Nous avons assisté à une diminution constante des services de transport ferroviaire, alors que le reste du monde avait le bon sens de mettre en service des trains à haute vitesse.

Initiatives ministérielles

Au mois de février, lorsque le train de VIA Rail a déraillé, à Burlington, trois personnes sont mortes et 42 passagers ont été blessés. Les conservateurs imposent actuellement des compressions de 200 millions de dollars à VIA Rail. Les services ont été réduits sur les lignes ferroviaires desservant des régions rurales importantes du Canada, notamment à Churchill, au Manitoba. Le gouvernement ne s'intéresse pas du tout au train à haute vitesse qui pourrait circuler dans le corridor entre Windsor et Québec, c'est-à-dire l'endroit le plus densément peuplé du pays, et qui permettrait aux gens qui sont passablement pris au piège par la densité de la circulation automobile dans les banlieues de se déplacer en train à un tarif raisonnable.

Cependant, là où ce manque d'intérêt est le plus flagrant, c'est dans le démantèlement délibéré de l'Ontario Northland Railway par le gouvernement de Dalton McGuinty, un homme dont le nom devrait figurer sous l'entrée « myopie » dans le dictionnaire. L'Ontario Northland Railway est un bel exemple de l'incapacité des gouvernements fédéral et provinciaux de s'occuper des services ferroviaires. Je sais qu'il est un bon ami du ministre des Affaires étrangères, alors j'espère que le ministre ne m'en voudra pas de fustiger son ami à la Chambre des communes.

L'histoire de ce réseau de chemin de fer est intéressante parce qu'au début du siècle dernier, Queen's Park ne s'intéressait absolument pas aux terres situées au nord de la rivière des Français. Le gouvernement n'avait pas l'intention de verser un seul sou pour ce territoire jusqu'à ce qu'il découvre que le père Paradis et les Oblats faisaient monter des francophones au lac Témiscamingue pour qu'ils colonisent l'Ontario, ce qui a indisposé au plus haut point les bons bourgeois protestants orangistes de Queen's Park. Il fallait trouver un moyen d'envoyer des anglophones sur les terres que les francophones étaient en train de coloniser. Ce fut le seul moment où le gouvernement a daigné dépenser de l'argent dans le Nord de l'Ontario. Il a donc décidé de construire un chemin de fer qui se rendrait jusqu'au nord du lac Témiscamingue.

Or, tandis que les travailleurs progressaient vers le lac, les employés de chemin de fer Fred Larose et messieurs McKinley et Darragh ont découvert, au point milliaire 103, le plus gros gisement d'argent de l'histoire des environs. Le Nord de l'Ontario revêtait soudainement un nouvel intérêt pour Queen's Park, qui a pris la résolution d'aller exploiter les ressources de cette région. Cette relation de colonialisme entre Nord et le Sud de la province perdure encore de nos jours.

Cela a transformé l'économie de l'Ontario, et plus particulièrement celle de Toronto, qui n'était encore qu'une bourgade somnolente à l'époque de la ruée vers l'argent à Cobalt. Toutefois, comme les investissements des Américains et des Britanniques affluaient, il fallait trouver à ces investisseurs un endroit où s'établir. Ils se sont donc installés à Toronto parce que la ligne ferroviaire les menait à six heures de la plus importante ruée depuis celle du Klondike. Cette facilité d'accès par train a transformé le développement économique, si bien que Toronto s'est bâtie une réputation et est encore reconnue comme étant la plus grande capitale d'exploitation minière au monde. Tout cela a commencé par cette voie ferrée.

À partir de Cobalt, les prospecteurs se sont dirigés vers le Nord. Ils se sont rendus à Val-d'Or, dans l'Est, et aussi loin que Red Lake, dans l'Ouest, car ils connaissaient la valeur des terres. Les lignes ferroviaires de l'Ontario Northland Railway sont donc devenues un corridor de développement et toutes les collectivités ont été construites le long de ce dernier.

Maintenant, un siècle plus tard, l'Ontario Northland joue encore ce rôle important, et pas seulement en ce qui concerne les trains et les

autobus. La société assure aussi des services de télécommunication aux petites collectivités isolées qui, autrement, auraient à payer des tarifs exorbitants.

Il y a quelques semaines, une inondation survenue à Fort Albany sur la côte de la baie James a séparé la communauté de la terre ferme. Des gens communiquaient avec moi pour me signaler qu'ils étaient à court de nourriture. Ils avaient besoin qu'on leur en expédie. Mon bureau a donc contacté la banque alimentaire de Cochrane et nous avons réussi à acheminer 1 200 livres de nourriture à Fort Albany.

● (1610)

À ce moment, le problème consistait à déterminer comment nous pourrions acheminer 1 200 livres de nourriture à Fort Albany malgré les inondations. Nous avons communiqué avec les représentants d'Ontario Northland et nous leur avons dit: « Nous avons besoin que vous transportiez 1 200 livres de fret pour cette collectivité, qui a bien besoin d'aide. » Ils nous ont dit: « Apportez le tout à la gare de marchandises de Cochrane demain. Nous transporterons ces marchandises jusqu'à Moosonee. C'est là que se termine la voie ferrée. À partir de là, vous devrez vous débrouiller. » Nous avons communiqué avec Air Creebec et nous avons fini par amener le tout à bon port.

Lorsque nous nous sommes adressés aux représentants d'Ontario Northland, ils n'ont jamais demandé si l'entreprise allait être rémunérée pour avoir accepté d'aider l'une de nos collectivités du Nord de l'Ontario. Ils ont rendu un service à la population, car ils sont là pour la population. Je tiens à souligner que, comme à de nombreuses autres occasions par le passé, Ontario Northland a accompli un excellent travail dans cette situation.

Les chemins de fer jouent un rôle important. Il est fascinant de constater que le gouvernement libéral de l'Ontario a décidé qu'il n'investirait pas dans le transport en commun en milieu rural et qu'il n'est pas approprié de subventionner le transport en commun si les gens des régions rurales l'utilisent. En milieu urbain, il est implicite qu'une certaine forme de soutien sera accordée, car il ne s'agit pas de faire des profits, mais bien d'offrir un service à la population.

Nous voyons le gouvernement McGuinty exagérer les chiffres. Chaque fois qu'il y a un investissement dans la société Ontario Northland, il prétend qu'il s'agit d'une subvention. Comment peut-on diriger une province si on s'imagine que chaque fois qu'on fait un investissement, on subventionne en quelque sorte la province, la population? En fait, il s'agit là d'un investissement, tout comme pour les routes. Les gouvernements ne disent jamais qu'ils subventionnent le réseau routier.

Du travail doit cependant être fait pour assurer la sécurité des couloirs, car il y a eu des accidents sur le réseau du chemin de fer Ontario Northland. Au sud de Temagami, il y a environ 12 ans, des wagons-citernes remplis d'acide se sont renversés. Nous devons investir dans les chemins de fer tout comme nous devons investir dans les routes. Pourtant, on semble avoir deux poids, deux mesures et croire que, s'il est bien d'investir dans le réseau routier — bien qu'on n'investisse pas beaucoup dans les routes du Nord de l'Ontario —, il ne l'est pas d'investir dans le transport des marchandises.

Initiatives ministérielles

Dans le Nord de l'Ontario, chaque jour, des milliers de tonnes de marchandises et des voyageurs sont transportés sur le réseau de l'Ontario Northland. Ce chemin de fer joue un rôle unique. Tous près de la voie ferrée, nous avons aussi deux voies de circulation flanquées des rochers les plus abrupts du Canada, et il se trouve que c'est la route transcanadienne. C'est la route qu'empruntent les camionneurs pour traverser le Canada. En janvier, je ne sais pas combien de fois je suis resté à North Bay, incapable de me rendre dans le Nord parce qu'un pauvre conducteur avait frappé un rocher ou des passagers. Pourtant, juste à côté, nous avons un réseau ferroviaire parfaitement sûr.

Tout ce que propose le gouvernement, c'est d'économiser une poignée de dollars en éliminant ce service ferroviaire et en entassant les marchandises et les passagers sur un même ruban de deux voies qui serpente au milieu des pâturages du Nord de l'Ontario. Pour une raison que j'ignore, il juge que ce serait plus efficient.

Le plus irritant, c'était probablement les déclarations de l'adjoint de M. McGuinty dans le Nord de la province, Rick « le ministre de l'Anti-développement du Nord de l'Ontario » Bartolucci. À les croire, s'ils laissent tomber le couloir de développement en l'abandonnant au secteur privé — qui en prendra des petits tronçons ici et là, mais qui laissera le reste à l'abandon —, c'est parce qu'ils entendent réinvestir dans la santé.

Au fil des ans, les Ontariens du Nord ont vu leur lot d'ententes d'exploitation minière douteuses. Ils n'ont pas de poignée dans le dos. Ils savent bien que les résidants de Kirkland Lake, de Cochrane, d'Iroquois Falls, de Timmins, de New Liskeard, d'Englehart ou de North Bay aux prises avec un cancer doivent emprunter le train pour aller se faire soigner. Je ne compte plus le nombre de familles que j'ai vues dans le train d'Ontario Northland parce qu'elles devaient aller à l'hôpital pour enfants de Toronto afin de faire traiter le cancer de leur enfant. Au moins, le train leur permet de voyager en tout confort.

Dalton McGuinty nous dit de ne pas nous inquiéter. Selon lui, le gouvernement de l'Ontario transportera les enfants malades en autocar, et leurs familles auront de meilleurs services.

Les gens du Nord savent que ce n'est pas le cas. Ils se rappellent que, pas plus tard que l'année dernière, la Commission de transport du Nord de l'Ontario cherchait à économiser de l'argent en ne desservant plus certaines localités importantes. Je ne l'en blâme pas, d'ailleurs, parce qu'elle n'avait pas assez de fonds et qu'elle n'obtenait pas de subventions pour offrir des services de transport en commun dans le Nord.

Le développement du réseau ferroviaire et l'amélioration de la sécurité ferroviaire sont un investissement. Il est fascinant de voir que le gouvernement McGuinty cherche à éliminer les voies ferrées et à abolir la Commission de transport du Nord de l'Ontario au moment où le Cercle de feu est sur le point d'être développé.

• (1615)

Le Cercle de feu sera probablement le plus important développement minier des 50, voire des 100 dernières années. La question fondamentale qu'on doit se poser est la suivante. Étant donné que ce sont les voies ferrées qui donnent accès aux minerais et qu'on semble vouloir les éliminer et se débarrasser du corridor de développement, serait-il plutôt question de transporter le minerai brut par camion vers la Chine?

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je suis reconnaissant de pouvoir réagir brièvement aux commentaires du député.

Le député semble centrer son attention sur le gouvernement libéral de l'Ontario. Je peux affirmer au député qu'au Manitoba, le NPD n'a pas une meilleure approche en ce qui a trait à l'abandon de voies ferrées ou à l'amélioration des services ferroviaires pour les gens qui vivent dans le Nord du Manitoba.

On pourrait parler de l'impact de la Commission du blé sur la ville de Churchill, qui dépend du service ferroviaire. Le gouvernement néo-démocrate du Manitoba est resté muet à ce sujet.

Je pense qu'il est important de reconnaître que les trois ordres de gouvernement ont un rôle à jouer dans la sécurité ferroviaire. Autrement dit, le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales doivent collaborer pour assurer des services ferroviaires plus sûrs et de meilleure qualité. C'est le but visé par ce projet de loi.

Je me demande si le député pourrait nous expliquer à quel point il est important que les gouvernements collaborent pour assurer un service ferroviaire de meilleure qualité partout au pays.

• (1620)

M. Charlie Angus: Monsieur le Président, j'aimerais inviter mon collègue dans l'Ontario sous les libéraux. Il retournerait probablement au Manitoba en chantant les louanges du gouvernement néo-démocrate du Manitoba, car, s'il avait vécu sous le gouvernement Dalton, mon collègue comprendrait de quoi je parle.

L'hon. John Baird: C'est vrai. Je n'ai jamais rien entendu de plus juste.

M. Charlie Angus: Monsieur le Président, je n'essaie pas d'en faire un enjeu partisan. La partisanerie n'a rien à voir avec cela. Il s'agit de tenir compte des faits, et ceux-ci nous disent que nous avons affaire à un gouvernement provincial myope qui ne comprend pas le besoin d'investir dans les infrastructures. Il pense qu'il peut se contenter de fermer les yeux, et par miracle, les problèmes liés aux infrastructures se régleront d'eux-mêmes. Ce qu'il dit vraiment, c'est qu'il croit pouvoir s'en laver les mains, et les résidants du Nord de l'Ontario vont tout simplement se taire et avaler la pilule, comme ils sont censés le faire chaque fois que Queen's Park élimine un autre service.

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Monsieur le Président, je tiens à féliciter le député de Timmins—Baie James. Il est évident qu'il représente très bien sa circonscription. Je suis persuadé que ses électeurs sont très contents de lui.

Le député a parlé de Rick Bartolucci, le ministre de l'Anti-développement du Nord de l'Ontario. Lorsqu'il a annoncé les compressions imposées à l'Ontario Northland Railway, il était à des centaines de kilomètres du siège de cette société. Il a annoncé la nouvelle à Sudbury, plutôt qu'à North Bay.

Le député peut-il me dire pourquoi, selon lui, ce ministre voudrait annoncer une nouvelle aussi importante à un endroit aussi éloigné du siège de l'Ontario Northland Railway?

Le président suppléant (M. Barry Devolin): À l'ordre. Avant de donner la parole au député de Timmins—Baie James, je rappelle à la Chambre qu'elle est saisie du projet de loi S-4, qui porte sur certaines questions en particulier. J'invite tous les députés à faire en sorte que leurs observations et leurs questions s'y rapportent.

Le député de Timmins—Baie James a la parole.

M. Charlie Angus: Monsieur le Président, je vous remercie de cette excellente intervention, car nous parlons de sécurité ferroviaire, ce qui représente des investissements importants pour assurer la sécurité.

Initiatives ministérielles

Je ne veux pas parler des investissements que M. Bartolucci a faits ou n'a pas faits en matière de sécurité. Je l'aime bien; Rick est une bonne personne. Toutefois, il n'est pas venu dans les collectivités qui sont touchées et qui s'inquiètent de l'état de la sécurité ferroviaire.

J'invite Rick Bartolucci à venir avec moi à North Bay, à Englehart ou, plus spécialement, à Cochrane, pour qu'il voie comment le manque d'investissements du gouvernement McGuinty est perçu dans le Nord de l'Ontario.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je vais partager mon temps avec le député de Scarborough-Sud-Ouest.

Je remercie la Chambre de me permettre de parler de ce dossier à titre de porte-parole du NDP en matière de liaison ferroviaire à grande vitesse entre Québec et Windsor. Nous rêvons d'étendre un jour la liaison jusqu'à Detroit et Chicago. Le train nous offre de formidables possibilités pour l'avenir; j'y reviendrai dans un instant.

Je souhaite soulever un certain nombre de points importants concernant le projet de loi S-4, au chapitre des changements de compétences qu'on apportera en modernisant de la loi. Ces changements sont importants non seulement pour l'économie canadienne, mais aussi dans la façon dont ils se traduisent pour la population de nos circonscriptions.

À l'heure actuelle, il y a un problème avec le CP concernant le chemin de fer. Je remercie Mary Reaume et Mary Kavanaugh de Windsor. Je suis également heureux de mentionner les noms de Robert Taylor et de Randy Marsh, du CP, du conseiller Allan Hoberstadt et du membre du personnel Ian Bawden. Ces personnes ont accepté de se rencontrer pour résoudre un problème de bruit, de vibrations et d'inondation lié au chemin de fer.

J'aimerais en parler un peu, car la modernisation de la loi permettrait de prévoir une meilleure reddition de comptes et, avec un peu de chance, favoriserait la coopération quant aux questions liées au chemin de fer.

Nous avons pu obtenir des crédits du fonds « Il faut que ça bouge à Windsor-Essex » pour aménager un saut-de-mouton avenue Howard à Windsor. Ce fonds sert à améliorer les infrastructures frontalières. C'est un secteur très dense qui posait problème aux piétons et où beaucoup de camions et de voitures reculaient.

Un processus en bonne et due forme n'avait pas été prévu ou était absent du plan d'aménagement et les résidents ont subi les effets du saut-de-mouton. Ceux qui vivent derrière la promenade Memorial ont été victimes d'inondations, de bruits, de vibrations, de toute une série d'événements. Ils ont présenté une pétition demandant à ce qu'un groupe d'experts examine la question. Je voudrais les remercier de leur patience. Peut-être pourrions-nous trouver des solutions lorsque la réunion prévue aura lieu.

Il convient de noter que le chemin de fer a été à l'origine de ce pays à de nombreux égards et demeure un moyen de transport important pour de nombreux résidents tous les jours. Les entreprises doivent être tenues de rendre des comptes et des mesures doivent être prises.

L'ouverture du canal de Panama permettra de juger de l'importance macroéconomique du chemin de fer. Un grand volume de marchandises transiteront par le port de Montréal et de Halifax. Beaucoup de ces marchandises devraient être expédiées par chemin de fer vers le Midwest des États-Unis. Ce pays n'a pas suffisamment de ports en eau profonde et ses ports ne sont pas aussi attrayants que ceux que nous avons sur la côte Est.

L'examen de la Loi améliorant la sécurité ferroviaire est très important. J'ai été porte-parole en matière de transports et nous avons tenu de nombreuses séances de comité au cours desquelles nous avons examiné tout ce qu'on pouvait sur cette question, allant des systèmes de gestion de la sécurité aux infrastructures nécessaires. Nous avons épousé cette idée un peu romantique du chemin de fer qui a construit notre passé, mais il construira en réalité davantage notre avenir.

Il ne faut pas non plus oublier le train à grande vitesse. La Loi sur la sécurité ferroviaire modernise certaines des questions relatives au train à grande vitesse et c'est très important.

Nous avons tous entendu parler du tragique accident mettant en cause un train de VIA Rail récemment. J'aimerais adresser mes condoléances aux familles et aux blessés.

Le reste du monde investit dans le train à haute vitesse. De nombreux pays du G8 le font. Le Canada est le seul pays du G8 à ne pas avoir de train à haute vitesse. Nous sommes le seul pays à demeurer sur la touche. Il est important de moderniser la loi, mais nous avons aussi besoin d'une nouvelle injection de fonds.

Je m'intéresse au circuit Québec-Chicago. L'année dernière, je suis allé au Michigan et j'ai rencontré les hauts fonctionnaires d'un ministère là-bas. J'ai adressé une lettre à Kirk Steudle du ministère des transports du Michigan lui demandant de me décrire la situation du côté américain, car des dizaines de millions de gens vivent le long du couloir Québec-Chicago. Nous pourrions ainsi avoir de grands projets d'urbanisme tout en améliorant l'environnement et notre économie.

J'ai demandé à M. Steudle ce que son ministère faisait. Il a répondu que les améliorations apportées élimineraient une série de points d'étranglement, ce qui aurait pour effet de réduire les encombrements et d'augmenter la vitesse maximale à 110 milles à l'heure. À long terme, le nombre d'allers-retours quotidiens dans le couloir Detroit-Chicago serait doublé.

● (1625)

Il existe des tunnels ferroviaires qui relient le Canada aux États-Unis. Il y en a deux à Windsor. À une époque, un service ferroviaire voyageurs était offert dans ce couloir. Cependant, il a cessé dans les années 1930. Mais l'infrastructure existe encore aujourd'hui. Comme il est excitant que le tunnel emprunté par les trains de voyageurs soit à nouveau disponible.

Les améliorations proposées sont, entre autres: la mise au point d'un train Kalamazoo-Dearborn, dont le coût est estimé à 200 millions de dollars; le projet de construction d'une station à Ann Arbor et le projet de mise en commun de l'équipement le long du couloir du Midwest, dans le cadre duquel la somme supplémentaire de 268,2 millions de dollars a été consacrée à l'achat de 48 voitures supplémentaires.

J'aimerais citer Kirk Steudle, qui a été nommé directeur du département des transports de l'État du Michigan. Il a dit:

Nous croyons comprendre que les investissements dans un service de train rapide au Michigan donneront lieu à des projets et des études semblables au Canada, ce qui permettrait l'expansion du couloir à haute vitesse entre Chicago et Montréal. L'amélioration et l'expansion du service le long de ce couloir amélioreront notre compétitivité économique, encourageront l'efficacité énergétique et environnementale et viendront appuyer les collectivités situées le long du couloir en leur offrant un service ferroviaire voyageurs plus fiable.

Le département des transports du Michigan espère bien pouvoir travailler étroitement avec vous afin d'attirer de nouveaux investissements dans notre région.

Initiatives ministérielles

Malheureusement, de ce côté-ci de la frontière, le ministère des Transports a réduit de 200 millions de dollars le budget de VIA Rail. Les États-Unis s'en vont dans le sens contraire. Ils reconnaissent le bien-fondé du projet. Ils sont disposés à l'entreprendre et veulent renforcer le couloir. Ils en reconnaissent le potentiel. Le couloir pourrait desservir Chicago, Detroit, Toronto, Montréal, Québec et peut-être même Ottawa. Nous pourrions offrir un bon service ferroviaire voyageurs le long de ce couloir. Ce serait un investissement économique essentiel à l'heure actuelle.

Je propose une modeste stratégie semblable à celle du couloir de Detroit. Le ministre des Transports pourrait créer un groupe de travail spécial. Cela a déjà été fait dans un autre domaine, lorsque le Conseil du partenariat pour le secteur canadien de l'automobile a été créé. Je pense qu'il est important d'établir une stratégie globale. Le CPSCA a fait intervenir non seulement les fabricants d'automobiles, mais aussi les syndicats, les concessionnaires, le milieu des pièces de véhicules, les outilleurs-ajusteurs et les moulistes, bref, tous les maillons de la chaîne de fabrication d'automobiles. Le CPSCA a rédigé un plan d'affaires et un système de mesures propres au secteur de l'automobile.

Malheureusement, le gouvernement n'a convoqué aucune réunion importante de ce genre depuis deux, trois ou quatre ans. Il n'a tenu que quelques réunions avec des cadres. C'est dommage, car c'est un modèle qui me paraît viable. J'espérais que le ministre s'empare de ce dossier et y fasse intervenir les villes.

J'ai eu la chance de rencontrer le maire Fontana, de London. Le projet l'intéresse. Le maire de Québec s'y intéresse aussi. Le maire de Windsor y est favorable. Un certain nombre de municipalités voient le potentiel de ce projet et auraient des conseils à offrir à ce sujet. En outre, les sociétés de chemin de fer, soit le Canadien Pacifique, le CN et VIA Rail, ainsi que d'autres groupes pourraient se pencher sur le plan d'affaires général relativement au transport ferroviaire de passagers et aux problèmes de ce mode de transport. Ils pourraient déterminer ce qui fait obstacle à certaines améliorations et faire sauter ces obstacles.

Il s'agit d'améliorer la voie ferrée dans l'ensemble, et c'est ce qu'on est en train de faire au Michigan. Il est essentiel d'éliminer certains obstacles, par exemple les passages à niveau, ainsi que d'améliorer la voie ferrée pour que les trains puissent circuler plus vite. Le Michigan est en train d'acheter certaines lignes ferroviaires, et les municipalités connaissent les problèmes et les points faibles des chemins de fer. Il serait très important que nous rassemblions les municipalités et que nous examinions les coûts et les moyens d'apporter les améliorations nécessaires. Ce serait une approche constructive.

J'espère que j'aurai réussi, par la présente intervention, à convaincre le gouvernement et le ministre de reconsidérer leur décision et de tirer parti du potentiel de développement économique et écologique que présente le transport ferroviaire dans le corridor conduisant au Michigan. Ce serait très avantageux pour nous tous. Les municipalités, la province et le gouvernement fédéral seraient ensemble les maîtres d'oeuvre dans ce dossier économique.

•(1630)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le député a dit qu'il fallait examiner le transport en commun rapide et les possibilités qu'il offre dans bon nombre de nos municipalités. Il a souligné que beaucoup de gens souhaitent que ce secteur soit exploité et qu'on examine les possibilités, notamment au moyen d'études de faisabilité.

Ce qu'il faut retenir, c'est que cette idée est fort prometteuse pour bon nombre des municipalités dont il est question dans le corridor de Toronto.

Je prierais le député de tenir compte du concept de corridor à haute vitesse dans le contexte de la sécurité ferroviaire. On pourrait même un jour intégrer ce concept dans des modifications à la loi. Nous souhaitons veiller à ce que cela soit fait de manière à préserver l'intégrité et la sécurité des chemins de fer.

M. Brian Masse: Monsieur le Président, je suis d'accord: je pense que cela est possible. Cependant, je pense aussi qu'il s'agit d'une question plus vaste. En examinant ce corridor et le réseau ferroviaire à haute vitesse, nous pourrions aussi protéger, par exemple, des terres agricoles et d'autres types de secteurs où il y a de l'étalement urbain. Nous pourrions favoriser le développement le long du corridor en procédant à une planification urbaine solide. Il pourrait être attrayant de vivre et de travailler le long du corridor et d'utiliser celui-ci. Par exemple, nous pourrions examiner le nombre de personnes qui font aujourd'hui la navette entre Kitchener et Toronto.

L'amélioration de la sécurité ferroviaire au pays, que ce soit au moyen d'une loi ou d'améliorations apportées au service de transport des passagers de VIA, permettrait également de renforcer notre capacité de protéger nos autres infrastructures, comme le réseau des autoroutes de la série 400 qui sont mises à rude épreuve par le nombre excessif de voitures et de camions qui les empruntent. J'aimerais bien examiner les avantages que cela pourrait aussi représenter.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le Président, j'apprécie les observations du député de l'opposition au sujet des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Par contre, comme le projet de loi S-4 vise à améliorer la sécurité ferroviaire, je me demande s'il a des observations à faire au sujet du certificat d'opération ferroviaire.

•(1635)

M. Brian Masse: Non, monsieur le Président, je n'en ai pas.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée de Scarborough—Rouge River, Les pensions; la députée de Beauharnois—Salaberry, L'amiante; le député de Davenport, Le logement.

Reprise du débat. Le député de Scarborough-Sud-Ouest a la parole.

M. Dan Harris (Scarborough-Sud-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je tiens à féliciter mon collègue pour avoir mené le dossier des chemins de fer de manière infatigable, pour avoir participé au caucus multipartite sur la question et pour toutes les mesures qu'il a prises pour améliorer les chemins de fer et leur sûreté au pays.

Il est surprenant qu'un pays aussi grand que le Canada ne se soit toujours pas doté d'une liaison ferroviaire à grande vitesse. Nous avons même de la difficulté à nous entendre sur les trains à haute vitesse, qui permettraient l'élimination des passages à niveau dans certains corridors. Voilà qui améliorerait la sécurité ferroviaire.

Avec des agglomérations dispersées sur un si grand territoire, le Canada a une géographie bien unique. Depuis toujours, nous comptons sur les chemins de fer pour rester en contact les uns avec les autres, et ce, d'un bout à l'autre de cet immense pays. Plus qu'un mode de transport, les chemins de fer nous rassemblent de manière beaucoup plus profonde, un peu comme les allocutions entendues aujourd'hui, en particulier celle du député de Timmins—Baie James un peu plus tôt.

Initiatives ministérielles

Un grand nombre de députés, moi y compris, comptent sur VIA Rail pour se déplacer vers leur circonscription et en revenir. Voilà seulement un an que j'ai été élu, et j'ai déjà parcouru 25 000 kilomètres sur notre réseau de chemins de fer.

Chaque jour, des milliers de gens prennent le train et c'est comme cela depuis maintenant des centaines d'années. Les avantages des chemins de fer sont incontestables. Le train consomme beaucoup moins de combustible que l'automobile pour transporter des voyageurs, mais surtout des marchandises, sur de grandes distances. Bien sûr, en électrifiant éventuellement les voies ferrées, on pourrait aussi réduire les émissions de gaz à effet de serre au cours des prochaines années.

En dépit des lacunes de la réglementation en matière de sécurité, les voyages en train demeurent environ cinq fois plus sûrs qu'en automobile. C'est encore le principal mode de transport de marchandises au Canada. Comme 70 p. 100 de tout le fret dans notre pays est expédié par rail, ce mode est littéralement l'épine dorsale de notre économie. Toute interruption de notre réseau ferroviaire entraîne des coûts énormes pour notre économie. Les chemins de fer établissent des liens cruciaux avec notre principal partenaire commercial, les États-Unis, et conduisent aussi évidemment à nos ports de Halifax, de Vancouver et de Churchill qui donnent accès à d'importants débouchés outre-mer pour les entreprises canadiennes.

Dans les grandes villes, le rail est un élément vital de nos réseaux de transport en commun, transportant des millions de Canadiens jusqu'à leurs lieux de travail tous les jours. VIA Rail établit la liaison entre les villes les plus florissantes de notre pays, transportant plus de 4 millions de voyageurs par année. La compagnie pourrait d'ailleurs en transporter beaucoup plus si elle avait davantage de soutien du gouvernement.

La Loi sur la sécurité ferroviaire a été mise en oeuvre en 1989. Elle établit un cadre de réglementation en matière de sécurité et d'environnement pour les chemins de fer relevant des autorités fédérales. Transports Canada a constaté que le secteur canadien du rail a beaucoup changé depuis que la loi a été modifiée en 1999. Les activités dans ce secteur sont devenues de plus en plus complexes et le trafic connaît une croissance rapide.

Le ministère rappelle qu'en février 2007, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a lancé un examen approfondi de l'application et de l'efficacité de la Loi sur la sécurité ferroviaire par l'entremise d'un comité consultatif indépendant. D'après le ministère, le comité a constaté que, même si la Loi sur la sécurité ferroviaire est fondamentalement valable et que des efforts ont été faits pour améliorer la sécurité ferroviaire, il faut assurément en faire plus. Le rapport final du comité consultatif, intitulé « Renforcer les liens: Un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire » et publié en novembre 2007, comportait 56 recommandations pour améliorer la sécurité ferroviaire, dont certaines exigeaient d'apporter de nouvelles modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Puis, en 2008, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a publié son propre rapport, qui comportait 14 recommandations additionnelles.

Le 26 février dernier, un train de VIA Rail a déraillé à Burlington, en Ontario. Trois employés de la société sont décédés, et 42 passagers ont été blessés. L'enquête n'en est encore qu'à ses débuts, mais il semble déjà que la vitesse et l'absence de signalisation dans le train puissent être en cause. Cet accident illustre ce que le NPD soutient depuis longtemps, c'est-à-dire que même si le réseau ferroviaire est relativement sûr au Canada, il n'est pas à l'abri d'un accident

tragique. Il s'agit d'accidents évitables, alors il faut les éviter à tout prix.

Le gouvernement a un rôle de premier plan à jouer pour rendre le transport ferroviaire plus sûr. Les initiatives fédérales comme le projet de loi S-4 sont un grand pas dans la bonne direction pour assurer une plus grande sécurité aux passagers et aux employés des sociétés de transport ferroviaire. Cependant, d'autres initiatives contribueraient également à rendre le réseau ferroviaire plus sûr. Ainsi, le NPD a appelé à l'adoption de systèmes de commande intégrale des trains et a exhorté les conservateurs à renoncer aux compressions qu'ils ont imposées à VIA Rail et aux programmes de sécurité dans les transports, y compris le transport par train.

● (1640)

Quoique nous applaudissons l'adoption éventuelle du projet de loi S-4, il est tout à fait inacceptable que cette mesure législative et les dispositions importantes qu'il renferme aient mis tant de temps à aboutir. Aujourd'hui plus que jamais, ces modifications doivent être apportées. Le NPD salue le projet de loi et le considère comme un pas dans la bonne direction pour la sécurité ferroviaire au Canada. Cependant, il est temps que le gouvernement conservateur passe à l'action et réponde aux recommandations formulées il y a longtemps par les experts indépendants du Bureau de la sécurité des transports. Ce ne sont pas des paroles qu'il nous faut, ce sont des mesures concrètes.

Lorsque le projet de loi aura été adopté, cinq années se seront écoulées depuis la publication initiale des recommandations des experts. C'est beaucoup trop long pour des modifications qui visent la sécurité. Les Canadiens veulent que nous rendions les chemins de fer plus sûrs, et nous accèderons volontiers à leur demande.

Nous sommes ravis que la Chambre débâte du projet de loi, mais il est déplorable que le gouvernement conservateur n'en ait pas fait une priorité, lui qui se targue pourtant d'être le champion de la sécurité des Canadiens. Qu'il aille le dire aux familles des victimes du déraillement de Burlington ou à ceux qui ont perdu leur maison à Saint-Charles-de-Bellechasse en 2010.

La sécurité des Canadiens est importante. Le projet de loi est nécessaire pour les cheminots, pour les passagers et pour les gens qui vivent à proximité des voies ferrées. De plus, comme je l'ai dit, il est important pour l'économie canadienne. Chaque interruption du réseau ferroviaire peut représenter des pertes de millions de dollars en biens et en temps.

Le gouvernement conservateur préconise souvent de réduire la taille de l'État et de faire en sorte qu'il cesse de se mêler des affaires de tout le monde. Les grandes sociétés pétrolières, les expéditeurs qui utilisent le transport ferroviaire et les citoyens qui vivent à proximité des chemins de fer n'ont pas la même vision des choses. Ils se rendent compte que le gouvernement a un rôle à jouer en tant qu'organisme de réglementation et protecteur qui voit à la sécurité des Canadiens. C'est une honte que le gouvernement conservateur ait mis tant de temps à proposer cette mesure, qui améliorerait certes la sécurité ferroviaire, mais qui pourrait aller plus loin.

Malheureusement, dans un excès de zèle idéologique, le gouvernement laisse souvent le soin aux forces du marché libre de décider de la sécurité et du bien-être. Le gouvernement s'attend à ce que l'industrie s'autorégule, ce qui se produit rarement, et c'est alors que des événements malencontreux et des accidents tragiques surviennent.

Je parlerai maintenant de certaines propositions que nous avons faites depuis que le projet de loi a été présenté.

Premièrement, notre parti a proposé au gouvernement de ne pas sabrer dans la sécurité. Le gouvernement prévoit réduire les fonds destinés à la sécurité dans le budget à venir. Le secrétaire parlementaire a dit que l'on ne devrait pas évaluer l'efficacité d'une chose en fonction des sommes dépensées. Or, il faut payer les gens qui veillent à l'application de la réglementation et qui ont élaboré de nouveaux systèmes. Ils doivent être rémunérés. Leur travail ne peut pas être fait par n'importe qui; il faut des experts pour le faire. On ne peut pas les pénaliser ni rogner sur les coûts. Lorsqu'on lésine sur les dépenses en matière de sécurité, on en voit les résultats. Les gens qui travaillent dans le secteur des transports disent que lorsqu'on rogne sur les coûts, on compromet la sécurité. Le gouvernement ne peut pas, d'une part, prétendre assurer la sécurité et, d'autre part, sabrer dans les fonds destinés à la sécurité.

Nous avons également proposé l'annulation des compressions de 200 millions de dollars à VIA Rail. Via Rail connaît des difficultés et doit mettre en place certains systèmes.

Le NPD souhaite la mise en place d'un système de commande intégrale des trains au Canada. Cela a été fait aux États-Unis. Après le tragique accident survenu en Californie en 2008, les dirigeants ont décidé d'adopter le système de commande intégrale des trains. Un tel système comporte des avantages. Il coûte cher, il est vrai, mais des entreprises canadiennes contribuent à cette technologie. C'est pourquoi un investissement dans cette technologie pour accroître la sécurité serait également un investissement dans notre économie. Cela stimulerait les innovateurs qui contribuent à la mise au point de ce système et d'autres technologies qui rendent nos chemins de fer plus sûrs.

Nous aimerions également que des enregistreurs de conversations soient installés dans les locomotives. Il serait ainsi plus facile de savoir ce qui s'est passé quand un incident est survenu. Quand un accident se produit, il est dans l'intérêt de tout le monde de découvrir ce qui s'est passé exactement, afin d'améliorer les choses.

Nous ne devons jamais adopter une politique du laisser-faire, mais toujours travailler avec vigilance afin de mieux assurer la sécurité des Canadiens qui se déplacent pour faire leurs affaires et contribuer à l'économie.

• (1645)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le député soulève un bon point et nous fait réfléchir à la fréquence à laquelle nous devrions examiner la sécurité des chemins de fer et présenter les mesures législatives nécessaires pour apporter les changements voulus. La dernière fois que cela a été fait, avant la présentation du présent projet de loi, qui n'a d'ailleurs pas encore été adopté, c'était à l'époque de Jean Chrétien, en 1999. Beaucoup de choses ont changé depuis.

Les conservateurs ont failli à la tâche. Compte tenu du soutien que le projet de loi a reçu, je ne comprends pas pourquoi ce projet de loi n'a pas été adopté il y a des années. Un grand nombre des mesures proposées étaient en fait connues et bien établies il y a quelques années.

À quelle fréquence la loi devrait-elle être revue? Tous les quatre ou cinq ans? Qu'en pense le député?

M. Dan Harris: Monsieur le Président, le député a mentionné qu'il avait fallu un certain temps. Comme je l'ai dit dans mon discours, il a fallu cinq ans entre le moment où les recommandations ont été formulés et le stade où en est le projet de loi. Compte tenu de l'appui reçu de tous les partis, on se demande s'il aurait pu être adopté sous un gouvernement minoritaire, comme celui que nous avons eu ces dernières années, et je pense que oui. Ce projet de loi

aurait probablement été l'un de ceux que tous les partis à la Chambre auraient pu considérer avec fierté en disant: « Voilà comment fonctionne un gouvernement minoritaire quand nous travaillons de concert ». Malheureusement, ce n'était pas une priorité du gouvernement et ce n'est pas cela qui s'est passé.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Monsieur le Président, ce projet de loi était à l'étude lors de la dernière législature et je dois dire que le NPD n'était pas pressé de l'adopter à ce moment-là, mais il était pressé de déclencher des élections qui ont fait que le projet de loi est mort au *Feuilleton*.

À propos des enregistreurs de conversations — et je sais que le député a soulevé cette question —, les syndicats ont clairement émis des réserves concernant l'idée d'en installer dans les trains précisément parce qu'on n'avait pas encore déterminé qui aurait accès à ces appareils. Ils ont bien compris que les enregistreurs de conversations pourraient être utiles.

Toutefois, le député pense-t-il que le gouvernement devrait trancher sur une question sur laquelle les autres partenaires de la sécurité ferroviaire, les syndicats et les entreprises, ne se sont pas encore entendus? Est-il en train de dire que le gouvernement devrait aller de l'avant maintenant et ordonner l'installation de cette technologie ou devrait-il attendre que le groupe de travail ait abordé réglé cette question?

M. Dan Harris: Monsieur le Président, je suggérerais au gouvernement d'adopter une approche largement différente de celle qu'il adopte dans pratiquement tous les dossiers de relations de travail depuis que les conservateurs ont été élus, en mai 2011. Il n'y a qu'à songer aux travailleurs de Postes Canada et d'Air Canada. Le gouvernement ne manifeste absolument aucun respect pour la main-d'oeuvre et pour les conventions collectives qui ont été négociées. Nous pensons que des négociations doivent avoir lieu, que nous devons traiter toutes les parties avec respect et que nous devons conclure un accord sur la question.

Les avions sont munis d'un enregistreur de conversations de poste de pilotage. Nous pouvons certainement installer de tels appareils dans le respect de toutes les parties, de telle sorte que les enregistrements soient utilisés seulement dans certaines circonstances répondant aux conditions les plus strictes et que les lois sur la protection de la vie privée s'appliquent.

* * *

[Français]

PRIVILÈGE

ALLÉGATIONS D'ATTEINTE À LA VIE PRIVÉE

M. Jonathan Tremblay (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, NPD): Monsieur le Président, je me lève aujourd'hui à la Chambre pour répondre à la question de privilège soulevée hier par mon honorable collègue de Westmount—Ville-Marie.

Tout d'abord, je remercie mon collègue, le député de Skeena—Bulkley Valley, leader parlementaire de l'opposition officielle, d'avoir pris la parole hier, ainsi que l'honorable député de Richmond—Arthabaska qui, malgré qu'il n'était pas au courant des faits, a tenu à intervenir aussi.

Privilège

Sans autre forme d'introduction, je tiens à présenter mes plus humbles excuses au député de Westmount—Ville-Marie pour la perte des objets qui lui étaient destinés. L'erreur, je le reconnais d'emblée et sans hésitation, est entièrement de ma responsabilité. Je tiens donc à faire amende honorable dans les plus brefs délais. Je tiens à dire que, malgré les affirmations du député de Westmount—Ville-Marie, c'est une erreur honnête, commise de bonne foi.

Les faits reprochés remontent à déjà plus de deux mois. J'en ai pris connaissance jeudi dernier, lorsque mon adjoint m'a fait part d'un courriel reçu d'un membre du personnel du député de Westmount—Ville-Marie. Celui-ci contactait mon bureau pour s'enquérir d'un colis égaré.

Après avoir fait personnellement toutes les vérifications — je suis même retourné à mon bureau de comté de Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord pour m'informer au sujet de tous les faits allégués —, je peux confirmer qu'il s'agit bel et bien d'une erreur honnête, faite sans malice et sans intention de nuire ou de causer un préjudice à autrui. Je le répète: il s'agit d'une erreur malheureuse dont j'accepte l'entière responsabilité.

Voici les faits: le colis en question, destiné à mon collègue, mais livré par erreur à mon bureau, a été ouvert par un membre de mon personnel qui n'a pas remarqué que le colis ne m'était pas adressé et il n'a d'ailleurs pas pris la peine de vérifier le destinataire. Comme mes collègues le savent, nous recevons tous une quantité importante de courriers et colis. Tous comprendront que chaque envoi n'est pas nécessairement examiné avec minutie. Cependant, cela n'excuse rien.

Par ailleurs, je signale que le courriel envoyé et cité par mon honorable collègue a pu ajouter à la confusion. Je le cite: « Effectivement, nous avons reçu ce colis au nom du député ». Le député en question, c'était moi. Un membre de mon personnel croyait toujours, jusqu'à hier, que le colis m'était adressé.

Les objets qui se trouvaient à l'intérieur ont été pris pour des objets promotionnels, tels que ceux que nous recevons tous à nos bureaux et dont nous ne savons pas toujours quoi faire. J'ai l'habitude de distribuer ce genre d'items aux gens de Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord. Malheureusement, ce fut le cas pour les objets destinés au député de Westmount—Ville-Marie.

Je note en passant que le député de Westmount—Ville-Marie n'a jamais tenté d'entrer directement en contact avec moi pour éclaircir les faits. La première fois qu'il s'est adressé à moi, c'était à la Chambre, par le moyen d'une question de privilège. Je crois que ce malentendu aurait pu être réglé plus vite s'il s'était adressé directement à moi, dès la première occasion.

Soit, je reconnais entièrement ma faute dans cette affaire, mais je rejette toute suggestion selon laquelle il s'agit d'un geste volontaire posé par méchanceté ou mesquinerie. Je m'excuse tout de même formellement auprès du député et auprès de l'organisation caritative touchée par ce malentendu.

Pour démontrer ma volonté de faire amende honorable, je m'engage formellement, devant la Chambre, à rembourser tous les frais encourus pour rectifier la situation. Je m'engage également à faire un don personnel à l'oeuvre de charité à qui ces objets étaient censés profiter.

• (1650)

[Traduction]

Le président suppléant (M. Barry Devolin): La présidence remercie le député, et je crois que cela clôt probablement la discussion.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, bien que je voie d'un bon oeil les sentiments exprimés par le député, je sais que le député de Westmount—Ville-Marie s'est beaucoup inquiété de cette question, tout comme le reste du caucus libéral. Je voudrais saisir l'occasion pour indiquer au Président que le député de Westmount—Ville-Marie voudra peut-être ajouter quelques mots à ce sujet.

On a regretté hier que le colis contînt, à ce que je sache, des navettes jouets devant servir à une collecte de fonds pour des enfants. Je crois que les gens comprennent pourquoi il s'agissait de navettes, vu le passé du leader du Parti libéral à la Chambre.

Je pense que nous devrions attendre que le député de Westmount—Ville-Marie nous dise ce qu'il en pense maintenant. Nous croyons que c'est un cas assez sérieux. Non seulement le colis a été ouvert, mais le contenu a été utilisé. Il aurait été plus compréhensible et nous y aurions vu un événement inoffensif si le colis avait été renvoyé à l'expéditeur lorsqu'on s'est aperçu qu'il était destiné à quelqu'un d'autre.

Je voudrais que la question reste à l'ordre du jour. Attendons de voir la réponse du leader du Parti libéral à la Chambre à la déclaration du député.

• (1655)

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Avant que d'autres n'invoquent le Règlement pour la même raison, la Chambre serait peut-être d'avis que le député de Westmount—Ville-Marie devrait avoir l'occasion d'examiner la déclaration faite il y a quelques instants, et que ce serait à lui, plutôt qu'à d'autres députés, de déterminer s'il est nécessaire de poursuivre la procédure.

Le député de Welland invoque le Règlement pour la même raison.

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Monsieur le Président, en entendant ce qui se dit à la Chambre, je peux comprendre les propos du député de Winnipeg-Nord.

Cependant, monsieur le Président, après les paroles du député, je vous ai entendu dire que la question est réglée. Par conséquent, pour être honnête, je crois que le député de Winnipeg-Centre n'était plus vraiment concerné par la question de privilège soulevée par le député de Westmount—Ville-Marie. Il semble que le sujet devient alors une question de débat, puisque vous avez clairement dit, après l'intervention du député, que vous croyiez, en tant que Président, que cette question était maintenant réglée. Par conséquent, il me semble que cette question est désormais réglée.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): La présidence tient à répéter ce qu'elle a dit il y a quelques minutes, c'est-à-dire qu'elle est d'avis que la meilleure procédure à suivre consiste à laisser le député de Westmount—Ville-Marie examiner ce qui a été déclaré. En tout temps, le député a le droit de soulever une question de privilège à la Chambre. Au lieu de laisser des députés parler au nom d'autres députés, nous pourrions poursuivre, et nous verrons où cela nous mène. Nous en resterons là pour l'instant.

Le député de Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine a la parole.

* * *

[Français]

LOI AMÉLIORANT LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence, soit lu pour la troisième fois et adopté.

M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD): Monsieur le Président, je vous remercie de votre intervention, que je trouve très juste.

Pour ce qui est du projet de loi S-4 et de la sécurité ferroviaire au Canada, c'est sûr que c'est un projet de loi qui est d'un intérêt particulier pour les électeurs et les citoyens de mon comté. On a un chemin de fer qui est là depuis plus de 100 ans. Il a une histoire assez particulière que je vais partager avec les collègues dans quelques instants.

On parle d'améliorer la sécurité du chemin de fer au Canada, alors qu'on parle en même temps de privatiser le chemin de fer au Canada. Je vois mal comment ces deux choses peuvent se faire de concert sans qu'on se préoccupe du fait que les chemins de fer au Canada ont été laissés pour compte et se sont dégradés au point où on annule le service de certains trains qui ne desservent plus les régions.

Ça fait longtemps qu'on attend un projet de loi de cette envergure qui puisse justement améliorer la sécurité de nos chemins de fer. Cependant, il faut aussi s'assurer conjointement que le chemin de fer ne se détériore pas. La sécurité d'un chemin de fer ne peut être assurée si le chemin de fer lui-même s'est détérioré au point où on ne peut plus permettre à un train d'y passer.

Par exemple, au Canada, deux chemins de fer se sont détériorés à un point tel que le train n'y passe plus. Je pense en particulier au Malahat Rail sur l'île de Vancouver et au Chemin de fer Baie-des-Chaleurs, qui ne passent plus sur le chemin de fer. C'est justement parce qu'on a permis une détérioration sérieuse au point de ne plus pouvoir garantir la sécurité des passagers et de ne plus pouvoir permettre le transport des marchandises sur ces chemins de fer.

Certaines communautés sont maintenant en situation précaire, parce qu'elles dépendaient du chemin de fer, du tourisme qu'il créait et des marchandises qu'il permettait de transporter. Ces communautés n'y ont plus accès, justement parce que le gouvernement se traîne les pieds quand vient le temps d'assurer la sécurité du chemin de fer. Les communautés touchées par ces détériorations sont désormais très mal prises. Elles ne sont maintenant plus capables de se permettre de faire ce que le gouvernement conservateur propose, soit de prendre la relève. On dit aux communautés éloignées de ne pas s'inquiéter, parce qu'elles peuvent elles-mêmes remettre en état leur chemin de fer. On leur dit aussi qu'on va adopter une loi une fois qu'elles l'auront remis en état.

Je m'excuse, monsieur le Président, j'ai oublié de mentionner en début d'allocation que j'allais partager mon temps avec la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, si vous me le permettez.

Le projet de loi que nous propose le Sénat aujourd'hui sur l'amélioration de la sécurité de nos chemins de fer ne vaut rien si le chemin de fer s'est détérioré et qu'on n'ait pas les moyens de le remettre en état. En passant, je trouve un peu décevant tout ce que nous propose le Sénat, quel que soit le projet de loi, mais il s'agit là d'un autre problème.

Initiatives ministérielles

Les conservateurs essaient de nous faire croire que la privatisation est la réponse à environ tous les problèmes au Canada, mais cette privatisation ne fonctionnera pas.

En Gaspésie, une firme d'experts a été engagée pour évaluer l'état de notre chemin de fer et pour voir jusqu'à quel point il fallait dépenser pour le remettre en état. On a chiffré la réfection de notre chemin de fer à 93 millions de dollars. On est en train de nous dire que les municipalités de la Gaspésie sont censées aller chercher d'elles-mêmes 93 millions de dollars pour remettre en état leur chemin de fer. Ça ne fonctionne pas. Elles ne sont pas capables de le faire.

De plus, le gouvernement leur a vendu un projet en 2006, leur disant qu'on allait privatiser leur tronçon de chemin de fer, qu'on le refluera aux municipalités et qu'on créerait une coopérative de municipalités responsable de la réfection à faire. À l'époque, le CN et ses alliés, au lieu de faire une vraie évaluation des besoins du gouvernement, ont sorti un chiffre, mais c'était un peu n'importe quoi.

● (1700)

Ils ont dit que ça coûterait 19 millions de dollars pour remettre notre chemin de fer en état. Ce n'était pas le cas. On voit maintenant, cinq ans plus tard, qu'il faut 93 millions de dollars. Il y a un déficit de 73 millions de dollars à combler pour remettre notre chemin de fer en état. On a demandé aux conservateurs s'ils étaient prêts à nous aider à améliorer notre chemin de fer, et comme réponse, on a eu un gros silence. On n'a eu aucune réponse.

Les communautés de la Gaspésie, et c'est vraisemblablement la même chose sur l'île de Vancouver, dépendent de leur chemin de fer. C'est un créateur d'emplois et un générateur de richesse. Il vaut beaucoup plus que les 93 millions de dollars qu'on doit trouver pour le remettre en état. Il crée des emplois, et permet aux touristes de venir dans notre région et d'y dépenser de l'argent. Il permet à de nouvelles entreprises de s'installer et d'avoir un service de transport sûr et efficace. Or on n'a pas les moyens de le remettre en état.

On veut être sérieux et adopter un projet de loi qui dit que la sécurité est le premier intérêt. La sécurité est importante, mais il faut quand même que les gens soient en mesure d'utiliser le chemin de fer. Or il est fermé. Je suis bien content qu'on adopte ce projet de loi, mais les chemins de fer en région vont être des laissés-pour-compte, et ça ne changera pas. Ils vont continuer de se dégrader. On les a privatisés. On ne croit plus dans les chemins de fer des régions éloignées et on les laisse tomber.

Maintenant, on décide de ne mettre l'accent que sur les chemins de fer en régions urbaines. J'en suis très content, mais même là, le gouvernement conservateur nous laisse tomber. Il est certain que, dans les régions, il n'y a pas d'argent. Les conservateurs ne sont pas prêts à nous épauler. On n'a pas les moyens d'embaucher nous-mêmes les gens et d'acheter les ressources nécessaires pour améliorer notre chemin de fer.

J'aimerais donner à la Chambre une idée du chemin de fer de la Gaspésie. Le réseau ferroviaire en Gaspésie est un tronçon unique au Canada. Il a 202 milles de long, et c'est probablement le tronçon qui a le plus de ponts dans tout le Canada pour le même millage. On a 93 ponts sur 202 milles. C'est pour ça que notre chemin de fer coûte si cher. On l'a laissé aller et on a laissé se dégrader nos ponts. C'est la raison pour laquelle on n'a pas de service VIA Rail aujourd'hui. On a un « VIA Bus ».

Initiatives ministérielles

Le chemin de fer en Gaspésie est censé être de classe 3. Les trains sont censés passer à 45 m/h, ce qui est à peu près 70 km/h. En ce moment, les trains passent à 5 m/h sur certains ponts. C'est pour ça que VIA Rail ne veut plus y passer, parce que c'est devenu ridicule. Non seulement ils passent à 5 m/h, mais ils ne peuvent pas freiner sur les ponts. S'ils le font, même à 5 m/h, le pont pourrait s'effondrer. C'est vraiment très inquiétant. Il est très important d'investir de l'argent pour que le chemin de fer soit mis à niveau.

C'est bien beau d'adopter des lois très utiles en théorie pour les Canadiens, mais si les conservateurs ne sont pas prêts à mettre de vraies ressources à notre disposition, finalement, ce projet de loi ne vaudra rien. Ce projet de loi est plus théorique qu'autre chose. Il faut aller beaucoup plus loin que ce que les conservateurs nous proposent. C'est d'un vrai plan national de transport qu'on a besoin, un plan qui améliore le service de transport pour les Canadiens et qui tienne pour acquis que l'environnement doit être protégé, un plan vert, en somme. C'est ce qu'il nous faut, un plan rentable et générateur d'emplois et de richesse.

Pour le moment, je ne le vois pas. J'attends que les conservateurs nous proposent quelque chose qui ait de l'allure.

• (1705)

[Traduction]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Monsieur le Président, je suis heureuse de constater que le projet de loi sur la sécurité ferroviaire en est rendu à cette étape. Je sais que cela fait de nombreuses années que bien des personnes, y compris des députés de notre parti, tentent de faire adopter ce projet de loi. Nous savons qu'il n'est pas parfait, mais toute mesure qui permettra d'améliorer la sécurité de nos voies ferrées, tant pour les travailleurs que pour les passagers, ne sera jamais une mauvaise chose.

Puisque nous avons un peu de temps pour discuter de cette mesure législative, je crois qu'il est important de mettre en lumière certains aspects qui devraient un jour y être intégrés puisqu'ils n'y figurent pas encore. Ce projet de loi est un premier pas important pour tous, mais les choses ne doivent pas s'arrêter là.

Le Bureau de la sécurité des transports a présenté sa liste d'exigences il y a déjà un bon moment, et donc, personne ne sera surpris d'apprendre qu'il faut mettre en place un système de commande intégrale des trains pour assurer la sécurité. Ce faisant, on améliorera la sécurité pour les trains de voyageurs et les trains de marchandises. Les enregistreurs de conversations sont essentiels à bord des avions et des navires, mais pas à bord des trains. Or, sans enregistreur de conversations, il est difficile de déterminer pourquoi les choses ont mal tourné. Le Bureau de la sécurité des transports est très clair à ce sujet, et ce, depuis 2003. Nous sommes maintenant en 2012.

Si nous n'avons pas inclus cet aspect dans le projet de loi sur la sécurité ferroviaire, est-ce parce que les États-Unis n'ont pas pris un tel règlement? C'est ce que nous avons entendu au comité. Le gouvernement a-t-il peur de prendre un règlement qui permettra d'assurer la sécurité de la population, tout simplement parce que les Américains ne suivent pas les mêmes règles que nous?

Chaque fois qu'il y a un accident, nous ne savons pas ce qui s'est produit. Nous ne pouvons pas en déterminer les causes, car les conversations ne sont pas enregistrées. Les enregistreurs de conversations sont essentiels à la sécurité ferroviaire. Les conversations devraient être examinées par des spécialistes de la sécurité indépendants afin que les employés ne pensent pas que les enregistreurs servent uniquement à les épier pendant qu'ils travaillent. Le ministre s'est dit favorable à l'installation d'enregis-

treurs de conversations dans les trains, tout comme le ministère des Transports.

Lorsque le projet de loi sera adopté, il sera important de poursuivre le travail relatif à la sécurité ferroviaire afin d'assurer la protection de tous les Canadiens. Ainsi, on mettra davantage l'accent sur les systèmes de gestion de la sécurité. Ce n'est pas une mauvaise chose, car ces systèmes permettent de vérifier que toutes les inspections de sécurité ont été menées. Cependant, quelque chose m'inquiète. Il ne s'agit pas du concept, mais de la mise en œuvre.

Les modifications du projet de loi permettent aux employeurs et aux syndicats de discuter de l'aménagement et de la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité, ce qui est une bonne chose. Je siège au Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités et l'aéroport de Dorval se trouve dans ma circonscription, si bien que les questions de transport reviennent souvent.

Des systèmes de gestion de la sécurité ont été adoptés dans l'industrie aéronautique et donnent de très bons résultats s'ils sont bien mis en œuvre. Il arrive toutefois que le système de gestion de la sécurité supplante le travail des inspecteurs en chair et en os. Les travailleurs nous ont dit qu'ils avaient moins accès aux avions depuis que ces systèmes de gestion de la sécurité ont été mis en œuvre.

Lorsque ce projet de loi sera adopté, nous devons, en tant que législateurs, être toujours conscients des problèmes de mise en œuvre. Il serait illogique d'établir des règlements inutiles qui ne feraient que diminuer la sécurité ferroviaire.

Comme je ne cesserai de le répéter à mes collègues, aux entreprises et aux travailleurs, ce projet de loi doit être adopté, mais nous devons être conscients des problèmes qui pourraient survenir. Nous ne pouvons pas trop dépendre des vérifications sur papier. On ne peut pas se servir des systèmes de gestion de la sécurité pour supprimer des emplois. La sécurité en serait compromise et cela porterait atteinte à l'objectif visé.

Le projet de loi n'impose pas de recherche et développement qui permettraient de trouver de nouveaux moyens d'améliorer la sécurité ferroviaire. Même s'il est bon de constater que le projet de loi encouragera l'introduction et l'utilisation de nouvelles technologies aux termes des nouvelles règles, il s'agit avant tout de mettre en œuvre un système de commande intégrale des trains qui recueillera l'aval de tous les intéressés, employeurs et travailleurs confondus.

On peut obliger les compagnies de chemin de fer à mettre en œuvre un système de commande intégrale des trains dès aujourd'hui aux termes de la loi, si bien que j'espère que nous nous entendrons tous en cette Chambre pour veiller à ce que la sécurité de nos trains soit améliorée.

Les entreprises qui enfreignent la loi seront enfin sanctionnées. Auparavant, le seul recours possible contre ces entreprises était l'action en justice. Cette méthode prend trop de temps et coûte cher aux contribuables, ce qui la rend fondamentalement inefficace en ce qui concerne de nombreuses infractions. L'aviation civile et d'autres secteurs du transport imposent déjà des sanctions monétaires aux contrevenants, ce qui a donné à ces industries des moyens supplémentaires pour faire respecter la loi.

• (1710)

Nous imposerons désormais des sanctions à ceux qui enfreignent la loi, mais ces sanctions ne sont pas le seul moyen d'améliorer la sécurité. Nous devons veiller à ce que les trains disposent de tous les mécanismes de sécurité voulus.

Initiatives ministérielles

Après de nombreuses années et de nombreuses versions, le moment est venu pour la Chambre de faire ce qu'il faut et d'adopter ce projet de loi. Je voudrais rappeler à tous que ce n'est qu'un premier tronçon et non la fin du tunnel. La sécurité ferroviaire est d'une importance considérable et devrait être prise au sérieux. Nous devons collaborer pour protéger tous les Canadiens. J'espère que ce projet de loi sera adopté.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'ai bien entendu le début de l'intervention de la députée, où elle a dit que son parti appuierait le projet de loi. Elle espère que le processus ira finalement de l'avant et, selon elle, cela aurait pu se faire plus tôt.

Je crois que la majorité des Canadiens reconnaissent et partagent les préoccupations exprimées par tous les partis concernant l'adoption du projet de loi parce que nous sommes conscients de l'importance de la sécurité ferroviaire.

La députée prévoit-elle que le projet de loi sera adopté aujourd'hui ou dans un avenir plus ou moins rapproché?

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le Président, ce projet de loi doit être adopté aujourd'hui. Comme je l'ai dit, ça fait assez longtemps qu'on attend. Je voulais insister sur le fait que je crois qu'on a laissé des lacunes dans ce projet de loi. C'est important pour nous qu'il soit adopté tel qu'il est, mais il ne faut pas s'arrêter là. Le travail accompli n'est pas une raison pour se dire qu'en 2012, puisqu'on a amélioré ce projet de loi, on arrête et qu'on reviendra à la question de la sécurité des chemins de fer dans cinq ans.

Il est nécessaire d'améliorer d'autres choses, et ce, dès maintenant. Il ne faut pas attendre trop longtemps pour le faire.

M. Jean-François Fortin (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Monsieur le Président, les députés du Bloc québécois voteront en faveur du projet de loi S-4. Il n'y a de surprise pour personne, j'en conviens. Nous avons devant nous ce qu'on appelle un projet de loi tarte aux pommes, c'est-à-dire qu'il est bon et tout le monde aime la tarte aux pommes. Personne ne peut être contre. Alors, évidemment, le Bloc québécois est pour la sécurité ferroviaire.

Le texte du projet de loi S-4 modifie la Loi sur la sécurité ferroviaire afin d'encourager les sociétés ferroviaires à créer et à maintenir une culture de sécurité, particulièrement — je reprends les points repris dans le projet de loi — en renforçant la sécurité à l'égard des sociétés ferroviaires; en protégeant les employés qui dénoncent les manquements à la sécurité ferroviaire et en exigeant qu'un dirigeant de chaque société ferroviaire soit responsable de la sécurité sur le plan juridique.

Le projet de loi permet aussi au gouvernement de pénaliser, entre autres, les contrevenants au moyen de nouvelles sanctions pécuniaires sévères et de sanctions juridiques accrues.

Les modifications visent également à améliorer la capacité de surveillance du ministère des Transports en exigeant, entre autres, que les compagnies obtiennent un certificat d'exploitation de chemin de fer basé sur la sécurité après avoir satisfait aux exigences réglementaires. Elles clarifient aussi l'autorité et les responsabilités du ministre des Transports relatives aux questions ferroviaires.

Comment être contre ça, je vous le demande? Toutefois, c'est facile de dire aux compagnies ferroviaires d'être sécuritaires, mais si on ne les aide pas, si on laisse des tronçons importants se dégrader avec le temps, les bras croisés, et qu'on se plaint ensuite du danger,

on n'est pas une partie de la solution, mais une partie de la problématique.

L'état épouvantable de notre réseau ferroviaire — je parle particulièrement au Québec — relève de la faute du gouvernement et de ses prédécesseurs. Je vais donner un exemple, chez nous. Le mercredi 18 janvier 2012, il y avait un article de Radio-Canada qui, soit dit en passant, ne pourra plus remettre en question l'autorité de ce gouvernement Cartman si le nouveau code de conduite imposé par le ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles entre en vigueur.

Radio-Canada titrait: La Gaspésie a besoin de 95 millions pour sauver son chemin de fer.

Je vous lis l'article qui est très court:

Des citoyens et des élus se mobilisent pour maintenir le réseau ferroviaire de la Gaspésie, principalement le tronçon Matapédia-Gaspé.

Une série d'actions, qui seront mises en branle au cours des prochaines semaines, ont été annoncées, mardi, en conférence de presse à New Carlisle.

Les membres de la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG), propriété des municipalités de la région, ont besoin d'un investissement de 19 millions de dollars par année pour réparer le chemin de fer et en améliorer la sécurité.

Une étude réalisée par la Société du chemin de fer de la Gaspésie [...] [Elle a été] publiée en décembre dernier, conclut qu'il faudrait investir entre 93 et 100 millions de dollars pour entretenir et réparer la voie de 320 km entre Matapédia et Gaspé.

Lors de la manifestation, qui se déroulait à la gare de New Carlisle, [...], la direction de la Société du chemin de fer de la Gaspésie a lancé un ultimatum [aux gouvernements] à Québec et Ottawa.

Sans engagement de la part des gouvernements, la circulation sur le tronçon ferroviaire entre Matapédia et Gaspé pourrait être suspendue irrémédiablement d'ici le 31 mars. [Le 31 mars dernier.] Déjà, les trains de passagers de Via Rail ne circulent plus sur les rails de la Gaspésie depuis le 21 décembre. Par mesure de sécurité, Via Rail transporte ses passagers par autocar jusqu'à Gaspé.

Le président de la Société et maire de Gaspé, François Roussy, est conscient de l'importance d'une demande d'aide de 95 millions de dollars, mais elle demeure indispensable pour assurer la survie du chemin de fer. « On doit utiliser l'ensemble de nos moyens pour mobiliser nos gouvernements », a-t-il soutenu, [...] devant un parterre de citoyens et d'élus.

[Il y a eu des rencontres] Les membres de la Société de chemin de fer de la Gaspésie (SCFG) souhaitent rencontrer rapidement le premier ministre, Jean Charest, et le ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, [...], afin de leur signifier qu'il sera difficile de susciter des investissements privés dans la région sans un chemin de fer en bon état.

[Le ministre] [...] qui est aussi ministre fédéral Des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a réagi aux besoins de la SCFG, mardi. Le ministre indique qu'il ne peut pas s'engager à répondre favorablement pour le moment à la demande, mais promet d'étudier le dossier.

Il aura fallu, pour avoir cette réponse molle du ministre, que VIA Rail arrête de desservir les Gaspésiens.

Comment justifier que le gouvernement traîne les pieds pour assurer la sécurité des usagers de VIA Rail, mais qu'il menace d'une loi spéciale les syndiqués de cette même compagnie parce qu'une grève pourrait nuire à l'économie?

● (1715)

La fermeture d'un tronçon, l'état de délabrement du réseau, croyez-moi, ça nuit vraiment à l'économie. Il est plus facile, pour ce gouvernement, de planter les travailleurs que d'aider les usagers des services ferroviaires.

Nous voterons en faveur du projet de loi, parce que nous croyons que le réseau ferroviaire est essentiel à l'économie québécoise. D'ailleurs, si les conservateurs avaient l'idée de proposer la création d'un TGV entre Québec et New York, le Bloc serait d'accord.

Initiatives parlementaires

Toutefois, ce n'est pas parce que nous voterons en faveur du projet de loi que nous appuyons nécessairement la manière de faire des conservateurs, qui font payer à d'autres les pots qu'ils ont cassés eux-mêmes. C'est typique. Ils délaissent la sécurité ferroviaire pendant des années et menacent d'amendes les entreprises qui utiliseraient un réseau non sécuritaire.

Il faut donc que le gouvernement fédéral soit conséquent avec sa volonté de resserrer les règles de sécurité en permettant aux sociétés de chemin de fer, qui en ont grandement besoin, d'avoir les fonds disponibles pour l'entretien du réseau ferroviaire, particulièrement celui de la Gaspésie.

Je réitère que le Bloc québécois appuiera le projet de loi. Je vous remercie du temps qui m'a été accordé.

• (1720)

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais demander une chose à mon collègue québécois.

Au Québec, le premier ministre est libéral, tout comme l'est le premier ministre de l'Ontario. En Ontario, le gouvernement provincial libéral n'aide pas la situation des chemins de fer situés dans des régions rurales du Nord de l'Ontario.

J'aimerais demander à mon collègue s'il croit qu'il se produit la même chose au Québec avec le premier ministre du Québec, un premier ministre libéral.

M. Jean-François Fortin: Monsieur le Président, le gouvernement provincial du Québec a déjà confirmé une aide financière, ce qui n'est pas la totalité de la somme nécessaire, bien entendu. Une somme d'environ 17 millions de dollars pourrait être accordée. Toutefois, comme vous l'avez entendu tout à l'heure, le montant total nécessaire à court terme pour entretenir et réparer la voie afin de la rendre sécuritaire est d'environ 95 millions de dollars. Nécessairement, le gouvernement du Québec a déjà montré patte blanche en admettant qu'il allait apporter une contribution financière.

Toutefois, on attend toujours des réponses du ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec. Il est grand temps que le fédéral se prononce et qu'il vienne en aide aux réseaux ferroviaires, particulièrement celui de la Gaspésie.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je remercie de son allocution mon collègue du Bloc. J'appuie aussi ce projet de loi qui a trait à la sécurité ferroviaire, ce qui est très important pour le Canada.

[Traduction]

J'aimerais simplement ajouter qu'à mon avis, la Chambre suit maintenant une voie qu'elle aurait peut-être voulu suivre plus tôt. Les députés sont prêts à adopter ce projet de loi. Je tenais à dire que je l'appuie moi aussi. Je crois qu'il jouit du soutien unanime de la Chambre.

Je laisse maintenant la parole à mon collègue du Bloc, qui a peut-être quelque chose à ajouter.

Nous devons faire en sorte que la sécurité ferroviaire soit considérée comme une priorité. Ce projet de loi est important, bien qu'il soit d'ordre administratif. J'espère qu'après son adoption, nous pourrions examiner certains des points soulevés pendant le débat à propos de l'amélioration de l'accès aux services ferroviaires, du transport de passagers et du transport des marchandises. On pourrait peut-être même envisager de moderniser le service ferroviaire canadien grâce à l'ajout de trains à grande vitesse. Mais tous ces sujets débordent du cadre du projet de loi que nous examinons actuellement.

[Français]

M. Jean-François Fortin: Monsieur le Président, j'aimerais remercier de son commentaire très judicieux ma collègue de Saanich—Gulf Islands.

Effectivement, nous sommes à un point où tous les partis de cette Chambre conviennent de l'adoption de ce projet de loi. Je crois qu'il est important de renforcer la sécurité, comme l'a mentionné ma collègue. Il n'y a pas de doute à ce sujet. Tout à l'heure, j'ai fait allusion à la tarte aux pommes. Qui peut être contre la tarte aux pommes?

Il faut passer à une étape supplémentaire. Il faut nécessairement que le projet de loi soit adopté. Toutefois, je réitère qu'il est important que le gouvernement ait une politique claire qui permette aux chemins de fer, peu importe l'endroit où ils se trouvent au pays, de bénéficier d'argent pour l'entretien des infrastructures qui sont coûteuses mais qui rapportent énormément sur les plans de l'environnement, du développement durable et du transport, qu'il s'agisse du transport de marchandises ou de passagers. Ce qu'il faut, c'est une politique d'investissement claire pour le réseau ferroviaire partout au pays.

[Traduction]

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

Des voix: Le vote.

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

Des voix: D'accord.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Je déclare la motion adoptée.

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

L'hon. Gordon O'Connor: Monsieur le Président, je vous demanderais de déclarer qu'il est 17 h 30.

Le président suppléant (M. Barry Devolin): D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1725)

[Traduction]

LE CODE CRIMINEL

M. Parm Gill (Brampton—Springdale, PCC) propose que le projet de loi C-394, Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur la défense nationale (recrutement par des organisations criminelles), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

— Monsieur le Président, je suis enchanté d'avoir l'occasion de présenter à la Chambre les mesures importantes qui sont contenues dans le projet de loi C-394, Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur la défense nationale (recrutement par des organisations criminelles). Ce projet de loi a pour but de protéger les Canadiens, en particulier les jeunes, en érigeant en infraction, en vertu du droit canadien, le fait de recruter une personne pour qu'elle fasse partie d'une organisation criminelle, autrement dit de l'inciter à se joindre à un gang.

Initiatives parlementaires

Nous pouvons tous convenir que notre jeunesse est notre avenir. C'est un énoncé qui n'est ni partisan, ni coloré politiquement. Tous les députés de même que tous les Canadiens seraient d'accord pour dire que, selon les perspectives qui sont offertes à la jeunesse, celle-ci définira la trajectoire du pays.

Les jeunes Canadiens d'aujourd'hui ont l'impression d'être vulnérables. Certaines difficultés sont communes à tous les jeunes. Mes trois jeunes enfants me rappellent constamment qu'à titre de père de famille, j'ai l'obligation primordiale d'assurer leur sécurité et de les protéger contre les dangers réels ou imaginaires. Comme tous les parents, je veux ce qu'il y a de mieux pour mes enfants. Je veux qu'ils aient toutes les chances de réussir. Pour y arriver, je m'efforce de créer un environnement sûr dans lequel ils sont libres de grandir et d'explorer leur potentiel.

Malheureusement, ce ne sont pas tous les enfants et tous les adolescents qui peuvent vivre la vie qu'ils méritent. Parfois, les pressions sont trop fortes et les forcent à se joindre à un certain groupe, ce qui les rend vulnérables à des personnes qui les exploitent en profitant de leur désir d'appartenir au groupe. Dans une publication de 2008, la GRC constate que les gangs de rue au Canada emploient des tactiques de recrutement de plus en plus agressives. Ces organisations criminelles visent des jeunes de moins de 12 ans, et parfois même de seulement 8 ans, ce qui constitue une tendance inquiétante.

Ces gangs impitoyables recrutent nos jeunes vulnérables pour plusieurs raisons. Ils savent que les jeunes dans cette tranche d'âge ne peuvent pas être accusés d'une infraction criminelle. Ils savent également qu'il est facile de faire pression sur les jeunes pour qu'ils participent à diverses activités criminelles. Nos citoyens les plus innocents et vulnérables se font manipuler. Ils sont contraints, et parfois forcés, à vivre une vie qu'aucun Canadien ne devrait avoir à vivre. Les gangs exploitent nos enfants en les forçant à participer à des activités criminelles, comme le trafic de stupéfiants, les vols qualifiés et autres vols, ainsi que la prostitution.

Lorsque j'ai discuté avec des membres en règle ou d'anciens membres d'un gang responsables du recrutement, ils m'ont parlé d'un monde qui ne respecte aucune règle. Par exemple, les membres des gangs se servent de la dépendance à la drogue de recrues potentielles pour les faire participer à des activités criminelles servant à financer le gang. Cela signifie que des enfants, des jeunes qui devraient être en train de jouer au soccer dans la cour d'école, manipulent des armes, des drogues et de l'argent. Aux yeux des gangs, ces jeunes ne valent rien et sont facilement contrôlables.

C'est préoccupant et cela fend le cœur de savoir que les organisations criminelles les plus violentes du Canada recrutent activement des jeunes et des adolescents. Comment pouvons-nous rester les bras croisés?

Je me rappelle très bien de ce que la directrice des services anti-gang de Regina m'a dit alors que nous étions assis, côte à côte, dans une petite salle remplie de jeunes endurcis, membres de gangs, qui voulaient changer de style de vie. Elle m'a dit qu'une fois recrutés, ces enfants et adolescents innocents seront à jamais prisonniers des rues de la ville. De jeunes vies prometteuses basculent à jamais dans la culture criminelle. La raison pour laquelle ce style de vie est si dangereux, c'est qu'il est quasi impossible de quitter un gang.

Comme je viens de le mentionner, j'ai eu la chance de pouvoir discuter avec plusieurs membres en règle et anciens membres de gang. J'étais assis à côté d'un jeune homme d'à peine 19 ans qui était membre d'un gang depuis plus de sept ans. Je le regardais et je voyais un enfant. Or, plus nous approfondissions la discussion

concernant son passé, moins sa vie ressemblait à celle d'un jeune. Il avait été recruté par un gang lorsqu'il était très jeune. Au lieu d'aller à l'école, de voir ses amis et sa famille et de faire du sport, il dévalisait des narco-traffiquants, attaquait des membres de gangs rivaux et vendait de la drogue dans les rues.

● (1730)

Il se démarquait au sein d'une organisation criminelle, parce que c'était la seule vie qu'il avait connue. Je ne peux pas m'empêcher de penser aux succès que son éthique du travail lui aurait valu s'il avait marché dans le droit chemin. Il cherche maintenant à se défaire de sa toxicomanie et, parce qu'il tente de quitter le gang, il craint continuellement pour sa vie. Il m'a dit que, peu importe ce que l'on fait, on n'échappe jamais réellement à l'emprise d'un gang.

Les personnes qu'il a recrutées au sein du gang ont vécu les mêmes choses que lui. Il m'a demandé, en me regardant dans les yeux: « Combien de vies ai-je ruinées en recrutant ces personnes? Combien de familles ai-je brisées? Combien de personnes ont souffert à cause de moi? » Je vous le demande à mon tour: est-ce une vie pour un jeune?

À cause des gangs, nous voyons des vies ruinées, des familles détruites et la sécurité de nos collectivités mise en danger. En tant que père, je redoute la présence d'un gang dans mon milieu et la menace qu'il représenterait pour les citoyens les plus vulnérables. En tant que député, je sais que nous pouvons en faire davantage.

En 2006, le Service canadien du renseignement de sécurité estimait qu'on comptait environ 11 000 membres d'un gang de rue âgés de moins de 30 ans. Le rapport mentionnait que ce nombre continuerait de croître rapidement au cours des années à venir.

Dans la région de Peel, où j'habite avec ma famille, les gangs de rue se sont multipliés au cours des dernières années. On en comptait 39 en 2003, et il y en a aujourd'hui plus de 110 dans nos quartiers. Par le fait même, plus de gens vivent dans la crainte, plus de jeunes sont ciblés par ces gangs, et la violence est maintenant plus fréquente.

Les membres des gangs de rue n'attachent aucune importance à la sécurité et au bien-être des gens qui les entourent. Dans certaines collectivités, par exemple, des gens ont peur de sortir de chez eux ou de laisser les enfants jouer dehors. Les gangs représentent aussi des risques importants pour les policiers. Les gangs recrutent maintenant davantage, et ce phénomène a des répercussions profondes dans l'ensemble du pays. Notre sûreté, notre sécurité et notre bien-être sont en péril.

Le projet de loi C-394 vise deux objectifs.

Premièrement, nous souhaitons protéger les jeunes et les collectivités en criminalisant le recrutement mené par les gangs. Trop de collectivités canadiennes sont aux prises avec des problèmes de gangs. Nous devons absolument protéger la sécurité de nos quartiers, de nos rues et de nos familles.

En nous attaquant aux efforts de recrutement des gangs, nous contribuerons à réduire le nombre de citoyens innocents et vulnérables qui se retrouveront coincés à tout jamais dans ce mode de vie sans avenir. Cette mesure protégera nos enfants, nos quartiers et notre avenir. Les organisations criminelles se servent de la peur, de l'intimidation et de la violence pour atteindre leurs buts et gagner en importance dans une collectivité. Nous ne pouvons plus tolérer ces comportements.

Initiatives parlementaires

Deuxièmement, le projet de loi C-394 vise à fournir aux policiers des outils additionnels pour s'attaquer au problème du recrutement des jeunes par les bande de criminels. J'ai eu l'occasion de discuter de cette question avec de nombreux intervenants partout au Canada. Nous avons élaboré le projet de loi en tenant compte des points de vue recueillis. Plusieurs policiers à qui nous avons parlé ont loué le projet de loi pour sa orientation, sa portée, son objectif et son ingéniosité.

L'enquête policière canadienne sur les gangs de jeunes de 2002, commandée par le Solliciteur général du Canada, était la première du genre au pays. Cette enquête sans précédent a permis de relever des données surprenantes. Parmi les 264 services de police qui ont répondu, 57 p. 100 considèrent que le problème des bandes de jeunes dégénère. Mais ce qu'il y a de plus inquiétant encore, c'est que 44 p. 100 des répondants ont rapporté que des membres de bandes de jeunes entretenaient des liens avec des groupes criminels organisés plus importants.

Au fil de nos rencontres avec les policiers, un thème a émergé: plus ils auront d'outils pour éradiquer les bandes criminelles, meilleur sera le résultat. Le projet de loi C-394 tient compte de cette requête et vise à augmenter les efforts actuels.

● (1735)

Les gangs de jeunes vont continuer à proliférer au Canada si nous restons là à ne rien faire.

La justice réparatrice et la prévention complètent les autres interventions de la justice face aux activités criminelles mais ne peuvent pas les remplacer. Le projet de loi C-394 concerne précisément les activités criminelles qui permettent à un gang de proliférer, de se renforcer et de se développer dans nos collectivités. Nous nous attaquons à des activités criminelles qui détruisent la vie de nos jeunes et en mettent quotidiennement d'autres en danger.

Cela dit, je suis très en faveur d'une démarche équilibrée de lutte contre le recrutement par des gangs qui s'appuie sur des programmes préventifs et à vocation éducative dans tout le pays. Nous voulons renforcer le maintien de l'ordre, la loi et la justice face aux stratégies de recrutement de plus en plus agressives qu'utilisent les gangs.

Le projet de loi C-394 permettrait à notre justice de rendre vraiment responsables de leurs activités sordides ceux qui recrutent des membres pour une organisation criminelle. Nous pourrions ainsi mettre définitivement sous les barreaux ces dangereux criminels. Non seulement cela préservera la sécurité de nos collectivités, mais ce sera l'occasion d'enrayer radicalement la croissance d'une organisation criminelle.

Quand j'ai parlé au PDG des Clubs garçons et filles de Winnipeg, il m'a raconté une histoire qui montre bien la nécessité de ce projet de loi. Des membres d'un gang vont s'asseoir sous le stationnement situé juste derrière l'une de leurs sections du centre-ville. Ils font cela uniquement pour aborder les jeunes qui quittent le Club garçons et filles et essayer de les recruter au sein de leur gang, et cette stratégie ciblée n'est pas une coïncidence.

Cet exemple montre bien la réalité à laquelle sont confrontés nos jeunes. Les programmes d'éducation et de prévention ne sont qu'un élément de réponse. Il faut donner à notre justice la possibilité d'intervenir par des moyens légaux.

Imaginez un instant que ces enfants, ces jeunes et ces adolescents aient la possibilité de dénoncer ceux qui essaient de les recruter. Imaginez que les membres de notre collectivité constatent qu'on peut faire quelque chose contre les agents de recrutement des gangs qui rôdent dans le coin. On donnerait aux collectivités les moyens d'agir.

Aujourd'hui, nous avons l'occasion non seulement en tant que députés, mais en tant que Canadiens, de nous unir pour faire la différence dans nos quartiers. J'exhorte tous mes collègues à voir ce projet de loi tel qu'il est: un nouvel outil important de notre système de justice au profit de nos familles, de nos collectivités et des générations futures.

Il est temps de nous défaire de l'emprise qu'exercent les organisations criminelles qui étouffent de plus en plus notre liberté et notre sécurité. Il est temps de nous affirmer pour que chaque enfant, chaque adolescent et chaque adulte puisse jouir de la vie qu'il mérite d'avoir.

[Français]

M. Pierre Jacob (Brome—Missisquoi, NPD): Monsieur le Président, le fait d'ajouter de plus en plus de peines minimales dans le Code criminel prive peu à peu les juges de leur pouvoir discrétionnaire dans la détermination de la peine.

Mon collègue peut-il me dire pourquoi on s'entête dans cette direction tant critiquée par de nombreux juristes?

[Traduction]

M. Parm Gill: Monsieur le Président, comme je l'ai déjà mentionné, une consultation très poussée a été menée à l'égard de ce projet de loi d'initiative parlementaire avant qu'il soit présenté. Je me suis rendu aux quatre coins du pays, et j'ai parlé à des milliers de parents, d'intervenants, d'organismes d'application de la loi et de commissions scolaires. Le projet de loi a été élaboré à partir des commentaires que nous avons reçus.

Je crois que tout ce que nous ferons contribuera à protéger les jeunes enfants, les adolescents et la future génération. En ce qui concerne les peines minimales obligatoires, les juges ont effectivement le pouvoir discrétionnaire d'imposer des peines d'emprisonnement maximales de cinq ans. J'estime qu'il est important que les criminels de moins de 18 ans soient visés par une peine minimale obligatoire afin qu'ils soient tenus responsables de leurs actes. Ils détruisent notre jeunesse et, par conséquent, notre futur.

● (1740)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, il s'agit d'un enjeu crucial au Manitoba. Je suis certain que de nombreux Canadiens s'en inquiètent. Pendant les années 1990, les activités criminelles des gangs étaient marginales. Ce n'est qu'au tournant du siècle que la situation a vraiment commencé à prendre de l'ampleur. Il est malheureux de constater que, de nos jours, on estime qu'entre 2 000 et 3 000 gangs sont actifs dans la province du Manitoba, ce qui suscite beaucoup d'inquiétudes. Il s'agit d'un des enjeux qui suscitent beaucoup d'inquiétudes chez mes électeurs, et nous avons essayé d'en faire une priorité.

La meilleure façon de s'attaquer aux gangs et au recrutement est d'offrir d'autres activités aux personnes que l'on considère à haut risque et qui sont susceptibles d'être recrutées par des gangs. Voilà où le gouvernement n'a vraiment pas su se montrer à la hauteur.

Initiatives parlementaires

Par conséquent, selon moi, pour lutter contre le recrutement des jeunes par les gangs, le gouvernement devrait vraiment s'employer à offrir d'autres activités aux enfants et aux jeunes afin qu'ils ne soient pas exposés à de telles situations. Le député a donné un exemple un peu triste lorsqu'il a parlé des Clubs garçons et filles.

M. Parm Gill: Monsieur le Président, je suis complètement en faveur des mesures de rechange, mais ces dernières ne permettent pas à elles seules de résoudre le problème. Nous parlons de criminels dont le seul objectif est de cibler des jeunes. Ce sont des récidivistes qui s'en prennent constamment aux jeunes et les détruisent.

Je crois donc qu'il est absolument nécessaire que nous donnions ces outils et ces ressources à nos policiers, ainsi qu'aux responsables de notre système judiciaire, afin de leur permettre de tenir les criminels responsables de leurs actes.

[Français]

M. Pierre Jacob (Brome—Missisquoi, NPD): Monsieur le Président, d'entrée de jeu, je peux annoncer que le NPD votera en faveur du projet de loi C-394 en deuxième lecture, mais que ce n'est pas un chèque en blanc. Nous allons étudier le projet de loi C-394 en comité de façon approfondie, avec témoins experts à l'appui, et nous allons l'analyser article par article de façon exhaustive en comité en faisant, au besoin, les amendements nécessaires.

Je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui pour parler du projet de loi C-394, Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur la défense nationale quant au recrutement par des organisations criminelles. Ce projet de loi d'initiative parlementaire modifie le Code criminel afin de créer une nouvelle infraction liée au crime organisé: le recrutement d'une personne au profit d'une organisation criminelle.

Il existe actuellement un ensemble de règles prévues par le Code criminel qui prohibent les organisations criminelles: la participation aux activités d'une organisation criminelle, la commission d'une infraction au profit d'une organisation criminelle et le fait de charger une personne de commettre une infraction au profit d'une telle organisation. Le projet de loi débattu à la Chambre aujourd'hui prévoit une quatrième infraction qui serait ajoutée au Code criminel: le fait de recruter un individu au profit d'une organisation criminelle, telle que définie par le Code criminel, et ce dans le but d'accroître la capacité de celle-ci de faciliter ou de commettre un acte criminel.

Au moyen de ce projet de loi, mon honorable collègue souhaite mettre un frein au phénomène de recrutement par les gangs. Les gangs sont des organisations criminelles et sévissent sur le territoire canadien dans diverses provinces depuis des décennies. Présent au Québec, en Nouvelle-Écosse, en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique, ce phénomène prend de l'ampleur et doit être dénoncé de manière absolue.

La configuration des gangs évolue, et l'on constate que de plus en plus de jeunes prennent part à ces groupes criminels. Les membres des gangs ciblent notamment les jeunes, tout spécialement ceux issus d'un milieu socioéconomique précaire et ayant des problèmes familiaux. Les membres des gangs ciblent également les filles. On observe également du recrutement au sein des prisons. De ce fait, les gangs peuvent prendre plusieurs formes. C'est pour cela que je félicite mon honorable collègue d'avoir déposé ce projet de loi, qui offre un début de solution au problème des gangs.

La sécurité publique est une priorité pour l'opposition officielle, et c'est toujours avec grand intérêt que nous analysons les projets de loi qui visent à modifier le Code criminel. Cependant, bien que je reconnaisse la légitimité du projet de loi parrainé par mon honorable

collègue, je dois admettre que la sanction apportée à cette nouvelle infraction m'apparaît inappropriée.

Le projet de loi prévoit une peine maximale de cinq ans, et dans le cas du recrutement d'un mineur, une peine minimale obligatoire de six mois. Le principe même de la peine minimale est critiquable d'un point de vue juridique, car elle prive le juge d'un pouvoir discrétionnaire qui est fondamental en droit criminel. Ainsi, la sanction prévue par ce projet de loi viendrait une fois de plus empiéter sur les pouvoirs du juge en matière pénale.

Par ailleurs, compléter l'arsenal juridique répressif relativement aux organisations criminelles est certes pertinent, mais ce n'est pas suffisant pour remédier au problème des gangs et de leur pouvoir d'influence au sein de notre société. La prévention s'avère toujours le pendant de la répression, et l'on ne peut qu'encourager les programmes visant à aider notamment les jeunes qui vivent dans des villes où les gangs sont présents, afin que notre société permette à tous d'évoluer de manière positive.

Ainsi, il apparaît nécessaire d'encourager le travail fait en collaboration avec diverses parties prenantes permettant d'endiguer cette situation. Afin d'illustrer mes propos, je citerai M. Louis Lacroix, chargé de projet au Centre d'expertise sur la délinquance des jeunes et les troubles de comportement, et coordonnateur du Programme de suivi intensif de Montréal:

● (1745)

Chacun d'entre nous faisait du bon boulot dans son champ d'expertise, mais personne n'arrivait à endiguer le phénomène des gangs de rue. Des études américaines démontrent qu'une approche concertée dans la communauté a plus de chances de réussir que des interventions en silo.

Divers projets ont ainsi vu le jour dans plusieurs provinces et les acteurs suivants y ont pris part: le gouvernement fédéral par le biais du Centre national de prévention du crime, le milieu scolaire, le milieu associatif, l'industrie musicale, diverses fondations, le milieu bancaire, les municipalités, le milieu judiciaire, les services correctionnels et, enfin, la police. Il est donc important de mettre en avant ces initiatives et il appartient au gouvernement de les favoriser.

Par ailleurs, il est essentiel de pouvoir donner des moyens financiers et humains aux officiers de police de première ligne. Toutefois, il semble que le gouvernement actuel a failli dans cette responsabilité et n'a pas tenu compte des suggestions faites par ces professionnels confrontés tous les jours aux gangs. Je citerai cette fois-ci le Rapport comparatif sur les modes d'intervention auprès des jeunes à risque d'adhérer à un gang de rue, rendu public en 2011:

[...] en 2009, une rencontre de l'Association canadienne des chefs de police (ACCP) a mené à la recommandation de l'adoption d'une stratégie nationale de lutte contre les gangs. Cette stratégie nationale permettrait notamment « une allocation continue des ressources policières » afin d'intervenir adéquatement sur le phénomène [...]. En date d'aujourd'hui, cette stratégie n'a pas été adoptée.

Cela démontre notamment le fait que le gouvernement actuel refuse de financer les officiers de première ligne municipaux et ceci démontre un manque flagrant de vision en matière de sécurité publique de la part de ce gouvernement.

Quand bien même les conservateurs affichent une volonté de vouloir lutter contre les organisations criminelles, notamment en voulant réprimer le recrutement de personnes au sein des gangs, ils ne répondent pas complètement aux besoins et aux attentes de nos concitoyens.

Initiatives parlementaires

Les conservateurs avaient annoncé, en janvier 2011, une compression dramatique dans le Fonds de lutte contre les activités des gangs de jeunes. À l'époque, le NPD avait vivement réagi face à cela, mettant de l'avant les bénéfices majeurs des programmes de prévention découlant de ce fonds. Grâce au NPD, le gouvernement conservateur a fait marche arrière quelques mois plus tard et a annoncé que les fonds alloués à ce programme seraient désormais permanents.

En outre, les conservateurs ont déçu les provinces relativement à l'attribution d'un fonds appelé Fonds de recrutement de policiers attribué aux provinces afin de recruter des officiers de police de première ligne. Il a été créé en 2008 et prendra fin en 2013. Une fois de plus les conservateurs n'ont pas tenu leur promesse.

Les Canadiens attendent de la part des députés de cette Chambre qu'ils prennent des mesures raisonnables afin de répondre à leurs attentes: pouvoir vivre dans des communautés sans crime et sans violence. Ce projet de loi est une solution au problème de recrutement d'individus par les gangs, mais pas la seule. Une approche équilibrée entre répression et prévention doit toujours prévaloir en matière de sécurité publique et c'est en tendant vers cet équilibre que la société canadienne sera plus harmonieuse.

• (1750)

[Traduction]

L'hon. Irwin Cotler (Mont-Royal, Lib.): Monsieur le Président, bien que le débat de ce soir porte sur le projet de loi C-394 et le recrutement par des organisations criminelles, il nous invite à réfléchir à l'approche générale adoptée par le gouvernement conservateur en matière de politiques criminelles.

Ce projet de loi nous permet de constater les problèmes de cette approche générique, comme si tout était du ressort du droit pénal, même ce qui constitue déjà une infraction selon le Code criminel, comme si la seule façon de s'occuper de ces crimes est d'en punir les auteurs et si la meilleure manière de le faire est en leur imposant des peines minimales obligatoires.

Franchement, cela va à l'encontre des politiques et des principes de longue date en la matière et d'une façon d'aborder la justice pénale en se fondant d'abord et avant tout sur les faits. Les mesures législatives présentées par le gouvernement sont quelque peu fallacieuses, mais également inefficaces, inutiles, nuisibles et suspectes sur le plan constitutionnel. C'est de la mauvaise politique publique, tout simplement.

Je me rends compte que mes collègues sont peut-être un peu surpris de m'entendre entamer mon intervention sur ce ton. Cependant, je crois que, étant donné l'approche adoptée par les conservateurs, nous devons prendre un peu de recul pour mieux comprendre ce que nous faisons.

Je sais que le gouvernement est très prompt à balayer du revers de la main les critiques de ce genre et à qualifier ceux qui les formulent de laxistes en matière de criminalité, que ce soit des libéraux, moi-même ou d'autres. Nous avons tous pris l'engagement commun de lutter contre la criminalité. Il s'agit maintenant de déterminer comment l'endiguer: soit nous agissons de manière intelligente et efficace, soit nous légiférons simplement pour pouvoir dire que nous légiférons et faire savoir que nous sévissons contre la criminalité alors que le Code criminel aborde peut-être déjà la question.

Le projet de loi propose de punir quiconque « recrute une personne pour faire partie d'une organisation criminelle — ou l'invite ou l'encourage à en faire partie ou la sollicite à cette fin ». Il s'agirait de la nouvelle infraction prévue à l'article 467.11 du Code criminel,

mais — et c'est le point important qu'il faut souligner — le fait d'accroître la capacité d'une organisation criminelle constituée déjà d'un crime, en vertu du Code criminel.

L'article 467.11 du Code criminel, soit l'article auquel ce projet de loi ajouterait une partie, prévoit clairement ce qui suit:

Est coupable d'un acte criminel [...] quiconque sciemment, par acte ou omission, participe à une activité d'une organisation criminelle ou y contribue dans le but d'accroître la capacité de l'organisation de faciliter ou de commettre un acte criminel prévu à la présente loi ou à une autre loi fédérale.

Je vois d'un bon oeil les mesures législatives qui cherchent à apporter des éclaircissements nécessaires à la loi ou à améliorer la loi, mais ce qu'on laisse entendre, c'est qu'à moins d'adopter ce projet de loi, le recrutement des jeunes par des gangs ne constituera pas une infraction. Pourtant, le recrutement était l'un des aspects importants aux yeux des législateurs de la Chambre, comme le démontre le fait qu'à la promulgation de l'article 467.11, en 2001, la ministre de la Justice de l'époque, Anne McLellan, a déclaré dans cette enceinte — au moment de présenter ce qui se trouve aujourd'hui dans le Code criminel — pour faire allusion au fait que cet aspect avait déjà été prévu, puis mis en oeuvre:

Nous savons que les facilités de recrutement aggravent la menace que les organisations criminelles font peser sur la société. Les organisations criminelles peuvent ainsi se développer et atteindre plus efficacement leurs objectifs criminels préjudiciables. Ceux qui agissent à titre de recruteurs pour les organisations criminelles contribuent à l'atteinte de ces objectifs, lorsqu'ils font du recrutement pour l'exécution de crimes particuliers, mais aussi pour simplement accroître le capital humain dont dispose l'organisation.

L'infraction proposée au sujet de la participation établit donc clairement que la Couronne n'a pas, lorsqu'elle présente son plaidoyer, à lier la participation alléguée, en l'occurrence, le recrutement, à une infraction particulière. En fait, le parrain de ce projet de loi aurait pu prononcer ces paroles, car cet article du Code criminel couvre déjà l'objectif de son projet de loi, comme les paroles de la ministre de la Justice de l'époque l'indiquent. D'ailleurs, c'est ce que stipule la loi dans sa version actuelle.

• (1755)

Il est ensuite précisé au paragraphe 467.11 du Code criminel que dans une poursuite pour l'infraction prévue au paragraphe (1) le poursuivant n'a pas à établir les faits suivants, puis on dresse la liste de plusieurs facteurs que je ne mentionnerai pas ici par manque de temps. À l'examen, on constate que cette infraction couvre déjà ce que le projet de loi souhaite couvrir.

Par conséquent, je ne m'attarderai pas à des points de droit de nature technique. Je me contenterais de dire que le comportement que la nouvelle infraction vise à criminaliser est déjà criminalisé en vertu d'une autre disposition du Code criminel. Quel que soit l'acte criminel susceptible de faire intervenir l'article proposé, il serait probablement criminalisé lui aussi en vertu d'un autre article. Par exemple, conseiller, aider, faciliter, comploter, etc.

Comme tel, le projet de loi C-394 est un exemple de double emploi et de fausse représentation. Il fait double emploi en ce sens qu'il répète essentiellement ce qui figure déjà dans le Code criminel. C'est aussi de la fausse représentation puisqu'on nous le présente comme si c'était notre seule option pour lutter contre le recrutement par les gangs et comme s'il n'existait pas déjà d'infraction visant cet aspect. On laisse aussi entendre que les opposants à cette mesure législative sont plutôt indulgents envers la criminalité ou indifférents au problème des gangs de rue et d'autres groupes criminalisés.

Comme je l'ai mentionné dans mon introduction, la politique des conservateurs en matière de criminalité est malheureusement axée entièrement sur la punition. Et pourtant, nous devrions commencer par essayer d'empêcher les jeunes d'adhérer à des gangs de rue. Pour ce faire, il faut comprendre et valoriser les initiatives sérieuses qu'il convient de prendre en matière d'éducation, de services sociaux et autres. En permettant aux jeunes d'étudier le plus longtemps possible, on leur ouvre la porte du marché du travail et on leur montre qu'il y a d'autres choix que la vie de gang.

Cela exigerait — et c'est le point central de mes observations ce soir — que l'on s'attaque aux causes et aux préoccupations relatives à la criminalité des gangs de rue: le logement, la pauvreté, l'inégalité des revenus, l'emploi, l'inclusion des minorités et l'accès à l'éducation, et que l'on comprenne les raisons qui amènent les jeunes à adhérer à des gangs.

Aucun jeune au Canada n'envisage le mode de vie des gangs parce qu'il est persuadé que le fait d'y adhérer ou d'y être recruté ne figure pas dans le Code criminel.

Il y a une foule d'infractions dans le Code criminel, une liste toujours croissante qui s'est allongée énormément dans la foulée de l'adoption du projet de loi C-10. Et pourtant, elles s'attaquent très peu aux causes profondes de la criminalité. En fait, bon nombre d'entre elles vont simplement provoquer une recrudescence de la criminalité.

Je parle tout particulièrement des peines minimales obligatoires, que le projet de loi C-394 cherche à imposer aux personnes reconnues coupables d'avoir recruté quelqu'un pour faire partie d'un gang. J'en ai souvent parlé à la Chambre, mais voilà qu'on fait à nouveau abstraction des preuves concernant les conséquences néfastes des peines minimales obligatoires.

Autrement dit, nous savons non seulement que les peines minimales obligatoires n'ont aucun effet dissuasif sur la criminalité, mais aussi qu'elles ont tendance à l'accroître autant dans les prisons, qui deviennent en quelque sorte des écoles du crime, qu'à l'extérieur. Elles n'ont aucun effet dissuasif sur la criminalité. Ce n'est pas moi qui en suis venu à cette conclusion. C'est la conclusion d'études effectuées dans le monde entier et même de notre propre ministère de la Justice, ici au Canada.

Elles retirent aux procureurs et aux juges leur pouvoir discrétionnaire essentiel, ce qui mène à des plaidoyers de culpabilité à une accusation moins grave ou oblige la tenue de procès qui auraient pu être évités. Cela contribue à l'engorgement des tribunaux. L'Association du Barreau canadien nous a averti que l'augmentation du nombre de peines minimales obligatoires risque d'entraîner une augmentation du nombre d'accusés mis en liberté, ce qui serait contraire à l'intention et aux objectifs de la législation du gouvernement, pour la simple raison que ces peines constituent une violation du droit à un procès équitable dans des délais raisonnables accordé par la Charte.

De surcroît, les peines minimales obligatoires contribueront à la surpopulation pénitentiaire, alors que les prisons canadiennes sont déjà surpeuplées. Certains tribunaux américains ont même déterminé que la surpopulation constitue un châtement cruel et inhabituel.

J'ai gardé l'argument le plus important pour la fin: de telles peines risquent de susciter des contestations constitutionnelles et même d'être invalidées, comme l'ont fait récemment les tribunaux ontariens, affirmant qu'elles sont cruelles et inhabituelles, arbitraires, disproportionnées, scandaleuses et intolérables.

Je n'ai pas le temps de développer davantage mon argument, mais j'aimerais conclure en rappelant simplement aux députés qu'il devrait être question de prévention, et non seulement de châtement, dans le

droit pénal. Les solutions que nous proposons aux maux de la société devraient également tenir compte de toutes les préoccupations dont j'ai parlé plus tôt et ainsi faire en sorte que les particuliers et les groupes aient les moyens d'éviter les choses qui les amènent à se faire recruter par des gangs.

• (1800)

[Français]

Mme Kerry-Lynne D. Findlay (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice, PCC): Monsieur le Président, j'ai l'honneur et le plaisir de prendre la parole en faveur du projet de loi C-394, Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur la défense nationale (recrutement par des organisations criminelles). J'ai l'honneur de présenter un projet de loi qui me tient particulièrement à coeur et qui est aussi très important pour la Chambre des communes.

[Traduction]

Le projet de loi C-394, d'initiative parlementaire, est une mesure relativement simple. Il vise une pratique qui accroît la capacité des groupes criminels organisés de s'adonner à des activités criminelles, à savoir le recrutement de personnes pour faire partie de leur organisation. Le parrain du projet de loi, c'est-à-dire le député de Brampton—Springdale, semble particulièrement préoccupé par le recrutement de jeunes personnes par des organisations criminelles.

J'appuie sans réserve les changements qu'il propose et je suis convaincue que ceux-ci seront très bien accueillis.

[Français]

J'encourage mes collègues à voter en faveur de ce projet de loi.

[Traduction]

Avant de traiter du fond des changements proposés, il importe de situer le problème du crime organisé au Canada dans un contexte approprié.

Selon les estimations de 2011 faites par le Service canadien de renseignements criminels, il y aurait 729 groupes criminels organisés au Canada. Ce nombre a tendance à fluctuer d'année en année. Ces fluctuations s'expliquent entre autres par les changements apportés aux pratiques de collecte de renseignements, par la fluidité relative de certains groupes criminels organisés et par les mesures d'exécution de la loi qui perturbent les activités de ces organisations. Un grand nombre de ces groupes sont des gangs de rue qui s'adonnent au trafic de produits illicites, en particulier les stupéfiants.

Toutefois, les gangs de rue sont aussi impliqués dans des activités comme la prostitution dans la rue, le vol, la fraude et les infractions commises avec une arme. La grande diversité des activités illicites du crime organisé mine la sécurité des collectivités, nuit à l'économie et coûte des millions de dollars aux Canadiens à chaque année. En outre, les groupes criminels organisés ont souvent recours à la violence pour parvenir à leurs fins criminelles, compromettant ainsi la sécurité du public.

Les groupes criminels organisés doivent constamment avoir un nombre suffisant de membres pour s'adonner à leurs activités criminelles et connaître du succès. Lorsqu'ils parviennent à recruter des gens, ces groupes posent une menace encore plus grande pour la société. À mesure que le nombre de leurs membres augmente, l'influence criminelle des gangs augmente elle aussi.

Initiatives parlementaires

Il arrive souvent que ces groupes, ou des individus qui agissent en leur nom, ciblent de jeunes personnes. Les groupes criminels organisés fonctionnent peut-être de cette façon parce que les jeunes sont plus vulnérables et qu'ils peuvent être convaincus que le fait de se joindre à un tel groupe va leur procurer de l'argent, du respect, de la protection et des amis. Ces groupes peuvent convaincre des jeunes de se lancer dans des activités criminelles en leur disant que même s'ils se font prendre, le système judiciaire fera preuve de clémence à leur égard, compte tenu de leur âge.

Les parlementaires, et en fait tous les Canadiens, devraient se préoccuper de ce problème. Le projet de loi C-394 propose d'ériger en infraction le fait de recruter une personne pour faire partie d'une organisation criminelle — ou l'inviter ou l'encourager à en faire partie ou la solliciter à cette fin — dans le but d'accroître la capacité de celle-ci de faciliter ou de commettre un acte criminel. Cette nouvelle infraction serait passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans. Le projet de loi propose aussi un emprisonnement minimal de six mois lorsque la personne recrutée est âgée de moins de 18 ans.

Il convient de noter que le libellé de cette disposition reflète celui de l'infraction prévue à l'article 467.11 du Code criminel, qui porte sur la participation aux activités d'une organisation criminelle. La peine maximale est la même dans les deux cas, ce qui est approprié étant donné que le recrutement est un exemple précis de participation. En fait, l'infraction existante qui vise la participation a déjà été utilisée dans le passé dans des cas de recrutement.

Maintenant, certains députés pourraient remettre en question le besoin de cette infraction, compte tenu de ce que je viens de dire. Ces mêmes députés soutiendraient peut-être que l'infraction existante de participation est suffisante et qu'il faut éviter tout chevauchement ou dédoublement dans le Code criminel.

À mon avis, la création d'une infraction spécifique interdisant explicitement le recrutement actif serait éminemment utile. Cela enverrait un message sans équivoque, reflétant l'intention du Parlement de condamner catégoriquement une telle conduite.

● (1805)

Cela sensibilise la collectivité et reflète le principe important voulant que la loi doit non seulement être claire, mais qu'elle doit être aussi clairement comprise. Il n'y a aucun doute que cette infraction servirait d'avertissement à ceux qui auraient l'intention de recruter d'autres personnes, de les inviter à se joindre à une organisation criminelle. L'un des aspects les plus importants de cette nouvelle infraction est qu'elle donnerait à la police et aux procureurs un outil supplémentaire et leur permettrait de déterminer quelle infraction correspond le mieux aux faits d'une affaire donnée. Je veux être bien claire. Ce projet de loi donnerait des outils supplémentaires aux agents d'application de la loi.

En plus de cette infraction, le projet de loi propose un certain nombre d'autres modifications à la loi. Ces modifications feraient en sorte que la nouvelle infraction serait traitée de la même manière que les autres infractions relatives aux organisations criminelles sur le plan de la procédure, de la preuve et de la détermination de la peine. Je suis sûre que tous les députés savent que le Code criminel renferme un certain nombre de règles spéciales applicables au crime organisé. Par exemple, dans les cas où quelqu'un a été accusé de gangstérisme, il y a inversion du fardeau de la preuve, c'est-à-dire que les accusés sont tenus de prouver que leur détention préventive n'est pas nécessaire. Un autre exemple est que pour les personnes reconnues coupables d'un acte de gangstérisme, toute peine qui leur est infligée doit être purgée de manière consécutive à toute autre peine imposée pour une infraction découlant de la même série

d'événements. Ainsi, les modifications corrélatives proposées dans le projet de loi C-394 feraient en sorte que le Code criminel soit cohérent dans le traitement des enquêtes et des poursuites en matière de crime organisé. J'appuie sans réserve les modifications proposées.

Avant de terminer, je voudrais attirer l'attention sur deux lacunes mineures que j'ai décelées dans ce projet de loi et qui, je crois, pourraient être corrigées facilement au moyen de modifications de forme sans altérer les objectifs du projet de loi.

La première concerne la manière dont la nouvelle infraction est caractérisée. Dans le projet de loi, cette infraction est nommée « recrutement de membres par une organisation criminelle ». Même s'il est indéniable qu'une grande partie de ce recrutement est effectuée par des membres de gangs, ce n'est pas strictement parlant nécessaire. Cette infraction n'est pas limitée au recrutement par des membres de gangs. C'est une distinction importante, car nous ne voulons pas que cette infraction soit trop restrictive. Alors, pour que les choses soient bien claires, j'appuierai un amendement de forme qui modifierait la manière dont cette infraction est décrite.

Je voudrais aussi faire valoir qu'il semble y avoir certaines différences entre la version anglaise et française du projet de loi. Par exemple, dans la version anglaise de l'infraction, les termes utilisés sont « [...] to recruit, solicit, encourage or invite a person to join a criminal organization [...] ». Autrement dit, ce recrutement peut se rapporter à n'importe quelle organisation criminelle alors que dans la version française, le recrutement est effectué par une organisation criminelle donnée dans le but d'accroître la capacité de celle-ci. Par conséquent, dans sa forme actuelle, la version anglaise est plus générale que la version française. Si je comprends bien l'objectif visé, et en examinant aussi les infractions actuelles liées au crime organisé, la version française semble plus exacte. Il faudrait donc apporter un amendement de forme au projet de loi pour corriger ces différences. Ce sont des changements mineurs qui, à mon avis, auront pour effet de renforcer le projet de loi.

● (1810)

[Français]

Je suis prête à débattre d'un amendement qui permettrait de préciser cette intention. Je demande à tous les députés de la Chambre de soutenir le projet de loi C-394.

[Traduction]

Je suis très favorable à ce projet de loi et je collaborerai avec la personne qui l'a parrainé et tous les députés pour qu'il soit adopté rapidement.

[Français]

M. Sylvain Chicoine (Châteauguay—Saint-Constant, NPD): Monsieur le Président, c'est avec grand intérêt que je prends aujourd'hui la parole sur le projet de loi C-394, déposé par le député de Brampton—Springdale. D'emblée, je félicite ce dernier pour son initiative et pour sa reconnaissance du fait que le problème des bandes criminelles au Canada est sans cesse croissant et qu'il s'agit d'un problème majeur sur lequel il faut se pencher. Je remercie donc le député de nous permettre d'étudier les solutions qui pourraient être apportées à ce problème.

Tout d'abord, je dois dire que le fait de légiférer davantage sur le problème des gangs de rue ne sera pas une panacée à ce problème. Il faut se pencher sur d'autres solutions plutôt que simplement légiférer davantage sur ce problème.

Initiatives parlementaires

Le NPD considère important de protéger nos jeunes des gangs et des organisations criminelles. Nous pensons quand même que ce projet de loi est un outil important et intéressant pour arrêter la croissance du phénomène des gangs de rue. D'ailleurs, c'est pour cette raison que, lors de la campagne électorale de 2011, nous avons inclus cet enjeu important dans notre plateforme. Nous prôtons donc une approche équilibrée en matière de sécurité publique, alliant prévention et répression.

La priorité du NPD est de lutter contre les gangs en adoptant une approche tout à fait équilibrée. Cette démarche permet de répondre aux attentes de nos concitoyens, qui veulent évidemment vivre et s'épanouir dans des communautés sans violence, tout en mettant l'accent sur la prévention. Nous voulons favoriser la multiplication des programmes de prévention efficaces qui lutteront contre le recrutement des jeunes au sein des gangs de rue.

Actuellement, il existe trois infractions en matière de crime organisé. Ces infractions sont définies à l'article 467.11 du Code criminel: la participation aux activités d'une organisation criminelle; la commission d'une infraction au profit d'une organisation criminelle; et le fait de charger une personne de commettre une infraction au profit d'une organisation criminelle.

Le projet de loi ajoute une quatrième infraction, soit le fait de recruter une personne au profit d'une organisation criminelle dans le but d'accroître la capacité de celle-ci de faciliter ou de commettre un acte criminel. Il s'agit donc d'un outil législatif supplémentaire, et cette mesure constitue le centre de ce projet de loi.

Bien qu'aucun problème majeur ne nous empêche d'appuyer ce projet de loi, j'ai sans doute des réserves en ce qui a trait à l'imposition de peines minimales. Je dois rappeler aux députés du parti ministériel que, chaque fois que le législateur a tenté d'inclure des peines minimales au sein du Code criminel, la Cour suprême a invalidé ces peines minimales, parce qu'elles ne permettent pas au juge de prendre en considération les facteurs atténuants qui ont pu accompagner la commission d'un crime. Je rappelle que ce peut être un problème majeur. Je souhaite que les députés du parti ministériel arrêtent d'imposer des peines minimales, parce que ce n'est pas approprié.

Rappelons que, chez les jeunes, il existe le besoin fondamental de s'identifier à un groupe et d'y appartenir. Si les jeunes n'ont pas ce sentiment d'appartenance envers leur famille ou l'école, par exemple, ils peuvent malheureusement se tourner vers les gangs afin de retrouver ce sentiment d'appartenance. La pression des pairs, le désir de protection et le besoin d'identification peuvent donc influencer la décision d'un jeune d'adhérer ou non à une organisation criminelle.

Les familles et les enfants vivant dans la pauvreté et le chômage ou ayant des problèmes familiaux sont souvent plus vulnérables au recrutement par des gangs de rue. Dans certaines zones urbaines, où la pauvreté et la violence sont le lot quotidien, les jeunes peuvent se sentir vulnérables au point où se joindre à un gang est une garantie de survie. Cela peut donc sembler être la seule option à leurs yeux. Se joindre à un gang peut ainsi leur apparaître comme étant une alternative à leur situation de vie actuelle, plus particulièrement si ces jeunes sont issus d'un milieu totalement pauvre ou ont été victimes d'abus physiques ou sexuels. En stoppant ainsi le recrutement des gangs, on s'attaque aussi à la fondation même de ceux-ci, soit le recrutement, afin de pouvoir continuer leurs activités illicites.

Des données indiquent que près de la moitié des membres de gangs de rue au Canada ont moins de 18 ans. Les membres de gangs font principalement partie du groupe d'âge des 16 à 18 ans, soit dans

39 p. 100 des cas. Presque la moitié de tous les membres des gangs de rue sont âgés de moins de 18 ans.

● (1815)

On constate également qu'ils sont souvent issus d'une immense diversité ethnique. Bien que les gangs de jeunes soient composés principalement de jeunes hommes, on retrouve dans certaines parties du pays une plus grande proportion de jeunes femmes faisant partie de ces gangs. Étant donné que ces gangs recourent de nombreux facteurs ethniques, géographiques, démographiques et socioéconomiques, un grand nombre d'adolescents risquent ainsi d'être impliqués dans ces gangs ou risquent d'être influencés par ceux-ci dans l'avenir.

En 2008, on dénombrait plus de 900 gangs ainsi que plus de 7 000 membres de ces gangs. Les membres de gangs de jeunes canadiens sont impliqués dans plusieurs activités criminelles préoccupantes, dont des voies de fait, du trafic de drogues, des cambriolages, des entrées par effraction, du vandalisme et, de plus en plus, des crimes violents contre la personne.

Il y a également une relation inquiétante entre une forte proportion de gangs de jeunes et des groupes du crime organisé, ce qui renforce la dangerosité inhérente au phénomène du gang au Canada.

La plupart des gangs exige qu'un nouveau membre subisse une certaine forme d'initiation. Il peut s'agir du *beating*, comme on le dit en anglais, qui implique d'être battu pendant un certain temps par les autres membres du gang, ou il peut s'agir de demander aussi à la plupart de ces nouveaux membres de commettre des crimes afin d'adhérer à leur gang de criminels. Cela s'applique aussi dans le cas de certaines filles.

Comme dans la plupart des groupes organisés, les membres de gang féminins ne sont pas vraiment considérés comme étant égaux aux autres membres masculins. Les femmes sont ainsi souvent plus invisibles ou peu importantes, jusqu'à ce que les membres masculins aient besoin d'elles pour commettre un certain crime.

Les femmes membres de ces gangs participent, la plupart du temps, aux mêmes activités que les membres de gang de sexe masculin. Toutefois, alors qu'elles prennent un grand nombre des mêmes risques, elles ne reçoivent pas le même statut que leurs homologues masculins. En outre, les femmes membres de gang sont souvent victimes d'abus tels que viols, agressions par les autres membres de gang masculins. Malheureusement, les membres masculins peuvent aussi les exploiter sexuellement.

Les gangs et les organisations criminelles recrutent de plus en plus les jeunes, et ils sont de plus en plus jeunes. C'est pour cette raison que nous devons nous attaquer féroce­ment au recrutement afin de protéger nos jeunes.

Non seulement faut-il rendre illégal le recrutement des gangs et des organisations criminelles, mais il faut mettre également beaucoup d'efforts et d'accent sur la prévention de la criminalité chez les jeunes. Par ce type de programme, nous serons à même d'identifier les jeunes qui pourraient être susceptibles d'être recrutés. Il est donc important de briser le processus de radicalisation, afin que nos jeunes puissent se développer sans l'influence néfaste de ces gangs.

Initiatives parlementaires

Outre la criminalisation du recrutement, nous voulons que plus de ressources soient allouées aux programmes de prévention de la criminalité, et particulièrement ceux qui visent les jeunes. Nous voulons également que les forces policières détiennent des ressources suffisantes afin de protéger nos collectivités partout au pays. Pour y arriver, nous devons certainement collaborer avec les provinces, les territoires et les communautés telles que les Premières nations.

Le combat contre la criminalité doit être un partenariat avec tous les acteurs du secteur judiciaire et du secteur social.

Nous avons constamment plaidé pour un investissement accru en effectifs policiers de première ligne. Nous avons également plaidé pour davantage de moyens financiers pour les programmes de prévention ciblant les jeunes. Certainement grâce aux pressions du NPD, le gouvernement a poursuivi le financement de ces programmes. Toutefois, celui-ci a refusé de financer les officiers municipaux de première ligne. Face à ce refus, les conservateurs ont ainsi déçu les provinces relativement à l'attribution d'un fonds appelé « Fonds de recrutement de policiers » attribué aux provinces, afin de recruter des officiers de police de première ligne. C'est un programme très utile qui prendra malheureusement fin en 2013.

Les conservateurs tentent d'afficher une volonté de lutte contre les organisations criminelles, comme le démontre ce projet de loi. Toutefois, ils ne répondent pas entièrement aux besoins et aux attentes de nos citoyens canadiens.

En terminant, je voudrais juste réitérer l'importance des programmes de prévention. L'approche punitive a malheureusement ses limites, et la meilleure façon de prévenir le recrutement au sein des organisations criminelles est de combattre la pauvreté et les différentes variables qui poussent les individus à participer au crime organisé.

La criminalité est causée par de multiples variables sociales. Ce sont celles-là que nous devons combattre. C'est de cette façon que nous aurons le plus d'effet sur le combat contre la criminalité et l'endoctrinement des jeunes au sein des gangs criminels.

• (1820)

[Traduction]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre. Avant de donner la parole à la secrétaire parlementaire du ministre des Finances pour que le débat reprenne, je dois lui dire que je devrais l'interrompre environ quatre minutes après le début de son discours car ce sera la fin du temps alloué aux initiatives parlementaires aujourd'hui.

La secrétaire parlementaire du ministre des Finances a la parole.

Mme Shelly Glover (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, je vais commencer par lire une partie du discours que j'ai préparé aujourd'hui. Je voudrais ensuite donner quelques exemples pratiques des répercussions de ce projet de loi sur les jeunes non seulement dans ma circonscription et dans ma province, le Manitoba, mais aussi dans de nombreuses collectivités de notre pays.

Le projet de loi C-394 érigerait en nouvelle infraction le fait de recruter ou d'encourager une personne à faire partie d'une organisation criminelle. La personne qui recrute doit le faire en vue d'accroître la capacité de l'organisation criminelle de faciliter ou de commettre un acte criminel.

Pour réussir, le crime organisé a besoin d'un flot constant de nouvelles recrues. Ces personnes en remplacent d'autres qui ont été incarcérées ou qui ont connu une fin plus brutale. Les nouvelles

recrues se joignent à l'organisation existante pour que le groupe puisse maintenir ses activités criminelles ou les élargir à d'autres territoires ou entreprendre de nouvelles activités.

Il est particulièrement inquiétant de constater que ce sont les jeunes qui sont ciblés. Dans de nombreux cas, le boulot des recruteurs est facile, car ils visent nos jeunes les plus vulnérables. Je vais citer quelques exemples.

Comme les députés le savent, j'ai été agente de police pendant environ 19 ans au service de police de Winnipeg et j'entends bien y retourner. Ce qui m'a incitée à devenir députée, c'est l'incapacité du gouvernement libéral précédent à lutter contre le problème du recrutement et de l'exploitation de nos jeunes par des organisations criminelles.

La Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents a été mise en place par le gouvernement libéral précédent. Elle était censée lutter contre l'exploitation de nos jeunes. Elle était censée tenir compte du fait que nos enfants sont attirés dans des gangs. Or, elle n'a rien fait de tout cela. En fait, elle a éliminé les notions de dénonciation et de dissuasion qui étaient inscrites dans la loi elle-même. Elle a créé un environnement dans lequel les organisations criminelles peuvent facilement cibler nos enfants pour les inciter à faire partie de gangs. Par conséquent, à l'instar de nombreux autres agents de police au pays, j'ai constaté que des gangs recrutaient directement des jeunes en leur offrant des incitatifs.

Je sais que le député libéral de Winnipeg-Nord se trouve dans la Chambre en ce moment. Je lui demande d'écouter attentivement ce que j'ai à dire, car c'est dans son quartier de Winnipeg que j'ai constaté ce genre de recrutement. Cette pratique était assez courante à Winnipeg à la suite de l'adoption de la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents, une initiative du gouvernement libéral précédent.

Premièrement, l'élément criminel ciblera un jeune vulnérable qui ne fait peut-être l'objet d'aucune surveillance parentale, qui vient peut-être d'une famille à faible revenu, qui ne mange peut-être pas à sa faim ou qui ne va peut-être pas à l'école. Les recruteurs visent ces enfants et les convainquent de devenir membres d'un gang en les attirant. Ils leur donnent par exemple 50 \$ pour voler un tube de dentifrice dans un supermarché ou pour voler un tube de dentifrice dans une maison où un adulte est entré par effraction. Puis, ils leur offrent 50 \$ pour livrer des colis. Qu'y a-t-il dans les colis? De la drogue. Sans le savoir, l'enfant devient un revendeur de drogue. Le membre du gang prévient alors l'enfant qu'il doit rester dans le gang et le servir sous peine d'être dénoncé. C'est abject.

Voilà ce que la Loi sur le système de justice pénale pour les adolescents a fait aux enfants de mon coin. Ce projet de loi nous aidera à mettre fin à ce genre de comportement. Je l'approuve sans réserve. Je sais que les agents de police de partout au pays l'approuveront, eux aussi.

J'invite les députés des deux partis de l'opposition à bien vouloir considérer la possibilité d'appuyer ce projet de loi, qui est absolument nécessaire. C'est un projet de loi qui fera des merveilles pour notre jeunesse, dans nos circonscriptions. Il est grandement temps que nous nous occupions de ces victimes, qui sont exposées inutilement à des risques.

• (1825)

[Français]

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): La députée de Saint-Boniface aura six minutes lorsque la Chambre reprendra le débat sur la motion.

La période prévue pour l'étude des affaires émanant des députés est maintenant expirée et l'ordre est reporté 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]

LES PENSIONS

Mme Rathika Sitsabaiesan (Scarborough—Rouge River, NDP): Monsieur le Président, l'hiver dernier nous avons appris que le gouvernement conservateur prévoyait hausser l'âge d'admissibilité à la Sécurité de la vieillesse de 65 à 67 ans. Ce faisant, les conservateurs brisaient l'une de leurs promesses électorales, qui se lit comme suit: « [...] nous n'allons pas réduire les paiements de transfert aux particuliers ou aux provinces pour des services essentiels comme la santé, l'éducation et les pensions. »

Je précise que cette promesse se trouve à la page 26 de leur programme électoral.

Le premier ministre a refait la même promesse le 7 juin 2011, quand il a fait la déclaration suivante à la Chambre: « Notre gouvernement a été très clair. Nous ne réduirons pas les pensions. »

À l'heure actuelle, près de 5 millions de personnes âgées touchent des prestations de la Sécurité de la vieillesse et 1,7 million reçoivent le Supplément de revenu garanti, c'est-à-dire à peu près un aîné canadien sur trois. Qu'est-ce que ce changement signifiera pour les aînés? D'abord et avant tout une perte importante de revenus. Les plus pauvres perdraient environ 30 000 \$ pendant ces deux années, tandis que les Canadiens qui ne perçoivent que la Sécurité de la vieillesse perdraient à peu près 13 000 \$.

Il s'agit d'une importante perte de revenus. Contrairement au Régime de pensions du Canada ou à l'épargne privée, la Sécurité de la vieillesse est un régime universel qui ne dépend ni de la participation antérieure au marché du travail du retraité ni de ses cotisations à un régime de pension enregistré ou à un régime d'épargne. Pour reprendre les mots utilisés par le Centre canadien de politiques alternatives, la Sécurité de la vieillesse et le Supplément de revenu garanti sont « les pierres d'assise du régime public universel » et ils « représentent le volet anti-pauvreté de ce régime ».

La prestation maximale qu'une personne peut recevoir au titre de la Sécurité de la vieillesse est de 540 \$, ce qui équivaut à 6 481 \$ sur une base annuelle. La prestation mensuelle moyenne à l'automne 2011 était de 508,35 \$.

Les aînés qui gagnent un revenu élevé doivent rembourser tout ou partie des prestations de la Sécurité de la vieillesse en fonction d'une formule que le gouvernement a établie. Les aînés qui gagnent plus que 69 562 \$ voient leur prestation amputée, et ceux dont le revenu est supérieur à 112 772 \$ n'ont pas droit à ces prestations.

La Sécurité de la vieillesse et le Supplément de revenu garanti sont des instruments très importants parce qu'un grand nombre de femmes âgées ne faisaient pas partie de la population active salariée au début de leur vie. Les femmes âgées sont moins susceptibles que les hommes âgés de toucher des revenus du Régime de pensions du Canada, de régimes de retraite privés, de REER ou de revenus d'emploi. Pour ces raisons, les programmes universels comme la Sécurité de la vieillesse et le Supplément de revenu garanti revêtent une grande importance pour les femmes âgées.

Motion d'ajournement

Parmi les aînés, le revenu médian des femmes équivaut à peu près aux deux tiers de celui des hommes. Il ne faut jamais oublier que la Sécurité de la vieillesse est un outil qui permet à la fois de favoriser l'équité et de lutter contre la pauvreté, en plus de permettre aux aînés de profiter de leur retraite dans la dignité et sans tirer le diable par la queue.

Pourtant, on voit tout de suite que le gouvernement préfère dépenser des milliards pour alléger le fardeau fiscal de ses amis les grandes sociétés, même s'il doit pour cela couper dans les services dont les Canadiens ont besoin. C'est déplorable.

Le gouvernement va-t-il écouter les conseils avisés du directeur parlementaire du budget, du chef de l'équipe de l'OCDE responsable des pensions et de la directrice générale de l'Institut Info-retraite BMO, pour ne nommer que ceux-là?

Le gouvernement devrait arrêter d'invoquer une crise fabriquée de toutes pièces pour priver nos futurs aînés de prestations et devrait plutôt laisser l'âge d'admissibilité à la Sécurité de la vieillesse à 65 ans.

• (1830)

M. Mike Lake (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, PCC): Monsieur le Président, je tiens tout d'abord à assurer à la députée que le gouvernement prend des mesures dès maintenant pour protéger les aînés d'aujourd'hui et de demain.

Dans sa première question, la députée parlait des jeunes Canadiens et du fait qu'ils craignent de manquer d'argent une fois à la retraite. J'aimerais qu'elle comprenne que c'est précisément pour cette raison que nous apportons dès aujourd'hui les changements que l'on sait à la Sécurité de la vieillesse: pour protéger ce programme et pour qu'il soit encore viable financièrement pour les Canadiens de demain.

Dernièrement, le spécialiste des pensions Keith Ambachtsheer faisait remarquer que le Canada ne peut pas se permettre de faire comme si les importants changements démographiques qu'il connaît actuellement étaient sans conséquence. M. Ambachtsheer, qui dirige le centre international Rotman pour la gestion des pensions, de l'Université de Toronto, a déclaré publiquement que c'est pour de sérieux motifs d'équité que nous devrions modifier la Sécurité de la vieillesse. Voici ce qu'il a dit précisément:

[...] on ne peut imposer ce fardeau à ceux qui formeront l'essentiel de la main-d'œuvre dans 20 ans d'ici — et qui formeront un groupe relativement moins nombreux qu'aujourd'hui —, en leur disant: « C'est ainsi que les choses marchaient à l'époque, alors tant pis pour vous, et tant pis si vous êtes moins nombreux que nous. »

Nous devons examiner ce groupe moins nombreux dont le député a parlé: les futurs Canadiens en âge de travailler. Nous savons déjà que le ratio des Canadiens en âge de travailler par rapport aux aînés chutera. D'ici deux décennies, on prévoit qu'il n'y aura que deux travailleurs pour un retraité environ. C'est un contraste frappant par rapport au ratio actuel de quatre travailleurs pour un retraité. Ce qui se passera forcément, c'est qu'à mesure que ce ratio diminuera, les jeunes générations devront assumer la plus grosse part du fardeau fiscal. Cette responsabilité nuira à leur capacité d'épargner et aura des effets néfastes sur leur avenir et sur l'avenir du Canada. Les jeunes Canadiens assumeront la plus grande part du fardeau fiscal pendant qu'ils élèveront une famille, rembourseront leurs dettes d'études, paieront leur hypothèque et tenteront tout simplement de joindre les deux bouts.

Motion d'ajournement

En parlant d'avenir, j'aimerais mettre en relief quelques projections additionnelles. Selon l'actuaire en chef, le nombre de prestataires de la Sécurité de la vieillesse de base devrait pratiquement doubler d'ici les 20 prochaines années. Il prévoit que leur nombre passera de 4,8 millions de prestataires en 2010 à 9,3 millions lorsque le dernier bébé-boumer aura atteint l'âge de 65 ans. Quand nous examinons ces chiffres en tenant compte des besoins de notre population vieillissante, nous devons être disposés à reconnaître que des changements s'imposent.

Au Canada, les perspectives sont excellentes. Parmi les pays du G7, c'est le Canada qui affiche la plus forte croissance de l'emploi. Ainsi, 693 000 emplois ont été créés depuis le creux de la récession.

Grâce au remarquable leadership du premier ministre et du gouvernement conservateur, le Canada a l'avantage de disposer de la souplesse financière voulue pour mettre graduellement en oeuvre ces changements, sur une longue période. Les Canadiens auront ainsi tout le temps nécessaire pour s'adapter à ces changements, et ce, sans que la qualité de vie des générations futures en soit trop perturbée.

Nous devons faire face tant à la réalité fiscale qu'à la réalité démographique afin de prendre des décisions qui serviront le mieux nos intérêts dans l'avenir.

Mme Rathika Sitsabaiesan: Monsieur le Président, je ne suis pas sûre d'où proviennent les chiffres que citent le secrétaire parlementaire et le gouvernement. Le directeur parlementaire du budget a affirmé que le programme de la Sécurité de la vieillesse est entièrement viable et qu'on s'attend même à ce que les coûts du programme diminuent, relativement à la taille de l'économie, à long terme.

De surcroît, ces changements sont apportés aux dépens des jeunes Canadiens, comme je l'ai mentionné dans ma dernière question et comme le secrétaire parlementaire l'a mentionné lui-même. Les jeunes ont déjà du mal à trouver un emploi et sont aux prises avec d'écrasantes dettes étudiantes, ce qui signifie qu'ils gagneront moins d'argent dans leur vie que leurs parents ou leurs grands-parents. Et maintenant, nous les obligeons à travailler deux ans de plus pour résoudre une crise fabriquée de toutes pièces par le gouvernement.

Celui-ci n'aide pas les jeunes. Il leur nuit davantage. Il vole aux pauvres pour donner aux riches. Depuis qu'il est arrivé au pouvoir, le gouvernement a accordé des réductions d'impôt totalisant 72 milliards de dollars sans pouvoir garantir ou promettre que cela stimulera l'emploi.

Le gouvernement s'engagera-t-il à renverser la décision qu'il a prise de hausser l'âge de l'admissibilité à la Sécurité de la vieillesse?

•(1835)

M. Mike Lake: Monsieur le Président, je connais la députée et je la sais intelligente, mais je la supplie de se pencher à nouveau sur les chiffres. À l'heure actuelle, il y a quatre travailleurs pour chaque retraité. En 2030, il n'y aura plus que deux travailleurs pour chaque retraité. Ce ne sont pas des mathématiques avancées.

Prenons, par analogie, une maison louée par quatre étudiants universitaires. Si le loyer est de 1 600 \$ par mois, ils doivent chacun déboursier 400 \$. Si deux d'entre eux quittaient la maison, les deux qui restent devraient payer le loyer et verraient leur part doubler, passant à 800 \$. Lorsque la propriétaire exige qu'on paie le loyer, la stratégie néo-démocrate qui consiste à se boucher les oreilles et à répéter sans cesse qu'il n'y a aucun problème ne changera rien au fait que le coût aura doublé.

J'encourage encore une fois le NPD à se pencher sur les chiffres motivant la décision que le gouvernement a prise. Je n'ai aucun doute qu'il appuiera notre initiative.

[Français]

L'AMIANTE

Mme Anne Minh-Thu Quach (Beauharnois—Salaberry, NPD): Monsieur le Président, de nombreuses études démontrent à quel point l'amiante chrysotile est dangereux pour la santé. Selon l'Organisation mondiale de la santé, toutes les formes d'amiante sont cancérigènes et peuvent provoquer un mésothéliome — une forme de cancer qui englobe le poumon —, un cancer du larynx ou des ovaires, une asbestose, qui est une fibrose pulmonaire, et l'apparition de plaques. On estime que 125 millions de personnes dans le monde sont exposées à l'amiante en milieu de travail. Plus de 107 000 personnes meurent chaque année d'une maladie résultant d'une exposition à l'amiante.

L'usage de l'amiante est banni dans 52 pays. La vaste majorité des pays dans le monde a appuyé l'ajout de l'amiante à la liste des matières dangereuses de la Convention de Rotterdam, mais le Canada s'est opposé à cela. L'OMS affirme que le meilleur moyen d'éliminer les maladies reliées à l'amiante est de mettre fin à l'utilisation de tous les types d'amiante.

Pourtant, plusieurs matériaux peuvent maintenant remplacer l'amiante. Les principaux matériaux de substitution sont des fibres synthétiques inorganiques, comme les fibres de verre textile ou les laines isolantes provenant de matériaux de verre ou de matériaux rocheux. Les fibres synthétiques organiques peuvent aussi être utilisées comme isolants. Aussi appelées fibres chimiques, elles sont généralement obtenues à partir des polymères correspondants, qui sont des matières plastiques.

Cela vaut la peine de se tourner vers des matériaux moins dommageables pour la santé. Selon la Société canadienne du cancer, toutes les formes d'amiante, y compris l'amiante chrysotile, extrait au Québec principalement, provoquent le cancer. La Société canadienne du cancer croit que « tous les efforts devraient être déployés pour éliminer l'exposition à l'amiante et pour éradiquer les maladies associées à l'amiante. » Elle demande au gouvernement fédéral, ainsi qu'aux gouvernements provinciaux et territoriaux, « d'adopter une stratégie globale couvrant tous les aspects de la problématique de l'amiante, y compris la législation relative à la sécurité des travailleurs, l'appui à l'ajout de l'amiante chrysotile sur l'Annexe III de la Convention de Rotterdam et l'établissement immédiat d'un calendrier ferme pour l'élimination progressive de l'usage et de l'exportation de l'amiante. »

En 2004, un rapport publié par l'Institut national de la santé publique du Québec recensait plus de 800 cas de mésothéliome entre 1982 et 1996 au Québec, lorsque l'industrie de l'amiante fonctionnait à plein régime. En 2006, Santé Canada mettait en garde le gouvernement et la population contre les dangers de ces fibres cancérigènes. Le directeur général du Programme de la sécurité des milieux a affirmé: « Nous ne pouvons pas dire que l'amiante chrysotile est sécuritaire. Santé Canada privilégierait l'option de l'inclure sur la liste des substances à usage réglementé. »

Malgré toutes ces mises en garde, le Canada a envoyé plus de 750 000 tonnes d'amiante sur les marchés mondiaux depuis 2006. Nous sommes le cinquième plus grand producteur d'amiante au monde. Les gouvernements du Canada et du Québec continuent d'appuyer la production d'amiante et financierai jusqu'à tout récemment l'Institut du chrysotile, alors qu'il est clair que l'industrie de l'amiante est de plus en plus critiquée dans les États du monde.

En plus, des impacts humains et économiques sont reliés à l'exploitation de l'amiante. Selon un portrait statistique publié par la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec en 2010, l'amiante se révèle être le nouveau facteur principal de mortalité indemnisé par la CSST. Pas moins de 102 personnes ont péri à la suite d'une exposition à ce minéral, ce qui est 17 cas de plus qu'en 2008. On constate donc des reculs et non des améliorations.

L'Institut du chrysotile affirme qu'il existe une utilisation sécuritaire de l'amiante, une position qu'endosse le gouvernement, mais est-ce que c'est vrai? Lorsque j'ai demandé au gouvernement, en février dernier, pourquoi il continuait de soutenir les producteurs d'amiante, le ministre de l'Industrie m'a répondu qu'il était possible de l'utiliser sans danger. Donc j'aimerais savoir à quelles études il faisait référence.

• (1840)

M. Jacques Gourde (secrétaire parlementaire de la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, pour les Langues officielles et pour l'Agence de développement économique pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, le Canada fait la promotion de l'utilisation sécuritaire du chrysotile au pays et ailleurs dans le monde depuis plus de 30 ans. Le Canada effectue le suivi de l'utilisation du chrysotile et fait la promotion des pratiques d'usage sécuritaire de par le monde. Le Canada ne vise pas à interdire l'exploitation minière de substances présentes naturellement dans l'environnement.

Notre gouvernement a affirmé qu'il n'interdirait pas une ressource naturelle dont le commerce se fait partout dans le monde. Ce gouvernement ne placera pas une industrie canadienne dans une position où elle subirait une discrimination négative dans un marché où la vente est permise.

L'exposition au chrysotile est rigoureusement réglementée par des limites maximales d'exposition sur les lieux de travail, émises par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, et par une restriction de certaines catégories de produits de consommation et de produits destinés à l'utilisation en milieu de travail en vertu de la Loi sur les produits dangereux du Canada.

Les pays importateurs sont seuls responsables des décisions concernant l'importation de produits, dont le chrysotile, ainsi que de la mise en oeuvre de mesures visant à assurer la santé et la sécurité de leurs travailleurs dans l'utilisation de la ressource.

Il y a maintenant déjà bien longtemps que l'on a mis en place les moyens pour protéger la santé et la sécurité des personnes qui travaillent dans le secteur minier, notamment les travailleurs et travailleuses qui manipulent et travaillent avec le chrysotile.

Depuis maintenant plusieurs années, nous avons fait la distinction entre l'amphibole et le chrysotile, et nous avons instauré des moyens réglementaires spécifiques afin de protéger les travailleurs de ce secteur.

Les maladies que nous voyons actuellement dans les pays qui font un usage intensif de fibres à l'amiante sont liées aux expositions à fortes doses, dans le passé, et à des pratiques et réglementations inappropriées qui ont été interdites et abandonnées au Canada à la fin des années 1970, il y a plus de 30 ans maintenant.

L'interdiction complète du chrysotile n'est ni nécessaire ni appropriée, car une telle mesure ne protégera pas les travailleurs ou le public contre les utilisations faites dans le passé et qui sont interdites depuis maintenant plusieurs années.

Depuis 1988, tous les règlements provinciaux, territoriaux et fédéraux sur la santé et la sécurité au travail, au Canada, qui traitent

Motion d'ajournement

directement ou indirectement du travail, avec ou au moyen d'amiante, sont conformes à la Convention 162 de 1986 de l'Organisation internationale du travail, la Convention concernant la sécurité dans l'utilisation de l'amiante.

Le Canada a été l'un des chefs de l'élaboration de cette convention.

L'objectif de la réglementation est d'empêcher que les consommateurs soient exposés à des produits contenant de l'amiante et dont les fibres peuvent se détacher, être inhalées et ainsi avoir des effets nocifs sur la santé.

Mme Anne Minh-Thu Quach: Monsieur le Président, en fait, non seulement mon collègue n'a pas répondu à ma question, mais, en plus, il semble ne voir aucun inconvénient à exporter les risques reliés à l'amiante dans les autres pays. C'est complètement irresponsable.

Le gouvernement fait habituellement référence à des études de l'Institut du chrysotile. Or, selon cet institut, une limite d'exposition d'une fibre par centimètre cube ne présente aucun risque pour la santé. Par contre, d'autres études affirment que l'amiante chrysotile a une durée de vie plus courte dans les poumons, ce qu'ils appellent la biopersistance. Toutes ces études ont été réfutées depuis longtemps par le Dr David Egilman de l'Université Brown et d'autres qui ont démontré que le concept de biopersistance ne s'applique pas puisque les fibres ne sont jamais expulsées du corps. Elles se scindent plutôt en plusieurs microfibrilles et certaines peuvent se déplacer vers les poumons.

Concernant l'utilisation sécuritaire qui dit que l'amiante sous forme de ciment n'est pas dangereux, les promoteurs oublient de dire que le transport et l'exportation de la matière première comportent des dangers réels. De plus, les pays en développement importateurs d'amiante n'ont souvent pas les moyens d'assurer une utilisation sécuritaire de la fibre.

Au lieu d'exporter une matière dangereuse, pourquoi le Canada ne devient-il pas un chef de file dans les nouvelles technologies? Pourquoi le gouvernement fédéral, au lieu de soutenir une industrie moribonde et mortelle, n'aide-t-il pas les régions productrices d'amiante à prendre le virage du développement durable et à sauver...

• (1845)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre. Je dois interrompre l'honorable députée puisque le temps est limité.

L'honorable secrétaire parlementaire de la ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, pour les Langues officielles et pour l'Agence de développement économique pour les régions du Québec a la parole.

M. Jacques Gourde: Monsieur le Président, le Canada a fait la promotion de l'utilisation sécuritaire du chrysotile au Canada et ailleurs dans le monde depuis plus de 30 ans.

Le Canada effectue le suivi de l'utilisation du chrysotile et fait la promotion des pratiques d'usage sécuritaire de par le monde. Notre gouvernement a affirmé qu'il n'interdirait pas une ressource naturelle dont le commerce se fait également partout au monde. Ce gouvernement ne mettra pas une industrie canadienne dans une position où elle subirait une discrimination négative par rapport à ses concurrents dans un marché où la vente est permise.

Voici deux citations du premier ministre Jean Charest:

Le gouvernement n'a pas changé d'idée, on va continuer à défendre l'utilisation sécuritaire du chrysotile, une politique qui mérite d'être défendue.

C'est une citation du 12 avril 2010.

Voici la deuxième citation:

Motion d'ajournement

Le Québec encourage l'utilisation sécuritaire du chrysotile. C'est ce que nous pratiquons chez nous et c'est ce qui est encouragé partout dans le monde.

C'est une citation du 29 janvier 2010.

[Traduction]

LE LOGEMENT

M. Andrew Cash (Davenport, NPD): Monsieur le Président, c'est un honneur de prendre aujourd'hui la parole devant vous et tous les Canadiens, surtout les habitants de la circonscription de Davenport, qui m'ont élu il y aura un an demain.

La première journée de cette législature, je suis intervenu à la Chambre pour demander au gouvernement où était sa stratégie de logement. Je lui ai demandé plus particulièrement quand il allait mettre en place une stratégie nationale en matière de logement et, en l'absence d'une telle stratégie, s'il appuierait celle que nous allions présenter par la suite à la Chambre.

Chaque fois que j'ai posé cette question à la Chambre au nom des Canadiens de l'ensemble du pays, je n'ai jamais reçu de réponse. Je veux lire la réponse que le ministre des Finances m'a donnée l'une des dernières fois que j'ai posé une question à ce sujet. Voici ce qu'il a dit:

Monsieur le Président, comment peut-on ne pas aimer le maire de Toronto? Il se décrit lui-même comme 300 livres de pur plaisir. Je n'invente rien.

Le maire fait un excellent travail à Toronto. Il est à la tête de la réforme des transports en commun et est en train de mettre de l'ordre dans les finances de la ville. Reprendre le contrôle de l'avenir financier de Toronto rendra un immense service aux contribuables de cette ville, car celle-ci a longtemps souffert d'une mauvaise administration.

La réponse ne contenait pas un traître mot sur le logement.

Le même scénario se répète systématiquement, pas juste pour moi, mais bien pour tous les députés de l'opposition officielle. À vrai dire, les Canadiens s'inquiètent de plus en plus du manque de transparence du gouvernement et de son refus de rendre des comptes.

La Fédération canadienne des municipalités a souligné que la question du logement constitue l'enjeu principal de ses membres, qu'il s'agisse de grandes villes, de villages ou de municipalités rurales. Qu'on peine à joindre les deux bouts ou qu'on appartienne à cette classe autrefois qualifiée de moyenne, il devient de plus en plus difficile de trouver un logement abordable. Le gouvernement se flatte de défendre la classe ouvrière, mais les faits tendent à démontrer le contraire.

Environ 1,5 million de Canadiens, dont 25 p. 100 forment des familles monoparentales, ont des besoins impérieux de logement. Le gouvernement ne cesse de nous dire qu'il fait ceci ou cela. Peu importe ce qu'ils pensent accomplir, il est grand temps que les conservateurs admettent que leur plan ne fonctionne pas.

Nous avons besoin d'une stratégie nationale en matière de logement. Nous sommes le seul pays du G8 à ne pas en avoir une. Est-ce cela, une saine gestion gouvernementale? Est-ce cela, une saine gestion sociale? C'est sans contredit une mauvaise gestion financière, en particulier si l'on considère que les investissements dans le secteur du logement ont un effet multiplicateur sur l'économie.

Les décisions du gouvernement sont d'ordre idéologiques. Il est grand temps de commencer à travailler pour le bien des Canadiens.

• (1850)

Mme Shelly Glover (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, PCC): Monsieur le Président, je suis ravie de prendre la parole pour répondre à la question du député néo-démocrate. Je dois

toutefois admettre d'emblée que le député de Davenport m'a quelque peu déçue.

Au début de son allocution, il a clairement indiqué qu'il lisait une réponse du ministre des Finances, mais il a négligé de mentionner sa propre attaque personnelle envers le maire de Toronto, Rob Ford, une attaque indigne des normes que le chef de l'opposition a établies pour le NPD.

Néanmoins, je compte répondre à la question du député au sujet du logement, parce que le gouvernement, ainsi que moi-même, prenons cette question à coeur. Malheureusement, le député se montre sous son véritable jour quand il tente d'attaquer les autres politiciens et qu'il néglige de l'admettre quand il le fait.

J'aimerais d'abord dire aux Torontois que le gouvernement a pris diverses mesures pour régler la question du logement abordable. Tout en mentionnant les mesures que nous avons prises à cet égard, je vais parler du bilan du NPD.

Rappelons-nous le Plan d'action économique et les investissements sans précédent du gouvernement conservateur dans le logement social, qui ont totalisé près de 2 milliards de dollars. Ces investissements, qui se sont ajoutés à ceux des provinces et des territoires, ont permis de construire et de rénover 16 500 logements pour les familles à faible revenu partout au Canada. Cela comprend plus de 400 projets de construction visant les aînés et les personnes handicapées à faible revenu et plus de 11 000 projets de rénovation de logements sociaux. Mais ce n'est pas tout.

Le gouvernement conservateur a aussi investi 150 millions de dollars pour rénover et moderniser les logements sociaux administrés par le gouvernement fédéral, appuyant ainsi plus de 1 310 projets destinés à aider les personnes les plus vulnérables de nos collectivités, en l'occurrence les familles monoparentales, les immigrants récents et les Autochtones vivant hors réserve. Nous avons aussi investi 400 millions de dollars dans la construction et la rénovation de logements dans plus de 500 collectivités des Premières nations. N'oublions pas non plus les 200 millions de dollars investis dans le Nord afin de répondre aux besoins en matière de logement dans les territoires, grâce auxquels plus de 200 projets ont pu être menés.

Il s'agit d'investissements et de projets réels, qui aident les gens partout au Canada, y compris à Toronto. Ce ne sont pas des paroles creuses ou des stratégies théoriques, comme l'a dit le député d'en face. Ce sont de vrais efforts, de vrais engagements et de vrais investissements.

L'Association canadienne d'habitation et de rénovation urbaine dit ceci au sujet du Plan d'action économique du Canada:

[...] répond aux besoins considérables des personnes vivant dans des logements sociaux délabrés et de certains groupes — les aînés, les Autochtones vivant dans les réserves et les personnes handicapées — qui attendent un logement convenable et abordable.

Étonnamment, le NPD s'est opposé à tous ces investissements. Ça semble plutôt troublant, compte tenu de tout ce qui est dit en faveur des logements sociaux. Cependant, les Torontois doivent savoir que lorsqu'il s'agit de joindre le geste à la parole, c'est le gouvernement conservateur qui fait ce qu'il faut. Quand les députés du NPD prennent la parole, c'est seulement pour s'opposer aux mesures visant les logements sociaux et aux investissements destinés aux personnes les plus vulnérables.

C'est avec fierté que j'appuie les mesures prises par le gouvernement. Je demande au NPD de commencer à faire preuve d'un peu de compassion et à faire des efforts. Je lui demande d'appuyer les mesures que nous proposons, car après tout, c'est le sort des Torontois qui est en jeu.

M. Andrew Cash: Monsieur le Président, parlons un peu des efforts qui ont été déployés. Nous avons présenté une stratégie nationale en matière de logement, mais le gouvernement conservateur n'a pas dit un seul mot à ce sujet. En fait, il aime comparer le Canada aux pays de l'OCDE quand cela lui chante. Mais dans ce cas-ci, tout comme dans le cas de la politique nationale du transport en commun, les lacunes du gouvernement sont flagrantes.

Une stratégie nationale en matière de logement comme celle-ci ne pourrait que gagner l'adhésion d'un gouvernement, quel qu'il soit. L'un de principaux éléments de la stratégie, c'est que lorsqu'elle aura été adoptée et aura force de loi, le ministre sera tenu d'organiser une rencontre dans les 180 jours suivants. Le gouvernement aura donc 180 jours pour parler avec les principaux intervenants, les provinces, les municipalités et les organismes qui fournissent des logements sociaux. Il pourra ainsi accomplir la tâche que les citoyens attendent de lui et planifier avec prudence afin que les Canadiens puissent avoir accès aux logements dont ils ont besoin.

Motion d'ajournement

● (1855)

Mme Shelly Glover: Monsieur le Président, le député peut essayer de se faire du capital politique tant qu'il le veut. C'est son choix. En revanche, de ce côté-ci de la Chambre, nous restons déterminés à assurer la prospérité du Canada, y compris de la région de Toronto.

Nous avons tout récemment présenté le Plan d'action économique du Canada de 2012, et il prévoit des mesures extrêmement positives pour le Canada et surtout pour Toronto.

En outre, le plan d'action prévoit la création du premier parc national périurbain du Canada; il se trouvera dans la vallée de la Rouge, à Toronto. Cette mesure a été très bien accueillie. Voici ce que Glenn De Baeremaeker, conseiller municipal à Toronto, a dit à ce sujet:

[...] de voir le premier ministre et [le ministre des Finances] [...] affirmer haut et fort qu'ils protégeront ces terres est un rêve devenu réalité pour nous.

Qu'ont fait le NPD et le député de Davenport? Ils ont malheureusement voté contre le parc national de la vallée de la Rouge et contre Toronto. C'est désolant.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à demain, à 14 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 57.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 1er mai 2012

AFFAIRES COURANTES

Réponse du gouvernement à des pétitions

M. Lukiwski 7375

Les comités de la Chambre

Condition féminine

Mme Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot) 7375

Mme Freeman 7375

Loi sur les compétences linguistiques

Mme Latendresse 7375

Projet de loi C-419. Présentation et première lecture 7375

Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi 7375

Pétitions

L'amiante

M. Martin 7375

L'avortement

M. Warawa 7376

La pauvreté

Mme Duncan (Edmonton—Strathcona) 7376

Les 41^{es} Élections Générales

Mme May 7376

CBC/Radio-Canada

Mme May 7376

Questions au *Feuilleton*

M. Lukiwski 7376

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur l'arrestation par des citoyens et la légitime défense

Projet de loi C-26. Troisième lecture 7376

M. Marston 7376

Mme Hughes 7377

Mme May 7378

M. Caron 7378

M. Atamanenko 7378

M. Casey 7379

Mme May 7379

M. Casey 7380

M. Caron 7381

Mme May 7381

M. Lapointe 7381

Mme Hughes 7383

M. Marston 7383

M. Caron 7383

M. Rousseau 7385

Mme Duncan (Edmonton—Strathcona) 7385

Mme Sgro 7385

Mme Hughes 7387

M. Bellavance 7387

M. Rousseau 7389

Mme Hughes 7389

Mme Duncan (Edmonton—Strathcona) 7389

Mme Hughes 7390

M. Marston 7391

Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi 7391

Loi améliorant la sécurité ferroviaire

Projet de loi S-4. Étape du rapport 7391

M. O'Connor (au nom du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités) 7391

Motion d'adoption 7391

Adoption de la motion 7391

Projet de loi S-4. Troisième lecture 7392

M. Poilievre 7392

M. Martin 7394

M. Lamoureux 7394

M. Leung 7395

Mme Chow 7395

M. Lamoureux 7397

Mme Duncan (Edmonton—Strathcona) 7397

M. Martin 7398

M. Coderre 7399

Mme Hughes 7400

M. Donnelly 7400

M. Lamoureux 7400

M. Martin 7402

M. Sullivan 7402

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

L'école publique Floradale

M. Lizon 7404

Les soeurs de l'Enfant-Jésus de Chauffailles

M. Lapointe 7405

La santé mentale

M. Cannan 7405

Le Mois du patrimoine asiatique

Mme Murray 7405

Le commerce international

Mme Young (Vancouver-Sud) 7405

L'Association multiculturelle de Thunder Bay

M. Rafferty 7405

Les victimes d'actes criminels

M. Moore (Fundy Royal) 7406

La liberté économique

M. Anders 7406

La Journée Arc-en-ciel sur la Colline

M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord) 7406

La bataille de l'Atlantique

M. Alexander 7406

Plast

Mme Nash 7407

Les pensions

M. Kramp 7407

Jean-Guy Moreau

M. Garneau 7407

Les syndicats du secteur public	
M. Hoback	7407
La Journée internationale des travailleurs et travailleuses	
M. Mulcair	7408
Le décorum à la Chambre	
Mme Adams	7408

QUESTIONS ORALES

La défense nationale	
M. Mulcair	7408
M. Harper	7408
M. Mulcair	7408
M. Harper	7408
M. Mulcair	7408
M. Harper	7409
M. Harris (St. John's-Est)	7409
M. MacKay	7409
M. Harris (St. John's-Est)	7409
M. MacKay	7409
M. Rae	7409
M. Harper	7409
M. Rae	7409
M. Harper	7409
La réforme démocratique	
M. Dion	7410
M. Harper	7410
Le budget	
Mme Nash	7410
M. Clement	7410
Mme Nash	7410
M. Clement	7410
Les parcs nationaux	
Mme Leslie	7410
M. Kent	7410
Mme Leslie	7410
M. Kent	7411
Les pêches et les océans	
M. Chisholm	7411
M. Ashfield	7411
M. Chisholm	7411
M. Ashfield	7411
Statistique Canada	
Mme LeBlanc (LaSalle—Émard)	7411
M. Paradis	7411
Mme LeBlanc (LaSalle—Émard)	7411
M. Paradis	7411
La sécurité publique	
M. Garrison	7412
M. Toews	7412
Les pensions	
M. Brison	7412
Mme Finley	7412
M. Brison	7412
Mme Finley	7412
Les langues officielles	
M. Bélanger	7412

M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	7412
L'Agence du revenu du Canada	
M. Mai	7413
Mme Shea	7413
M. Mai	7413
Mme Shea	7413
L'éthique	
M. Angus	7413
M. Van Loan	7413
M. Angus	7413
M. Van Loan	7413
La justice	
M. Gill	7413
M. Nicholson	7413
Air Canada	
M. Aubin	7414
M. Poilievre	7414
emploi	
M. Boulerice	7414
Mme Finley	7414
La citoyenneté et l'immigration	
M. Mulcair	7414
M. Kenney	7414
M. Mulcair	7414
M. Kenney	7414
Statistique Canada	
Mme Murray	7415
M. Paradis	7415
La santé	
Mme Fry	7415
Mme Aglukkaq	7415
Les affaires des anciens combattants	
M. Chicoine	7415
M. Blaney	7415
M. Stoffer	7415
M. Blaney	7415
La justice	
M. Carmichael	7416
M. Kenney	7416
Les anciens combattants	
M. Casey	7416
M. MacKay	7416
Les langues officielles	
M. Godin	7416
M. Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam) ..	7416
Le budget	
M. Opitz	7416
M. Menzies	7416
M. Rafferty	7416
M. Clement	7417
L'assurance-emploi	
M. Fortin	7417
Mme Finley	7417
Présence à la tribune	
Le Président	7417

Recours au Règlement	
Questions orales	
M. Rae	7417

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi améliorant la sécurité ferroviaire	
Projet de loi S-4. Troisième lecture	7417
M. Sullivan	7417
M. Toone	7418
M. Thibeault	7418
M. Lamoureux	7419
M. Gravelle	7419
M. Allen (Welland)	7419
M. Thibeault	7420
M. Angus	7421
M. Nicholls	7421
M. Lamoureux	7423
M. Gravelle	7423
Mme Ashton	7423
M. Watson	7424
M. Lamoureux	7425

Message du Sénat	
Le président suppléant (M. Barry Devolin)	7425

Loi améliorant la sécurité ferroviaire	
Projet de loi S-4. Troisième lecture	7425
M. Angus	7425
M. Lamoureux	7427
M. Gravelle	7427
M. Masse	7428
M. Lamoureux	7429
M. Watson	7429
M. Harris (Scarborough-Sud-Ouest)	7429
M. Lamoureux	7431
M. Watson	7431

Privilège	
Allégations d'atteinte à la vie privée	
M. Tremblay	7431

M. Lamoureux	7432
M. Allen (Welland)	7432

Loi améliorant la sécurité ferroviaire	
Projet de loi S-4. Troisième lecture	7433
M. Toone	7433
Mme Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	7434
M. Lamoureux	7435
M. Fortin	7435
M. Gravelle	7436
Mme May	7436
Adoption de la motion; troisième lecture et adoption du projet de loi	7436

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Le Code criminel	
M. Gill	7436
Projet de loi C-394. Deuxième lecture	7436
M. Jacob	7438
M. Lamoureux	7438
M. Jacob	7439
M. Cotler	7440
Mme Findlay	7441
M. Chicoine	7442
Mme Glover	7444

MOTION D'AJOURNEMENT

Les pensions	
Mme Sitsabaiesan	7445
M. Lake	7445
L'amiante	
Mme Quach	7446
M. Gourde	7447
Le logement	
M. Cash	7448
Mme Glover	7448

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

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-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à
l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies 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@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the
following address: <http://www.parl.gc.ca>