



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 147 • NUMÉRO 082 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le mercredi 7 mai 2014

—
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 mercredi 7 mai 2014

La séance est ouverte à 14 heures.

Prière

• (1405)

[Traduction]

Le Président: Puisque nous sommes mercredi, nous allons maintenant chanter l'hymne national, qui sera entonné par le député de Compton—Stanstead.

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

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

L'UNIVERSITÉ TRINITY WESTERN

M. Russ Hiebert (Surrey-Sud—White Rock—Cloverdale, PCC): Monsieur le Président, l'Université Trinity Western, située près de ma localité, ouvre une faculté de droit. La Law Society of British Columbia permettra aux diplômés qui auront réussi leurs examens de pratiquer le droit en Colombie-Britannique. Par contre, les Barreaux de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse ont décidé de refuser de laisser ces diplômés pratiquer le droit sur leur territoire, non pas — on s'en étonnera — parce qu'ils jugent la qualité de la formation insuffisante, mais strictement pour des motifs politiques.

En effet, les Barreaux de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse ne sont tout simplement pas d'accord avec le code de conduite ancré dans les valeurs chrétiennes que l'université impose à ses étudiants. À l'ère de la tolérance, une telle discrimination relève de l'intolérance pure et simple. Elle enfreint manifestement la liberté de religion, garantie par la Charte, d'éventuels avocats. La primauté du droit impose aux Barreaux de traiter tous leurs candidats sur un pied d'égalité. L'Université Trinity Western est contrainte de défendre les droits de ses étudiants devant les tribunaux.

J'exhorte les Barreaux de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse à revenir sur leur décision, et ceux du Manitoba et du Nouveau-Brunswick, qui étudient la question, à prendre la bonne décision.

* * *

[Français]

LE RÉSEAU CANADIEN SUR LA SANTÉ DES MÈRES, DES NOUVEAUX-NÉS ET DES ENFANTS

Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD): Monsieur le Président, à l'occasion de la fête des Mères qui approche, nous félicitons le Réseau canadien sur la santé des mères, des nouveau-nés et des enfants, un réseau composé de 70 ONG,

institutions scolaires et associations professionnelles qui travaillent pour améliorer la vie des femmes et des enfants dans les pays en développement.

Il faut de toute urgence accélérer les progrès et accorder une priorité absolue aux mesures permettant d'atteindre les femmes, les nouveau-nés et les enfants les plus vulnérables.

[Traduction]

Le mois dernier, le directeur général du Fonds des Nations Unies pour la population nous a rappelé l'importance d'universaliser les droits et l'accès à des services de qualité en matière de santé génésique. La politique du Canada à l'égard de la santé maternelle, néonatale et infantile doit absolument respecter ces droits.

Je remercie le Réseau canadien sur la santé des mères, des nouveau-nés et des enfants de son excellent travail.

[Français]

Joyeuse fête des Mères!

* * *

[Traduction]

LA VILLE DE SARNIA

Mme Patricia Davidson (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, c'est pour moi un honneur de féliciter la ville de Sarnia à l'occasion de son centenaire.

Il y a 100 ans aujourd'hui, le duc de Connaught, alors gouverneur général du Canada, est arrivé à Sarnia avec sa fille, la princesse Patricia, conférant un caractère royal à l'inauguration de cette ville.

La vie du début du XX^e siècle tournait autour des silos, des bateaux et des trains. Les secteurs du bois, du pétrole et de l'agriculture ont façonné la culture naissante de la ville, et le port de Sarnia était l'un des plus achalandés du Canada.

La Compagnie du grand Chemin de fer Occidental et la compagnie de chemin de fer Grand Trunk ont joué un rôle important dans la croissance de Sarnia et ont, par la suite, favorisé l'expansion de la compagnie pétrolière l'Impériale. La Société Polymer a été créée en 1942 pour fabriquer du caoutchouc synthétique durant la guerre. Grâce à cette dernière, Sarnia est devenue un important centre pétrochimique.

Aujourd'hui, Sarnia demeure un bastion de l'innovation. Grâce au secteur des biocarburants, l'industrie pétrochimique renaît et les nouveaux projets écologiques sont monnaie courante. De plus, notre maire, Mike Bradley, est l'un des doyens de cette fonction au Canada.

Aujourd'hui, au nom de tous les députés, je félicite Sarnia à l'occasion de son centenaire.

Déclarations de députés

[Français]

L'UNIVERSITÉ D'OTTAWA

L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.): Monsieur le Président, je désire souligner la Journée officielle des diplômés de l'Université d'Ottawa, mon *alma mater*, qui aura lieu le vendredi 9 mai.

Dans le cadre de l'édition 2014 de la Semaine des diplômés de l'Université d'Ottawa, j'aimerais rendre hommage aux quelque 89 000 diplômés de cet établissement qui vivent et travaillent dans la région de la capitale nationale.

L'Université d'Ottawa, établissement de recherche et d'enseignement de calibre mondial, est la plus grande université bilingue du monde, et elle contribue de façon importante à l'économie de notre région. Ses diplômés sont au coeur même du dynamisme de nos communautés.

• (1410)

[Traduction]

En cette journée spéciale, c'est avec beaucoup de fierté que, en tant que diplômé de l'Université d'Ottawa, j'invite tous les citoyens à célébrer le succès de cet établissement d'enseignement postsecondaire. Je vous invite, monsieur le Président — ainsi que plusieurs de nos collègues de tous les partis qui ont également étudié dans cette université —, à porter fièrement les couleurs de notre école, le grenat et le gris, et à participer à quelques événements prévus sur le campus d'ici la fin de la semaine.

* * *

**LE PATRIOTISME DANS STROMONT—DUNDAS—
SOUTH GLENGARRY**

M. Guy Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC): Monsieur le Président, dans moins de deux mois, le Canada célébrera son 147^e anniversaire.

Depuis 147 ans, les Canadiens de toutes les couches de la société bâtissent un pays qui fait l'envie du monde entier.

Ce pays se fonde sur l'énorme contribution des fiers Canadiens, hommes et femmes, qui nous ont précédés.

Nous, gens de Stormont—Dundas—South Glengarry, sommes aussi très fiers de notre magnifique pays et nous le faisons voir. Tous les ans depuis sept ans, des milliers de gens de ma circonscription déploient chez eux le drapeau canadien à l'occasion du 1^{er} juillet. En fait, six fois depuis sept ans, la circonscription de Stormont—Dundas—South Glengarry a décroché le titre de « circonscription la plus patriotique du Canada ».

Tous les gens de ma merveilleuse circonscription sont très fiers d'être Canadiens. C'est pour cette raison que j'invite tous les habitants de Stormont—Dundas—South Glengarry à déployer fièrement, encore une fois, l'honorable feuille d'érable le 1^{er} juillet prochain.

* * *

LA SCLÉROSE EN PLAQUES

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le Président, c'est la troisième année que je prends la parole au sujet de la sclérose en plaques. Je le fais dans l'espoir qu'un remède sera découvert, car ma famille compte parmi les milliers qui sont directement touchés par cette maladie au Canada. Mon frère Chris en souffre depuis des années, et son état empire.

Des recherches financées en partie par le ministère de la Santé et la Société canadienne de la sclérose en plaques sont en cours dans le but de découvrir un remède. Mon frère, qui a 60 ans, ne croit pas qu'elles aboutiront de son vivant. Il est, comme d'autres, mécontent de la façon dont les recherches sur le traitement de l'IVCC se poursuivent. Il existe des problèmes de collaboration avec d'autres chercheurs aux États-Unis. On peut comprendre l'exaspération de ces personnes, car la maladie progresse.

Que pouvons-nous faire pour aider les personnes atteintes de sclérose en plaques et leurs familles en attendant qu'un remède soit trouvé? Nous pouvons aider ces personnes et celles qui sont aux prises avec une autre invalidité épisodique à continuer de travailler. Nous pouvons améliorer le soutien du revenu, notamment l'assurance-emploi, pour les personnes souffrant de sclérose en plaques qui sont incapables de travailler ou ne peuvent travailler que de façon irrégulière.

J'espère que tous les députés appuieront les initiatives que réclament les familles des personnes atteintes de sclérose en plaques.

* * *

LE MOIS DU PATRIMOINE ASIATIQUE

M. Chungsen Leung (Willowdale, PCC): Monsieur le Président, en mai 2002, le gouvernement du Canada a signé une déclaration officielle désignant le mois de mai comme le Mois du patrimoine asiatique.

Selon le recensement de 2011, il y a plus de 5 millions de Canadiens d'origine asiatique venant de différentes régions du monde. Il représentent environ 12 % de la population canadienne et contribuent tous à la société unique du Canada et à sa culture, si chères aux Canadiens.

Ce mois-ci, nous soulignerons le patrimoine et l'histoire des Canadiens d'origine asiatique, qui ont apporté une contribution notable à notre grand pays, un pays parmi les plus multiculturels du monde.

C'est cette diversité qui rend le Canada plus fort sur les plans social, politique et économique, et ce, de manière extraordinaire. Le Mois du patrimoine asiatique est une fête pendant laquelle des villes et des localités de tout le Canada embrasseront et souligneront les valeurs et les coutumes des Canadiens d'origine asiatique. Embrassons et soulignons le large éventail de cultures, d'ethnies et de traditions asiatiques qu'on trouve au Canada.

Des fêtes seront organisées partout au Canada, y compris dans ma circonscription, Willowdale. J'invite tous les Canadiens à participer aux festivités en hommage à la contribution des Canadiens d'origine asiatique.

* * *

LA SCLÉROSE EN PLAQUES

M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC): Monsieur le Président, c'est au Canada que le taux de sclérose en plaques est le plus élevé au monde. Ce ne sont pas seulement 100 000 Canadiens qui vivent avec cette maladie, mais aussi leur famille, leurs amis et les collectivités.

Aujourd'hui, je porte un oeillet pour appuyer la campagne Un jour en mai, qui vise à sensibiliser le public à la sclérose en plaques et à ce que vivent ceux qui en sont atteints.

Les Canadiens atteints de sclérose en plaques et leurs aidants affrontent les défis associés à une maladie éprouvante qui change constamment et qui s'aggrave avec le temps. La maladie a des répercussions sur leur emploi et sur leur sécurité financière.

Pour les aider à garder leur emploi, les gens qui sont dans cette situation ont besoin de solutions qui tiennent compte des difficultés qu'ils affrontent quotidiennement. J'exhorte tous les députés à apporter des changements positifs dans la vie d'une personne atteinte de sclérose en plaques pendant au moins une journée au mois de mai.

Engageons-nous aussi à mettre fin à la sclérose en plaques de notre vivant.

* * *

•(1415)

[Français]

LES MÈRES SANS STATUT

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Monsieur le Président, à l'occasion de la fête des Mères, ce dimanche, je veux revenir sur le cas de Mme Ivonne Hernandez Segura, menacée de déportation après le rejet de sa demande d'asile.

Mme Hernandez a subi des violences conjugales sévères dans son pays d'origine, dont la réalité a été reconnue. En 2012, Mme Hernandez est enceinte. Elle reçoit un ordre de déportation. Elle ne peut donc accéder aux soins de santé dont elle a besoin à des conditions abordables. Elle accouche néanmoins de son premier enfant en sol canadien. La relation avec le père se détériore et elle est à nouveau victime de violence conjugale et doit s'enfuir.

Peu avant la date prévue pour sa déportation, alors que la mobilisation populaire est forte, la cour lui accorde un sursis et évoque les dommages irréparables qui seraient causés si elle était déportée et séparée de son fils, qui a alors 14 mois.

En tant que signataire de la Convention relative aux droits de l'enfant, le Canada se doit de favoriser l'intérêt supérieur de l'enfant. Je doute sérieusement que le séparer de sa mère en expulsant celle-ci serve ses intérêts.

Je me lève ici aujourd'hui, au nom d'Ivonne Hernandez et de toutes les mères sans statut, dans une situation semblable, pour dire que nous pouvons et nous devons faire mieux.

* * *

[Traduction]

L'INITIATIVE MOM-MENTUM MOTHER'S DAY TEA

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Monsieur le Président, aujourd'hui, j'ai assisté à l'événement « Mom-mentum Mother's Day Tea », organisé par le Réseau canadien sur la santé des mères, des nouveau-nés et des enfants et visant à souligner le travail important réalisé dans le monde entier par les partenaires canadiens et le gouvernement afin de sauver davantage de mères et d'enfants.

Le Canada joue un rôle de premier plan dans la lutte contre les problèmes de santé qui touchent les femmes, les nouveau-nés et les enfants. L'Initiative de Muskoka, créée à l'occasion du G8, vise à améliorer la santé des mères, des nouveau-nés et des enfants et elle permettra de sauver la vie de millions de mères et de bébés.

Plus tard ce mois-ci, le Canada tiendra un sommet où la société civile, le secteur privé et les chefs de file mondiaux et canadiens du domaine de la santé se réuniront pour s'entendre sur ce qui devrait constituer leur objectif afin de maximiser les résultats pour les plus démunis.

Déclarations de députés

Le premier ministre a dit: « Mais lorsque les besoins sont grands et que la cause est juste, les Canadiennes et les Canadiens sont toujours présents. Et nous continuerons de l'être, car c'est notre façon de faire. »

Les Canadiens peuvent être fiers de tout ce que nous avons accompli jusqu'à maintenant pour sauver des mères et des bébés.

* * *

LA JOURNÉE NATIONALE DE COMMÉMORATION

L'hon. Thomas Mulcair (Outremont, NPD): Monsieur le Président, vendredi, la nation entière rendra hommage aux Canadiennes et aux Canadiens courageux qui ont servi en Afghanistan et qui ont trop souvent fait le sacrifice ultime de leur vie pour défendre les valeurs auxquelles nous attachons le plus d'importance.

[Français]

La mission canadienne en Afghanistan a duré plus de 12 ans, et a coûté la vie à plus de 160 Canadiens, y compris un diplomate, un journaliste et deux entrepreneurs civils.

Au nom des néo-démocrates, d'un océan à l'autre, je tiens à remercier les femmes et les hommes courageux qui ont servi en Afghanistan, ainsi que leurs familles.

Jamais nous n'oublierons votre sacrifice.

[Traduction]

Cette journée où nous soulignerons la fin de la mission est l'occasion par excellence de renouveler notre engagement à assurer un avenir pacifique à l'Afghanistan et à veiller à ce que tous nos anciens combattants reçoivent le soutien dont ils ont besoin et qu'ils méritent.

[Français]

Nos militaires ont rempli leur mission. C'est notre tour de remplir la nôtre.

* * *

[Traduction]

LA VIOLENCE FAITE AUX FEMMES

Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC): Monsieur le Président, il y a quelques semaines, le monde a appris avec consternation que près de 300 jeunes filles nigérianes avaient été enlevées dans leur école par Boko Haram, une organisation terroriste du Nigeria. Hier, nous avons appris que ce groupe avait enlevé huit autres jeunes filles.

La violence faite aux enfants doit être punie au moyen de mesures immédiates et de sanctions judiciaires. Peu importe le pays où elles vivent, les filles devraient pouvoir s'instruire et bénéficier d'un avenir exempt de la crainte d'être victime d'esclavage, de violence ou d'exploitation sexuelle. Nous savons tous que l'essor d'un pays dépend de l'autonomie des femmes et des filles de sa population.

Le gouvernement du Canada condamne vivement les enlèvements au Nigeria, et le ministre du Développement international a offert au gouvernement nigérian l'aide du Canada pour libérer les jeunes filles. Le Canada continuera de combattre l'injustice et la violence fondée sur le sexe et de promouvoir les droits de la personne ainsi que la sécurité des femmes et des filles partout dans le monde.

Questions orales

● (1420)

LE KOMAGATA MARU

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, cette année marque le centenaire de l'incident du *Komagata Maru*, une page sombre dans l'histoire du Canada.

Le 23 mai 1914, un navire baptisé le *Komagata Maru* a jeté l'ancre dans la baie Burrard, à côté de Vancouver. Toutefois, en raison des lois d'exclusion du Canada à l'époque, les migrants n'ont pas eu la permission de débarquer du petit navire, qui avait déjà servi au transport du charbon. Il transportait à son bord des sujets britanniques d'origine indienne — 12 hindous, 24 musulmans et 340 sikhs — qui étaient tous venus commencer une nouvelle vie au Canada. Le petit navire a été forcé de retourner en Inde 60 jours après son arrivée, avec 326 hommes, femmes et enfants qui ont été contraints de rester à son bord.

En 2008, une motion du Parti libéral demandait au gouvernement de s'excuser. La motion a été adoptée à l'unanimité. À l'occasion du centenaire de ce tragique événement, je demanderais au premier ministre de présenter des excuses officielles à la Chambre des communes ce mois-ci.

* * *

LES ANCIENS COMBATTANTS

L'hon. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC): Monsieur le Président, le fils d'un ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale âgé de 92 ans m'a écrit récemment pour s'informer du service de repas à domicile qui pourrait être offert à son père. Cinq minutes après un appel au ministère des Anciens Combattants, la demande de cet ancien combattant a été approuvée. Son fils était très reconnaissant de ce service ainsi que des autres excellents services dont sa famille a bénéficié.

Je suis ravi que les anciens combattant du pays aient accès à une foule d'avantages et de services essentiels, et je suis content que le fils de cet ancien combattant ait pu s'en prévaloir. Un grand nombre d'anciens combattants m'ont dit bénéficier des excellents services offerts par Anciens Combattants Canada. Cependant, on peut toujours s'améliorer.

C'est pourquoi je suis très fier de dire que les 10 membres du Comité des anciens combattants conjuguent leurs efforts afin de recommander des mesures importantes pour que les valeureux anciens combattants puissent facilement et rapidement obtenir les services essentiels qu'ils méritent.

* * *

[Français]

LES PRIORITÉS GOUVERNEMENTALES

Mme Lysane Blanchette-Lamothe (Pierrefonds—Dollard, NPD): Monsieur le Président, cela fait maintenant trois ans que les conservateurs nous font subir leur incompétence. Ils sont incapables de remplacer les avions de chasse pour nos troupes, incapables d'assurer la livraison du courrier à domicile, incapables de protéger les renseignements personnels des Canadiens et incapables d'assurer la sécurité ferroviaire.

Hier, le vérificateur général en a rajouté une couche: la gestion de la population carcérale ne prend pas en compte l'adoption de leurs propres politiques, ce qui est contre-productif et dangereux pour les employés.

Aussi, les données de Statistique Canada ne sont plus fiables, en raison de l'acharnement des conservateurs contre le formulaire long de recensement.

Cette longue liste de dérapages n'est pas surprenante, parce que c'est toujours la même chose avec eux: pas de planification, on gouverne selon les grands titres, on utilise les victimes de crime et les militaires pour se faire de la promotion, mais il n'est pas question d'investir de l'argent pour des ressources, par exemple, parce qu'il faut équilibrer le budget avant la prochaine campagne électorale.

Les Canadiens méritent mieux que cela. Ils méritent un gouvernement compétent qui ne va pas seulement faire semblant de représenter leurs intérêts. Pour cela, ils peuvent évidemment compter sur le NPD.

* * *

[Traduction]

LE VENEZUELA

M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens sont préoccupés par les manifestations qui ont commencé au début du mois de février dans différentes villes du Venezuela. Nous sommes attristés par le décès de plus de 40 personnes et les milliers d'arrestations.

Le gouvernement canadien a déclaré à maintes reprises qu'il appuie le droit de participer à des manifestations pacifiques et la liberté d'expression, et ce, pour tous les habitants du Venezuela. Le Canada reconnaît que le Venezuela doit offrir les garanties procédurales habituelles et respecter la loi dans le cas des personnes qui ont été emprisonnées à la suite des manifestations, ainsi que dans le cas des chefs politiques. Je pense par exemple à Mme Machado, une députée de l'Assemblée nationale élue démocratiquement qui risque d'être relevée de ses fonctions parce qu'elle a cherché à attirer l'attention sur la situation dans son pays.

Nous demandons également aux autorités de libérer les personnes qui sont détenues arbitrairement. Le gouvernement du Canada exhorte toujours les deux parties à entreprendre un dialogue constructif et respectueux et à remédier aux problèmes que posent les divisions politiques au sein du pays.

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, hier, le Nigeria a demandé de l'aide pour retrouver les 270 écolières enlevées par le groupe terroriste Boko Haram.

Le premier ministre peut-il dire aux Canadiens quelle aide le Canada est disposé à fournir concernant ce crime horrible?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, permettez-moi de répéter ce que le ministre des Affaires étrangères a déclaré hier.

Nous condamnons le plus fermement qui soit les enlèvements perpétrés par Boko Haram. Il s'agit vraiment d'un crime contre de pauvres victimes innocentes, et nous sommes très inquiets de la montée en puissance de cette organisation terroriste extrémiste.

Évidemment, des discussions ont lieu entre notre gouvernement et celui du Nigeria. Nous sommes disposés à fournir diverses formes d'aide, et notre offre demeure.

Questions orales

•(1425)

[Français]

LA JUSTICE

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, hier, 11 anciens présidents de l'Association du Barreau canadien ont condamné le premier ministre en raison de ses accusations non fondées et gratuites contre la juge en chef de la Cour suprême.

Aujourd'hui, l'ensemble du Conseil des doyens et des doyennes des facultés de droit du Canada a qualifié le geste du premier ministre « d'attaque sans précédent portant atteinte à l'une des institutions les plus fondamentales de l'ordre constitutionnel canadien ».

Le premier ministre va-t-il finalement s'excuser auprès de la juge en chef pour cette attaque ignoble?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, la semaine passée, on a laissé entendre que je n'étais pas conscient d'une question sur l'éligibilité des juges pour leur nomination à la Cour suprême.

J'étais bien conscient de cette question et, en même temps, j'ai exprimé mon inquiétude face à la possibilité que cette question soit devant les tribunaux. Pour cette raison, j'ai consulté des experts indépendants. Nous avons suivi les conseils de ces experts et ce sont des actions appropriées.

[Traduction]

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, nous avons appris aujourd'hui que la Cour fédérale n'a pas fermé le dossier de la contestation judiciaire de la nomination de Marc Nadon comme juge à la Cour suprême, au cas où le premier ministre essaierait de le nommer de nouveau. Apparemment, la Cour fédérale pense que la réaction du premier ministre n'a pas été très claire sur cette question.

Le premier ministre peut-il affirmer une fois pour toutes qu'il n'a aucunement l'intention de nommer de nouveau Marc Nadon à la Cour suprême du Canada?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, nous nous sommes exprimés très clairement sur cette question. Le gouvernement se pliera à la décision majoritaire de la Cour suprême du Canada. Je répète que nous souscrivons évidemment à la décision majoritaire.

Je souligne toutefois la difficulté qui découle de ce jugement. Les juges du Québec auront des perspectives de carrière réduites dans notre système judiciaire. Ceux qui siégeront à la Cour fédérale seront des juges de deuxième classe qui, à la différence de leurs collègues du reste du pays, ne seront pas admissibles aux plus hauts échelons de la magistrature. Nous aurons plus de difficulté à recruter des juges du Québec pour la Cour fédérale et à préserver son rôle d'importante institution nationale. Cependant, c'est la décision qui a été prise, et nous la respecterons.

* * *

[Français]

LES ANCIENS COMBATTANTS

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, selon l'*Acadie Nouvelle*, les conservateurs auraient demandé à un ancien combattant de 91 ans de payer lui-même son billet d'avion pour aller assister à la cérémonie marquant le 70^e anniversaire du débarquement de Normandie. Ce n'est pas la

première fois qu'on entend que des militaires canadiens et leur famille doivent payer eux-mêmes leurs déplacements pour des commémorations.

Tout ce qu'on veut savoir de la part du premier ministre, c'est si ce rapport est exact. Si oui, qu'entend-il faire?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, d'abord, je n'ai eu aucune connaissance de cette histoire. Toutefois, je peux assurer à la Chambre des communes que c'est la politique du gouvernement d'assumer les frais de voyage pour ces anciens combattants.

Malgré l'âge de ces anciens combattants, nous avons une délégation importante, et je serai bien fier d'être avec eux en Normandie.

[Traduction]

L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD): Monsieur le Président, comme nous le savons, les conservateurs ont dû être couverts publiquement de honte avant qu'ils acceptent de rembourser les frais de déplacement des familles des soldats tués en Afghanistan, pour qu'elles puissent assister à la commémoration qui se tiendra à Ottawa vendredi. Or les médias nous apprennent maintenant que les conservateurs demandent aux anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale de payer leur voyage pour assister à la cérémonie commémorative du 70^e anniversaire en Normandie.

Nous demandons donc simplement au premier ministre de nous garantir qu'aucun ancien combattant de la Seconde Guerre mondiale n'aura à payer ses frais de déplacement pour assister à la commémoration du débarquement de Normandie. La réponse est très simple à donner: oui ou non?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, je dois corriger le préambule de la question du chef du NPD. Le gouvernement a indiqué clairement dès le départ qu'il avait l'intention de payer le déplacement de toutes les familles des soldats morts en Afghanistan. Nous veillerons à ce que leurs frais soient payés pour qu'elles puissent assister à la cérémonie du 9 mai en l'honneur de ces soldats. Nous en sommes très fiers.

De plus, nous emmenons avec nous une très grande délégation d'anciens combattants aux cérémonies de commémoration du débarquement de Normandie. Bien entendu, conformément à la politique que nous avons toujours appliquée, nous veillerons à ce que les anciens combattants n'aient pas à payer eux-mêmes leurs dépenses à cette occasion.

* * *

•(1430)

LA JUSTICE

M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.): Monsieur le Président, l'attaque en règle à laquelle s'est livré le premier ministre contre la Cour suprême est indigne des fonctions qu'il occupe. Partout au pays, les Canadiens remarquent qu'il n'a pas encore retiré les propos qu'il a tenus à l'endroit de la juge en chef de la Cour suprême du Canada. Va-t-il s'exécuter dès maintenant?

Questions orales

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Je l'ai déjà dit et je le répète, monsieur le Président: la semaine dernière, d'aucuns ont prétendu que le gouvernement, et tout spécialement moi, n'avions pas été mis au courant des problèmes d'admissibilité que pourrait susciter la nomination à la Cour suprême que nous envisagions. Comme je l'ai aussi dit, c'est faux. En réalité, c'est précisément parce que j'étais au courant de cette possibilité et parce que je savais que ce dossier pourrait se retrouver devant les tribunaux — ce qui s'est avéré — que nous avons décidé de demander l'opinion de spécialistes indépendants ne faisant pas partie de la magistrature et de suivre l'avis qu'ils nous ont donné. Les gestes posés, de ma part autant que de la part du gouvernement, étaient tout à fait appropriés.

* * *

L'EMPLOI

M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.): Monsieur le Président, tous les jours, nous entendons parler d'un nouvel exemple mettant en exergue les défauts du Programme des travailleurs étrangers temporaires, qu'il s'agisse d'un grutier de Vernon qui comptait 37 ans d'expérience et qui a perdu son emploi à cause du programme, d'une dame travaillant à la cantine d'une école secondaire qui a vu ses heures coupées des deux tiers au profit de travailleurs étrangers ou des salaires des pilotes canadiens qui, d'après la ministre du Travail, ne cessent de diminuer parce qu'on engage des pilotes étrangers temporaires.

Ce soir, le premier ministre va-t-il voter en faveur du plan que nous proposons dans le but de mettre fin à ce gâchis?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Je répète, monsieur le Président, que le gouvernement sait depuis un certain temps déjà qu'il y a des problèmes. Voilà pourquoi, depuis trois ans, nous avons mis en oeuvre une série de réformes — ce que nous continuons d'ailleurs de faire —, grâce à quoi le nombre de demandes a déjà diminué de 30 %. Ce n'est cependant pas le Parti libéral qu'il faut remercier, puisqu'il a voté contre toutes ces réformes et que ses députés — le député d'en face autant que les autres — n'ont pas cessé de faire pression auprès du gouvernement, et plus particulièrement du ministre, pour qu'on fasse venir toujours plus de travailleurs étrangers. Ai-je besoin de préciser que nous ne voyons pas les choses du même oeil que le Parti libéral?

[Français]

M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.): Monsieur le Président, le nombre de travailleurs étrangers temporaires a doublé partout au pays depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement. Bien que le ministre de l'Emploi et du Développement social s'entête à dire qu'il n'y a aucun problème, nous savons que des abus ont eu lieu et que le programme est mal géré.

Le premier ministre va-t-il voter ce soir en faveur d'une refonte de ce programme brisé?

Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC): Monsieur le Président, depuis trois ans, le gouvernement apporte des améliorations au programme et instaure des règles pour le renforcer. Grâce à ces mesures, les demandes ont diminué de 30 %, et ce, malgré le fait que le Parti libéral ait voté contre toutes ces réformes et que des députés libéraux demandent toujours plus de travailleurs étrangers temporaires pour leurs comtés.

Nous avons une approche tout à fait différente de l'expansion du programme que le Parti libéral recherche.

*[Traduction]***LES PENSIONS**

M. Malcolm Allen (Welland, NP): Monsieur le Président, le vérificateur général a remarqué une tendance chez le gouvernement conservateur, qui consiste à réagir aux événements tout simplement, sans planification ou vision à long terme. Il s'est penché notamment sur les régimes de pension du secteur public.

Le président du Conseil du Trésor a déjà signalé son approbation des conclusions du vérificateur général. Peut-il nous dire, toutefois, comment il se fait qu'aucune analyse à long terme n'a été effectuée sur ces trois régimes de pension pour en assurer la viabilité à long terme, tant pour les retraités que pour les contribuables canadiens?

L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai dit hier en réponse au rapport du vérificateur du général, nous convenons que la gouvernance de ces régimes de pension devrait faire l'objet d'un examen et d'une meilleure collaboration, et que nous devrions faire plus d'efforts pour informer les contribuables sur la façon dont ces régimes sont administrés. C'est la direction que le gouvernement comptait prendre de toute façon.

Pour ce qui est de la viabilité, je peux affirmer que nous avons pris des mesures pour garantir que les contribuables ne paient que 50 % des coûts liés aux prestations de retraite de la fonction publique. Nous avons porté à 65 ans l'âge de la retraite. Ces mesures assureront la viabilité future du régime de pension pour les contribuables.

* * *

●(1435)

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU NORD

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NP): Monsieur le Président, le vérificateur général a également indiqué que, dès le départ, les conservateurs avaient mal géré l'Agence canadienne de développement économique du Nord.

Le gouvernement n'a pas créé de véritable administration centrale dans le Nord et ne prévoit pas le faire. En tout, 35 % des employés de l'Agence canadienne de développement économique du Nord se trouvent à Ottawa, alors que moins du tiers sont à Iqaluit. Un poste supérieur a même été doté par une personne qui vivait à Iqaluit, mais qui a été mutée à Ottawa.

Pourquoi la ministre déménage-t-elle des habitants du Nord à Ottawa au lieu de créer une administration centrale dans le Nord, comme elle l'avait promis?

M. Colin Carrie (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, l'Agence canadienne de développement économique du Nord accepte les recommandations du vérificateur général, et la ministre a déjà donné des directives claires à l'agence pour qu'elle améliore immédiatement ses procédures administratives,

Nous continuerons d'investir comme jamais auparavant dans le Nord pour contribuer à l'essor économique de la région, ce qui favorisera la création d'emplois, la croissance et la prospérité à long terme dans l'intérêt des habitants du Nord et de tous les Canadiens. Nous ferons cela sans imposer la taxe sur le carbone de 20 milliards de dollars proposée par le NP.

Questions orales

[Français]

LES TRAVAUX PUBLICS ET LES SERVICES GOUVERNEMENTAUX

M. Alain Giguère (Marc-Aurèle-Fortin, NPD): Monsieur le Président, sous les libéraux, SNC-Lavalin avait mis la main sur un contrat de 6 milliards de dollars sur 10 ans pour gérer les édifices fédéraux.

Cela a donné lieu à des dépenses de 2 000 \$ pour deux plantes, 5 000 \$ pour changer six lumières, 1 000 \$ pour une sonnette et 36 000 \$ pour épousseter le bureau du ministre du Développement international. Bref, le bar était ouvert!

Or, dans le rapport du vérificateur général déposé hier, on apprend que le prochain contrat sur les édifices fédéraux va doubler.

Qu'entend faire le ministre pour empêcher ces abus?

L'hon. Diane Finley (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, PCC): Monsieur le Président, nous sommes très conscients de nos responsabilités envers les contribuables canadiens.

C'est pourquoi nous avons pris les mesures nécessaires pour cerner les problèmes liés aux contrats. Je suis heureuse de dire que plusieurs dollars ont été récupérés. Nous allons voir à l'attribution des contrats et nous allons les administrer d'une manière très efficace.

* * *

[Traduction]

LA FISCALITÉ

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, j'adresse ma question au ministre des Finances. L'évasion fiscale et l'évitement fiscal coûtent des milliards de dollars aux Canadiens chaque année. Or, quand le vérificateur général a demandé au ministère des Finances comment il entendait sévir, son ministère a fait de l'obstruction systématique et il a même caché des documents au vérificateur général.

Quand le ministre mettra-t-il fin à sa politique de l'autruche en ce qui concerne la fraude fiscale et quand remettra-t-il tous les documents dont le vérificateur général a besoin pour s'acquitter de son important travail?

L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor, PCC): Monsieur le Président, je tiens à répondre aux observations concernant la communication de documents. Depuis 40 ans le gouvernement suit toujours les mêmes règles concernant les documents confidentiels du Cabinet, et nous faisons de même; par « nous » j'entends les fonctionnaires parce que ces décisions ne sont pas prises par les politiciens.

Nous pouvons toutefois collaborer d'autres façons avec le vérificateur général, et nous trouverons des moyens d'y parvenir.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, je suppose que le ministre vient tout juste de comprendre qui obéit à qui au sein du Cabinet. C'est toujours la même chose avec ce ministre: soit il ne veut pas répondre à des questions toutes simples concernant ses dossiers, soit il en est incapable.

Il est peut-être pratique courante sur Bay Street de cacher de l'information, mais il est inacceptable que le ministre des Finances refuse de communiquer des documents importants qui ont été demandés à son ministère par le vérificateur général.

Pourquoi le ministre cache-t-il des renseignements sur les milliards qui sont perdus en recette à cause de l'évitement fiscal? Quand s'attaquera-t-il vraiment à la criminalité dans le domaine fiscal?

L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor, PCC): Monsieur le Président, je tiens à le répéter. Il s'agit de documents confidentiels du Cabinet. Ce sont des fonctionnaires qui prennent ces décisions, et non le personnel politique, les politiciens ou les ministres.

Nous respectons ainsi un arrêt de la Cour suprême du Canada. Je pensais que les députés d'en face appuyaient la Cour suprême du Canada, mais j'avais peut-être tort.

* * *

L'EMPLOI

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs sont spécialistes dans l'art de jouer avec les faits. Cependant, le vérificateur général est le dernier responsable à avoir souligné les problèmes qui entourent les chiffres du gouvernement.

Ce sont les mêmes renseignements utilisés pour déterminer la pertinence des avis relatifs au marché du travail dans le cas des entreprises qui souhaitent embaucher des travailleurs étrangers temporaires.

Comment le ministre peut-il s'attendre à ce que les Canadiens fassent confiance à ce programme alors que les données concernant les emplois sont si peu fiables?

● (1440)

L'hon. Jason Kenney (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, j'ai le regret d'informer la députée qu'elle fait erreur. Les données auxquelles elle fait allusion n'ont rien à voir avec les approbations accordées dans le cadre du Programme des travailleurs étrangers temporaires.

En outre, j'ai toujours dit qu'il n'y avait pas de pénurie de main-d'œuvre généralisée au pays. Toutefois, il semble y avoir des pénuries compétentes dans certains secteurs et certaines régions, une situation que, me semble-t-il, la députée reconnaît elle aussi. Nous devons améliorer les renseignements sur le marché du travail en général afin d'informer les membres du public de la pénurie de compétences particulières. Il est essentiel que nous travaillions tous ensemble pour préparer les Canadiens à occuper les emplois de demain. C'est pourquoi nous sommes ravis d'avoir mis en place la subvention canadienne pour l'emploi.

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs ont été au courant de la situation pendant deux ans, mais ils n'ont rien fait. Il n'est donc guère étonnant que le ministre tente de faire diversion en s'en prenant au NPD.

Même le ministre du Travail a fait une mise en garde contre l'embauche de membres du personnel navigant étrangers, dans l'industrie aérienne, car cette pratique risquait de faire baisser les salaires et de faire perdre leur emploi à des Canadiens. Pendant des années, le ministre a laissé tomber les travailleurs canadiens en ne tenant pas compte des avertissements.

Pourquoi le ministre continue-t-il de se traîner les pieds au lieu de réparer le gâchis qu'est devenu ce programme sous sa gouverne?

Questions orales

L'hon. Jason Kenney (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, comme le premier ministre l'a souligné, l'an dernier, nous avons resserré encore davantage les critères d'admissibilité au programme, ce qui a permis de réduire de 20 à 30 % le nombre de demandes d'avis relatifs au marché du travail. Les employeurs qui enfreignent les règles du programme risquent maintenant de faire l'objet de sanctions, dont l'inscription de leur nom sur la liste noire.

Nous sommes sur le point de finaliser une deuxième série de réformes visant à lutter contre l'utilisation abusive du programme et les volets de celui-ci qui pourraient créer des distorsions au sein du marché du travail canadien.

J'invite la députée et ses collègues de tous les partis à présenter des idées constructives et précises sur la façon dont nous pourrions établir un juste équilibre entre la mobilité légitime de la main-d'oeuvre et la protection des travailleurs canadiens.

[Français]

Mme Sadia Groguhé (Saint-Lambert, NPD): Monsieur le Président, le gouvernement conservateur a reçu plusieurs signaux concernant les problèmes du Programme des travailleurs étrangers temporaires. Les députés conservateurs ont même tiré la sonnette d'alarme il y a deux ans concernant des pilotes d'avion et le personnel de bord canadien remplacés par des travailleurs étrangers. Pourtant, rien n'a bougé. Les ministres de l'époque se sont relancé la balle.

Aujourd'hui, comment peut-on croire le ministre de l'Emploi et du Développement social qui prétend vouloir modifier le programme, alors qu'il y a deux ans, lorsque son propre caucus l'a interpellé, il n'a rien fait?

L'hon. Jason Kenney (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, malheureusement, la députée a tort quand elle dit que rien n'a bougé. Au contraire, on a changé et resserré les règles du programme, il y a un an. On a prolongé la période obligatoire pour les publicités des employeurs qui demandent des travailleurs d'outre-mer. On a ajouté plusieurs questions supplémentaires dans les avis de marché du travail. On a instauré des frais pour ces demandes qui ont résulté en une diminution de 20 à 30 % du nombre de ces demandes. Nous ferons encore davantage de réformes prochainement.

Mme Sadia Groguhé (Saint-Lambert, NPD): Monsieur le Président, le Programme des travailleurs étrangers temporaires est victime de l'incompétence des gouvernements libéraux et conservateurs qui se sont succédé et de l'absence de données fiables.

Les données mensuelles provenant de Statistique Canada ne permettent pas de voir où sont les postes vacants à l'intérieur d'une province. Les instruments utilisés par les conservateurs ne font pas la différence entre Fort McMurray et Medicine Hat. Ils ne savent même pas si on manque d'architectes ou de chercheurs en médecine.

Au fond, le problème ne serait-il pas plutôt que le ministre n'est pas plus fiable que les données sur lesquelles il se base?

L'hon. Jason Kenney (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai dit une centaine de fois, il n'y a pas de pénurie de main-d'oeuvre générale au Canada, mais cela paraît qu'il y a une pénurie de compétences particulières dans certaines régions et certaines industries. C'est un fait bien admis et bien reconnu par plusieurs députés néo-démocrates.

Je dois souligner que, vendredi dernier, le NPD a participé à une conférence de presse, à Vancouver, pour dire qu'il fallait enlever le

moratoire sur le secteur alimentaire de ce programme. La position du NPD est donc totalement incohérente.

[Traduction]

Mme Chrystia Freeland (Toronto-Centre, Lib.): Monsieur le Président, selon le rapport du vérificateur général publié cette semaine, les données sur l'emploi recueillies par Statistique Canada sont insatisfaisantes, et le ministre de l'Emploi lui-même vient d'admettre que nous avons besoin de meilleures données sur le marché du travail.

L'éviscération de la collecte de données par le gouvernement est une bien mauvaise stratégie. C'est comme conduire les yeux bandés. Le Sud-Ouest de l'Ontario connaît un afflux énorme de travailleurs étrangers temporaires, mais nous n'avons aucun moyen de savoir dans quels secteurs ils travaillent.

Les conservateurs vont-ils annuler les compressions imposées à Statistique Canada pour que nous puissions avoir de meilleures données et prendre de meilleures décisions stratégiques pour les Canadiens?

● (1445)

L'hon. Jason Kenney (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, en fait, contrairement à ce que la députée vient de dire, nous avons une très bonne idée des secteurs qui emploient ces travailleurs. J'ai devant moi un rapport sur les avis relatifs au marché du travail émis pour les travailleurs étrangers temporaires dans la région de Windsor, et la très grande majorité de ces avis ont été émis pour des postes de mécaniciens et de techniciens d'appareils industriels pour une période inférieure à six mois. Habituellement, il s'agit des personnes qui installent le matériel. On achète le matériel aux États-Unis, par exemple, puis ces techniciens viennent ici pour l'installer ou le réparer.

Si la députée se donnait la peine de consulter Manufacturiers et Exportateurs du Canada, elle saurait que sans ces réparateurs, le matériel des usines cesserait de produire et tous les emplois seraient perdus.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, de toute évidence, la question des travailleurs étrangers temporaires sème la discorde dans les rangs conservateurs. Cela n'a pas empêché le ministre de déclarer avec conviction, hier, qu'il attachait une telle importance à l'opinion de ses collègues que la moindre de leurs préoccupations le poussait à agir sur-le-champ. Faisons un petit test pour voir si c'est le cas.

Le député de Souris—Moose Mountain a demandé au gouvernement de lever, d'ici quelques semaines, le moratoire qui frappe le secteur de la restauration. Le ministre agira-t-il sur-le-champ en réponse à la demande de son distingué collègue?

L'hon. Jason Kenney (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, la personne que cite le député a affirmé, comme je l'avais fait, que nous comptons lever le moratoire quand nous annoncerons la deuxième série de réformes apportées au Programme des travailleurs étrangers temporaires, ce qui devrait se produire dans quelques semaines.

Le véritable problème ici, c'est l'incohérence absolue du Parti libéral. On peut voir un député demander la fin du programme et un autre venir en quatrième vitesse demander qu'on permette l'embauche d'un grand nombre de travailleurs étrangers temporaires dans sa circonscription. D'autres encore, comme on a pu l'entendre hier, soutiennent qu'il faut protéger ce programme très important.

Questions orales

Je ne sais vraiment pas quelle est la position officielle du Parti libéral dans ce dossier.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Monsieur le Président, tous les députés et les libéraux croient que ce programme peut être valable s'il est géré correctement. Mais comme les conservateurs ont fait beaucoup de dégâts, les députés n'ont pas d'autre choix que de représenter leurs concitoyens.

Voici un deuxième exemple. La ministre du Travail s'était dite préoccupée à l'idée que les sociétés aériennes préfèrent embaucher des pilotes étrangers temporaires plutôt que des pilotes canadiens. Mais un an plus tard, le ministre a été informé par son ministère que, malgré ces préoccupations, les compagnies avaient embauché des pilotes étrangers.

Pourquoi le ministre ne fait-il aucun cas des préoccupations de la ministre du Travail ni de celles du député que j'ai mentionné dans ma première question?

L'hon. Jason Kenney (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre du Multiculturalisme, PCC): Je me demande si le son fonctionne bien de l'autre côté, monsieur le Président. J'ai dit que j'étais d'accord avec l'observation du député.

Par ailleurs, ce ne sont pas les politiciens qui prennent les décisions lorsqu'il faut appliquer le droit administratif. Cette tâche revient à des agents qui ont reçu une formation spécialisée et agissent de façon indépendante. Si le député souhaite critiquer les demandes d'avis relatifs au marché du travail, je lui signale que les restaurants de sa circonscription pour lesquels il milite accueilleront des travailleurs étrangers temporaires.

En passant, les députés libéraux ont déclaré hier que le programme fonctionnait parfaitement à l'époque du gouvernement libéral et qu'on devrait revenir aux règles en vigueur alors. Dans ce cas, il faudrait probablement reprendre le programme d'embauche d'effeuilleuses mis en place par les libéraux.

* * *

[Français]

L'ENVIRONNEMENT

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, un nouveau rapport du gouvernement américain sonne l'alarme sur les conséquences désastreuses des changements climatiques.

D'un bout à l'autre du continent, la situation est inquiétante. Les changements climatiques ne sont pas un problème éloigné, mais une réalité tangible qui coûte de plus en plus cher. En fait, l'inaction coûte plus cher que l'action.

À la lumière de ce rapport, est-ce que les conservateurs vont enfin agir pour réguler les émissions de GES dans le secteur pétrolier et gazier?

[Traduction]

M. Colin Carrie (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, c'est précisément la raison pour laquelle nous agissons. Notre approche sectorielle porte fruit. Elle s'inscrit dans l'engagement du gouvernement à l'égard de la protection de l'environnement tout en maintenant la vigueur de l'économie canadienne. Grâce à nos mesures, les émissions de carbone diminueront de près de 130 mégatonnes comparativement à ce qu'elles auraient été sous les libéraux. Cette diminution équivaut à la fermeture de 37 centrales électriques alimentées au charbon.

Nous réalisons cet objectif sans la taxe sur le carbone libérale-néo-démocrate de 20 milliards de dollars qui nuirait à l'emploi et qui ferait grimer tous les prix à la consommation.

● (1450)

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, il semble que les mots « écosystème » et « durabilité » ne signifient rien pour le gouvernement. Je vais donc utiliser des mots que même un ministre conservateur pourra comprendre.

L'emploi, la croissance et la prospérité à long terme écoperont si nous refusons de nous attaquer...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: Je pense que certains députés ont applaudi prématurément. Je leur demanderais de bien vouloir attendre que la députée ait terminé sa question.

La députée d'Halifax a la parole.

Mme Megan Leslie: Ils y sont presque arrivés, monsieur le Président.

L'emploi, la croissance et la prospérité à long terme écoperont si nous refusons de nous attaquer aux changements climatiques. Le nouveau rapport américain nous apprend que la situation est alarmante, et pourtant, il semble que la politique centrale du ministre soit l'inaction.

Quand est-ce que le gouvernement fera ce qui s'impose et, à tout le moins, se décidera-t-il à réglementer les émissions produites par le secteur pétrolier et gazier?

M. Colin Carrie (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, la députée sait bien que nous travaillons avec le secteur pétrolier et gazier ainsi qu'avec les provinces pour nous assurer de prendre les bons règlements.

Procédons à une comparaison. La députée a parlé de la position du NPD comparée à la nôtre. Notre approche sectorielle porte fruit. Que propose le NPD? Une taxe sur le carbone nuisible à l'emploi.

Voilà la différence entre leur approche et la nôtre. Le NPD ne ferait rien d'autre que d'imposer une taxe, alors que nos mesures donnent de bons résultats.

* * *

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NPD): Monsieur le Président, dans l'économie de Stephen Harper...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre. C'est facile à rectifier. Le député doit désigner les députés par leur circonscription ou par leur titre, et non par leur nom. Je crois que la Chambre lui serait reconnaissante d'apporter cette modification.

Le député peut finir de poser sa question.

M. Robert Chisholm: Monsieur le Président, de plus en plus de Canadiens vivent d'un chèque de paie à l'autre; par conséquent, s'ils prennent un congé parental ou un congé de maladie, ils n'ont pas les moyens d'attendre bien longtemps. Pourtant, 82 % des Canadiens qui font une demande d'assurance-emploi attendent plus de 28 jours avant d'obtenir une réponse. Dans ma circonscription, un certain nombre d'électeurs m'ont dit qu'ils peinaient à joindre les deux bouts en attendant que la demande soit traitée.

Comment le ministre peut-il prétendre que les compressions à Service Canada n'ont aucune incidence et que fera-t-il pour remédier à ce problème immédiatement?

Questions orales

L'hon. Jason Kenney (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de signaler que Service Canada est en train de réduire progressivement les délais d'attente, et que 68 % des demandes sont traitées dans les quatre semaines suivant la demande, soit 28 jours. Nous continuons de nous approcher de la norme de rendement visée.

Je viens de recevoir un rapport de mon secrétaire parlementaire, qui examine d'autres gains d'efficacité qu'il serait possible de faire afin de nous assurer que les gens reçoivent leurs prestations rapidement.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Monsieur le Président, ce qui devait arriver, arrive. Tel que rapporté dans *Le Devoir* ce matin et dénoncé par le NPD depuis la mise en oeuvre de la réforme en matière d'assurance-emploi, le plus récent rapport d'évaluation révèle que seulement 38 % des chômeurs ont accès aux prestations. Triste record, s'il en est un.

Avant que les libéraux et les conservateurs ne mettent la hache dans le programme, 85 % des chômeurs avaient accès à l'assurance-emploi.

Quand le gouvernement va-t-il bonifier le programme d'assurance-emploi dans le but d'aider les travailleurs qui perdent leur emploi?

L'hon. Jason Kenney (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, les chiffres cités par le député n'ont rien à voir avec la réalité parce qu'ils comprennent les travailleurs qui ont quitté leur emploi de façon volontaire. Les chiffres englobent aussi, par exemple, les chômeurs qui ont travaillé seulement pendant quelques semaines et qui ne sont pas admissibles au programme d'assurance-emploi.

Effectivement, plus de 85 % des chômeurs qui déposent une demande reçoivent les prestations d'assurance-emploi. Le programme est là pour les chômeurs, pour qu'ils puissent trouver les bons emplois.

* * *

[Traduction]

LA DÉFENSE NATIONALE

L'hon. Rob Merrifield (Yellowhead, PCC): Monsieur le Président, l'appui du gouvernement à l'Ukraine est inébranlable. Nous ne resterons pas les bras croisés pendant que la souveraineté et l'intégrité territoriale de ce pays sont menacés.

Nous avons fermement manifesté notre appui aux Ukrainiens et à l'OTAN en mettant à contribution six chasseurs CF-18 et la frégate NCSM *Regina*, et en faisant participer des soldats canadiens à l'exercice Orzel Alert, en Pologne.

Le ministre de la Défense nationale pourrait-il informer la Chambre des derniers développements sur l'engagement du Canada à l'égard des Ukrainiens et des mesures prises par l'OTAN pour rassurer la population?

• (1455)

L'hon. Rob Nicholson (ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, nous avons accueilli le commandant suprême des Forces alliées en Europe, le général Philip Breedlove. Nous avons eu avec lui plusieurs rencontres productives. Le général tient à remercier le Canada de sa contribution aux mesures prises par

l'OTAN pour rassurer les Ukrainiens. Selon lui, nos efforts arrivent à point nommé et sont importants.

Le Canada fera sa part pour aider les alliés de l'OTAN à tenir tête au régime de Poutine.

Je tiens encore une fois à remercier nos courageux militaires, les hommes et les femmes des Forces armées canadiennes, pour le travail exceptionnel qu'ils font pour nous.

* * *

[Français]

LE PONT CHAMPLAIN

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le Président, le ministre de l'Infrastructure s'entête et refuse de reconnaître que sans un plan de transport intégré, élaboré conjointement avec Québec et les municipalités de la région de Montréal, son péage va créer une situation chaotique sur les routes.

Québec a démontré noir sur blanc que le péage sur le pont Champlain va créer des bouchons monstres sur les autres ponts. L'économie québécoise perd déjà 4 milliards de dollars par année en raison de la perte de productivité causée par la congestion routière.

Combien de milliards de dollars supplémentaires le ministre veut-il faire perdre à la métropole?

L'hon. Denis Lebel (ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, bien sûr, c'est en grande partie parce que nous tenons compte de l'économie de l'Est du Canada et de la grande région de Montréal que nous allons bâtir ce nouveau pont. Le dossier avance. Nous allons construire un nouveau pont.

L'appel de qualification pour les consortiums intéressés à bâtir le nouveau pont se termine aujourd'hui. Donc, pendant que mon copain jase, nous agissons.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet (Hochelaga, NPD): Monsieur le Président, entre les études crédibles du gouvernement du Québec et les promesses en l'air de ce ministre, qui ne sont basées que sur du vent, le choix est facile.

Les conservateurs se prétendent proéconomie, mais ils s'apprennent à torpiller l'économie montréalaise et québécoise. Engorger les autres accès à Montréal aura un impact dévastateur. Les études démontrent clairement l'impact catastrophique du péage.

Si le ministre a une quelconque étude qui prouve le contraire, qu'il nous la montre.

L'hon. Denis Lebel (ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC): Monsieur le Président, présentement, des pics et des pelles bâtissent une voie de contournement à l'île des Soeurs pour un pont-jetée, justement pour ne pas qu'il y ait d'interruption dans le trafic, parce que c'est important pour l'économie de la région.

Pendant qu'ils parlent, nous travaillons. Je remercie tous ceux qui travaillent au projet du nouveau pont. Nous allons le livrer en partenariat public-privé. Il y aura un pont et il y aura un péage.

*Questions orales***LA JUSTICE**

Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD): Monsieur le Président, on connaît déjà l'incapacité des conservateurs à travailler avec les provinces et les conséquences que cela entraîne.

Voici un autre exemple: le Tribunal de traitement de la toxicomanie de Winnipeg risque de devoir fermer ses portes, faute d'engagement clair du gouvernement fédéral de continuer à financer ce programme, malgré son efficacité prouvée.

Ma question est donc simple: le ministre s'engage-t-il à coopérer rapidement avec le gouvernement manitobain et à renouveler le financement de cet important programme de réhabilitation?

[Traduction]

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, en ce qui concerne les problèmes de crimes liés à la drogue, seul notre parti adopte une approche complète.

En fait, pendant plusieurs années, nous avons financé généreusement ce projet-pilote, qui porte sur des préoccupations relevées par le Tribunal de traitement de la toxicomanie de Winnipeg, dont la députée a parlé.

Une partie de notre approche consiste à infliger des peines plus sévères aux organisations criminelles qui exploitent la toxicomanie de certaines personnes. C'est une honte que l'opposition continue de voter contre ces mesures visant à accroître la sécurité des Canadiens.

Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD): Monsieur le Président, encore une fois, les conservateurs refusent de fonder leurs décisions sur des faits, des preuves ou des données scientifiques.

Grâce au Tribunal de traitement de la toxicomanie de Winnipeg, le taux de récidives a chuté à 16 % en 2012-2013. C'est bien en-deçà du pourcentage dans le système judiciaire ordinaire. C'est un fait.

Les conservateurs adorent tenir des conférences de presse pour se vanter de sévir contre les criminels et voilà qu'ils ne peuvent même pas soutenir des efforts qui réduisent vraiment la criminalité.

Le ministre reconnaîtra-t-il les résultats obtenus par ce tribunal et s'engagera-t-il aujourd'hui à en renouveler le financement et à cesser de blâmer...

Le Président: Le ministre de la Justice a la parole.

• (1500)

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, il est agréable d'entendre la députée, la porte-parole du NPD en matière de justice, admettre enfin publiquement qu'elle et son parti ne croient pas en la nécessité de sévir contre les criminels. Il est bien que ce soit dit publiquement ici.

Il est aussi agréable de constater qu'elle reconnaît que ce programme, financé par le gouvernement conservateur, a donné de très bons résultats au chapitre du traitement de la toxicomanie.

C'est la raison pour laquelle ce projet-pilote fait toujours partie de la Stratégie nationale antidrogue et que son efficacité est reconnue à l'échelle nationale. Comme pour tous les programmes, nous continuerons d'examiner la pertinence de continuer à le financer.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Kirsty Duncan (Etobicoke-Nord, Lib.): Monsieur le Président, les Canadiens sont consternés par l'enlèvement de plus de 300 écolières nigérianes dans leur village, pour la simple raison qu'elles fréquentaient l'école.

Hier, le ministre des Affaires étrangères a qualifié la situation de répugnante et il a dit que le ministre du Développement international offrait de l'aide aux autorités nigérianes.

Nous appuyons l'aide offerte par le gouvernement. Le ministre peut-il nous dire de quelle façon le gouvernement collabore avec nos alliés pour veiller à coordonner et à cibler les efforts visant à ramener ces jeunes filles chez elles?

L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, nous sommes prêts à faire tout ce que nous pouvons pour aider les autorités nigérianes à trouver ces jeunes filles. Plusieurs pays ont offert de l'aide et les employés de notre mission à Abuja feront tout en leur pouvoir pour collaborer avec les autorités compétentes.

Je tiens toutefois à dire que ces gestes ne font que renforcer notre détermination à promouvoir les droits de la personne et à tenir tête aux terroristes qui veulent brimer les droits de ces jeunes filles et de ces femmes. Les terroristes ne l'emporteront pas.

* * *

L'ENVIRONNEMENT

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, hier, la Maison-Blanche a publié un volumineux rapport sur les changements climatiques, qui dit essentiellement ceci: jadis considérés comme un enjeu très lointain, les changements climatiques sont maintenant un danger certain et bien présent. Page après page, ce rapport lie incontestablement des événements météorologiques catastrophiques aux changements climatiques.

En tant que premier gouvernement à s'être retiré du protocole de Kyoto, le gouvernement actuel continuera-t-il de nier les changements climatiques?

M. Colin Carrie (secrétaire parlementaire de la ministre de l'Environnement, PCC): Monsieur le Président, il est difficile de prendre les libéraux au sérieux quand il est question des changements climatiques. Il suffit de comparer leur bilan au nôtre.

Effectivement, les libéraux ont signé l'accord de Kyoto et dénommé un chien « Kyoto ». C'est tout. Le gouvernement actuel, lui, agit. Grâce à notre approche sectorielle, les émissions de gaz à effet de serre diminuent de 130 mégatonnes par rapport à ce qu'elles seraient sous le Parti libéral. Nous atteignons cet objectif de concert avec nos partenaires, et sans la taxe sur le carbone de 20 milliards de dollars qu'imposeraient le Parti libéral et le NPD.

* * *

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Paul Dewar (Ottawa-Centre, NPD): Monsieur le Président, 23 jours se sont écoulés depuis la disparition de 276 jeunes Nigérianes victimes d'un enlèvement. Huit autres jeunes filles ont été enlevées récemment. Tant qu'on ne les retrouvera pas, ces jeunes filles seront en danger tous les jours.

Questions orales

Le vice-président du Nigeria a demandé au Canada de lui fournir des technologies de surveillance et du matériel de sécurité. Ma question s'adresse au ministre. Le gouvernement fournit-il le matériel demandé? Quelles sont, au juste, les autres mesures immédiates prises par le Canada pour aider le Nigeria à ramener ces jeunes filles saines et sauvées?

L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, nous sommes évidemment très préoccupés par cet événement. Nous avons offert de l'aide au gouvernement du Nigeria. Si le Canada dispose de matériel de surveillance qui n'est pas déjà déployé dans la région, et qui pourrait aider à trouver ces jeunes filles, nous serions ravis de fournir ce matériel ainsi que l'expertise nécessaire pour l'utiliser. Les Nigériens peuvent compter sur notre entière collaboration. Cependant, nous ne sommes pas prêts à fournir du matériel militaire si nous ne sommes pas en mesure de déployer des militaires canadiens qui savent les utiliser adéquatement.

[Français]

Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD): Monsieur le Président, les Canadiens sont absolument consternés par l'enlèvement de ces jeunes filles nigérianes et par les horreurs inimaginables qu'elles et leurs proches doivent endurer. Ils veulent que le Canada agisse pour qu'elles puissent enfin rentrer chez elles. Le ministre peut-il nous préciser le type d'aide qu'il mettra à la disposition des autorités nigérianes, afin que les jeunes filles soient retournées à leurs familles et que ces enlèvements prennent fin?

L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC): Monsieur le Président, mon collègue le ministre du Développement international a déjà offert l'appui du Canada et de toutes nos agences et ministères, dans le cadre des efforts visant à aider ces jeunes filles. On est prêt à offrir de l'aide et de l'équipement pour contribuer à la meilleure façon de retrouver ces jeunes filles.

* * *

• (1505)

[Traduction]

LA SANTÉ

M. John Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, PCC): Monsieur le Président, les médicaments d'ordonnance jouent un rôle important dans notre santé et notre bien-être, mais certains de mes concitoyens sont préoccupés par la hausse du nombre de cas de mauvaise utilisation, que ce soit de façon intentionnelle ou par accident. La mauvaise utilisation des médicaments d'ordonnance peut causer un tort considérable aux particuliers et aux collectivités. Des assemblées publiques et des tables rondes réunissant des professeurs, des médecins et des pharmaciens ont été organisées pour discuter de cette question. La ministre de la Santé peut-elle faire le point sur les mesures que le gouvernement a récemment prises pour lutter contre l'usage abusif des médicaments d'ordonnance?

L'hon. Rona Ambrose (ministre de la Santé, PCC): Monsieur le Président, l'usage abusif des médicaments d'ordonnance, plus particulièrement chez les adolescents, suscite de plus en plus de préoccupations. Les médicaments d'ordonnance non utilisés peuvent s'accumuler dans nos armoires à pharmacie, ce qui augmente le risque que des enfants les prennent par erreur ou que des adolescents les utilisent pour éprouver des sensations fortes.

Aujourd'hui, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, le chef de police Mark Mander et moi-même avons fait la promotion de la deuxième journée annuelle de retour des

médicaments d'ordonnance. Nous demandons à tous les parents et grands-parents de faire le ménage de leur armoire à pharmacie et de retourner tous les médicaments d'ordonnance non utilisés au poste de police, à un Shoppers Drug Mart/Pharmaprix ou dans toute autre pharmacie près de chez eux. En procédant ainsi, ils contribueront réellement à sauver des vies.

* * *

[Français]

L'AGENCE DE PROMOTION ÉCONOMIQUE DU CANADA ATLANTIQUE

L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.): Monsieur le Président, l'Institut de Memramcook, anciennement le collège Saint-Joseph, est une institution historique en Acadie et un moteur important pour l'économie de la région de Memramcook.

Les résidants ont raison d'être inquiets à la suite de la faillite et de la vente précipitées des actifs de cette institution historique.

Considérant le fait que les conservateurs provinciaux ont choisi d'abandonner l'institut, le ministre de l'APECA est-il prêt à intervenir pour appuyer les gens de Memramcook et pour essayer de sauver cette institution historique et importante pour toute l'Acadie?

[Traduction]

L'hon. Rob Moore (ministre d'État (Agence de promotion économique du Canada atlantique), PCC): Monsieur le Président, comme le député le sait, l'Institut de Memramcook appartient à la province, et par conséquent, les décisions relatives à son avenir sont prises par la province, à juste titre.

L'APECA évalue toutes les demandes en fonction de leur bien-fondé, et aucune demande en ce sens n'a été reçue.

* * *

[Français]

LES LANGUES OFFICIELLES

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le Président, le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration a coupé sans préavis dans le financement pour le programme d'enseignement du français offert aux immigrants par l'Association multiculturelle Magma à Moncton. Les nouveaux arrivants doivent maintenant se rendre au collège communautaire, loin du centre-ville, qui ne couvre pas les services de garderie.

On savait déjà que les conservateurs n'en avaient rien à cirer de la protection du français, mais le ministre nous montre maintenant qu'il s'en balance royalement.

Pourquoi freiner sans arrêt le développement de la francophonie?

L'hon. Chris Alexander (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC): Monsieur le Président, nous sommes très fiers du bilan de nos mesures dans ce domaine pour lequel nous avons multiplié le financement de ces programmes partout au pays.

Évidemment, l'immigration francophone fait partie de nos priorités. Nous visons 4 % d'immigration francophone hors Québec dans les années à venir, en commençant par le Nouveau-Brunswick, par Moncton et par l'Acadie.

Recours au Règlement

[Traduction]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

Mme Stella Ambler (Mississauga-Sud, PCC): Monsieur le Président, nous avons tous un rôle à jouer pour assurer la sécurité de nos enfants. Qu'il s'agisse de les protéger contre les criminels, les trafiquants de drogue ou même les petits durs de la cour d'école, le gouvernement conservateur contribue à rendre le Canada plus sûr pour les jeunes.

Comme nous soulignons aujourd'hui la Journée nationale pour mettre fin à l'intimidation, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dirait-il à la Chambre ce que nous faisons pour nous attaquer à l'intimidation?

L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Monsieur le Président, je remercie la députée de Mississauga-Sud de sa question sur un très grave problème pour les Canadiens, surtout les jeunes. Nous remercions les Clubs garçons et filles du Canada et la CIBC d'avoir lancé une initiative extraordinaire pour attirer l'attention sur le grave problème de l'intimidation.

[Français]

Notre gouvernement crée des initiatives comme « Non à la cyberintimidation » ou « *Stop Hating Online* » pour sanctionner la diffusion d'images intimes sans consentement ou encore sensibiliser les jeunes. D'ailleurs, ceux-ci réagissent très bien et se mobilisent pour lutter contre la cyberintimidation.

[Traduction]

J'exhorte tous les Canadiens, en particulier les jeunes, à agir et à s'élever contre l'intimidation.

* * *

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE

M. John Rafferty (Thunder Bay—Rainy River, NPD): Monsieur le Président, l'entreprise Produits forestiers Résolu ferme son usine de papier de Fort Frances après un siècle d'activités, ce qui porte un coup terrible aux travailleurs, aux familles et à l'économie locale.

Depuis l'arrivée au pouvoir des conservateurs, le Canada a perdu plus de 134 000 emplois dans le secteur forestier, dont près de 30 000 uniquement dans le Nord de l'Ontario.

Pourquoi les conservateurs ont-ils rejeté obstinément la demande du NPD de mettre en place une stratégie forestière nationale, refusé la création d'un fonds d'adaptation permanent pour les communautés touchées par ces pertes et refusé d'accroître la sécurité des pensions et des indemnités de départ de tous les travailleurs canadiens? Pourquoi?

● (1510)

Mme Kelly Block (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement comprend l'importance que revêt l'industrie forestière pour la création d'emplois et la croissance économique. Je suis fière que le Plan d'action économique de 2014 se fonde sur les réalisations du gouvernement dans ce dossier en mettant l'accent sur l'innovation et en protégeant l'industrie forestière contre la menace des ravageurs forestiers. Grâce à nos efforts pour diversifier les marchés de nos produits forestiers, les exportations de bois d'oeuvre résineux vers la Chine ont décuplé.

Ce sont des réalisations dont nous devrions nous réjouir.

[Français]

L'ASSURANCE-EMPLOI

M. Jean-François Fortin (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Monsieur le Président, pendant qu'Ottawa engrange des milliards de dollars de surplus sur le dos des chômeurs, à peine 38,8 % d'entre eux ont pu recevoir des prestations en 2012 et en 2013. C'est le plus bas taux jamais enregistré.

Plus inquiétant encore, la période couverte par le Rapport de contrôle et d'évaluation de l'assurance-emploi ne permet pas encore d'évaluer pleinement les conséquences de la plus récente réforme des conservateurs qui attaque durement les travailleurs de toutes les régions. L'Assemblée nationale a elle-même condamné à deux reprises cette réforme qui attaque pleinement le Québec.

Quand le gouvernement va-t-il redonner son vrai rôle à l'assurance-emploi, celui de...

Le Président: L'honorable ministre de l'Emploi et du Développement social a la parole.

L'hon. Jason Kenney (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, nous assumons notre rôle. Le député a tort, parce que les chiffres qu'il vient de citer incluent les personnes qui ont quitté leur emploi de façon volontaire et ils incluent les gens qui n'ont même pas travaillé pendant une période de quelques semaines.

Ce n'est pas le nombre des personnes qui seront admissibles pour le programme de l'assurance-emploi. Le programme est là pour les chômeurs qui travaillent pendant la période obligatoire et qui perdent leur emploi sans faute. On est là pour les appuyer.

[Traduction]

Le Président: Voilà qui met fin à la période des questions pour aujourd'hui.

Je crois comprendre qu'un certain nombre de députés souhaitent invoquer le Règlement. Je leur accorderai la parole selon l'ordre où j'ai reçu leur avis.

La députée de Newton—Delta-Nord a la parole.

* * *

RECOURS AU RÈGLEMENT

QUESTIONS ORALES

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Monsieur le Président, je souhaite présenter un important rappel au Règlement découlant de la période des questions d'aujourd'hui. Dans un instant, je vais demander le consentement unanime de la Chambre pour déposer, dans les deux langues officielles, un document lié à ce rappel au Règlement.

Au cours des derniers mois, nous avons reçu des messages très contradictoires concernant les pénuries de main-d'oeuvre: oui, elles sont graves; non, elles ne le sont pas; oui, nos données sont exactes; non, elles ne le sont pas. C'est pourquoi je demande le consentement unanime pour déposer maintenant, dans les deux langues officielles, un document intitulé « Évaluation de la situation du marché du travail au Canada — 2014. »

Le Président: La députée a-t-elle le consentement unanime de la Chambre?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Recours au Règlement

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Le ministre de l'Emploi et du Développement social a fourni une réponse en lisant un document qu'il a identifié comme étant un avis relatif au marché du travail pour la région de Windsor. Comme le prévoit le Règlement, je lui demanderais de déposer ce document maintenant.

L'hon. Jason Kenney (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre du Multiculturalisme, PCC): Avec grand plaisir, monsieur le Président.

M. Sean Casey (Charlottetown, Lib.): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement concernant les propos qui ont été tenus pendant la période des questions au sujet de la juge en chef du Canada, la très honorable Beverley McLachlin, et de la décision rendue dernièrement par la Cour suprême du Canada sur le renvoi concernant le juge Nadon.

J'attire l'attention des députés sur le passage suivant de l'O'Brien-Bosc, à la page 616:

De tout temps, les attaques personnelles et les blâmes dirigés contre les magistrats et les tribunaux par des députés au cours d'un débat ont été considérés comme non parlementaires et, par conséquent, une infraction au Règlement [...] Même s'il est permis de parler de la magistrature en général ou de critiquer une loi, il ne convient pas de critiquer un juge en particulier ou de lui prêter des intentions ni de critiquer la décision rendue par un juge conformément à la loi.

Aujourd'hui, nous avons eu droit, de la part du premier ministre, à une critique bien sentie à l'égard de la décision rendue par la Cour suprême sur le renvoi concernant le juge Nadon. J'aimerais maintenant rappeler ce que le ministre de la Justice a dit lundi dernier:

Monsieur le Président [...] mon cabinet a été joint par celui de la juge en chef. Après avoir parlé avec elle cette fois-là, j'étais d'avis que le premier ministre n'avait pas besoin de lui parler au téléphone également.

Quoi qu'il en soit, permettez-moi de donner au député l'assurance que ni le premier ministre ni moi n'aurions envisagé de téléphoner à un juge pendant que l'affaire était soumise au tribunal compétent.

Voici ce que le président suppléant McClelland a déclaré le 1^{er} avril 1998. Les députés trouveront la citation à la page 5653 des *Débats*:

Je voulais simplement souligner qu'une tradition de longue date de la Chambre veut que l'on fasse preuve de prudence quand on attaque des personnes ou des groupes, notamment au sein de la magistrature, ou des personnes qui ne peuvent venir à la Chambre et qui ont le même droit de parole dont nous jouissons en toute impunité dans cette enceinte.

Le 9 juin 1998, la présidente suppléante Thibault a tenu essentiellement les mêmes propos. Voici:

Il est bien évident que, de tout temps, les Présidents de la Chambre ont considéré non parlementaires les allusions aux magistrats et aux tribunaux lorsqu'elles revêtaient le caractère d'une attaque personnelle ou d'un blâme.

Alors, je vais demander à l'honorable député de choisir judicieusement ses paroles et de faire attention à ses attaques vis-à-vis de la cour.

Je sais que le gouvernement va rétorquer qu'on joue ici sur les mots et que les commentaires décriés ne se voulaient ni une critique, ni un blâme. Si tel est le cas, j'invite les députés à qui l'on doit ces commentaires à préciser leurs intentions, car autrement, nous aurons toujours l'impression qu'ils prêtaient des intentions malveillantes à la juge en chef. Cela dit, il reste encore à déterminer si les propos en question étaient dignes d'être tenus ici.

À la page 396 de la 24^e édition de l'ouvrage *Treatise on the Law, Privileges, Proceeding and Usage of Parliament*, Erskine May dit ceci:

Certaines questions ne peuvent être débattues que si elles font l'objet d'une motion de fond, ce qui permet à la Chambre de prendre une décision distincte. Il s'agit notamment de la conduite [...] de personnes qui exercent les fonctions de juge [...] De telles questions ne peuvent, par conséquent, être soulevées au moyen d'une motion d'amendement ou d'ajournement. Pour la même raison, aucune accusation de nature

personnelle contre les personnes appartenant à ces catégories ne peut être formulée à moins de présenter une motion de fond directe.

Il s'agit du mot d'ordre pendant la période des questions « Aucune affirmation de ce genre ne peut [...] faire partie d'une réponse à une question. »

D'anciens Présidents ont manifesté leur inquiétude à l'égard de cette pratique, l'un considérant que « les remarques sur la magistrature sont antiparlementaires » — cela se trouve à la page 13354 des *Débats*, du 16 mai 1986 — et l'autre indiquant que « [...] je ne suis certes pas satisfait de cette attitude face à la nomination d'un juge » au sujet d'une question posée par un député le 19 septembre 1991, à la page 2401 des *Débats*.

Je crois avoir suffisamment fait valoir mon point, mais je dois attirer l'attention de la présidence sur une décision du Président Rodolphe Lemieux, qui remonte au 18 février 1926. Il a dit, à la page 1106 des *Débats*:

En vertu du Règlement de la Chambre:

Toute allusion à des magistrats, aux tribunaux de justice et aux personnages qui occupent de hautes fonctions de l'État, dans un but d'attaque ou de blâme, ont toujours été regardées comme antiparlementaires.

J'appelle aussi l'attention de l'honorable député sur l'alinéa 234 (i), de l'article 19, qui dit qu'un membre ne doit pas:

« censurer la conduite des juges des cours supérieures sauf si cette conduite est basée sur une motion de fond ».

• (1515)

C'est également l'idée véhiculée dans la quatrième édition de la *Jurisprudence parlementaire* de Beauséjour. Voici ce qu'on peut y lire:

Les personnes qui ressentent le besoin de critiquer la conduite d'un juge doivent le faire en présentant une pétition énonçant, en détail, toutes les allégations de sorte que l'accusé puisse répondre aux accusations dont il fait l'objet.

Le ministre de la Justice et le premier ministre ont critiqué la magistrature et ils ont fait un procès d'intention à une juge en exercice. Ils ont terni la réputation d'une personne qui ne peut pas se défendre à la Chambre et dont la réputation irréprochable n'est même pas matière à débat.

Je ne vais pas essayer de décortiquer leurs propos ou de tourner autour du pot: je demande aux ministres responsables de retirer tous propos dénigrant, de près ou de loin, la conduite de la juge en chef.

Même si vous, monsieur le Président, auriez raison d'arriver à la conclusion que les commentaires du ministre étaient non parlementaires et qu'il doit les retirer, je suggère aux députés visés de rassurer le public en essayant de dissiper tout malentendu découlant du débat plutôt que d'essayer de défendre la rectitude de tels commentaires. En effet, les propos que nous tenons sont importants pour le maintien des traditions et des pratiques de la Chambre, mais ils résonnent également auprès d'un public attentif aux quatre coins du pays.

Bref, le gouvernement devrait présenter des excuses à la Chambre des communes pour ses commentaires non parlementaires, ainsi qu'à la juge en chef et aux Canadiens pour avoir eu l'audace de ternir indûment la réputation de la magistrature.

Je demande à tous les députés de se joindre à moi pour féliciter la juge en chef d'avoir récemment entamé sa 25^e année de service à la Cour suprême et de servir les Canadiens avec beaucoup de distinction. Nous espérons qu'elle continuera de siéger pendant encore de nombreuses années à la plus haute instance judiciaire du pays.

Affaires courantes

● (1520)

L'hon. Peter MacKay (ministre de la Justice et procureur général du Canada, PCC): Monsieur le Président, j'ai écouté très attentivement le député porte-parole du Parti libéral en matière de justice, et j'avais hâte de l'entendre citer des paroles répréhensibles pouvant m'être attribuées. Alors, j'invite le Président à relire le *hansard*, et je sais qu'il le fera. Je l'invite à chercher des propos tenus par moi ou par le premier ministre qui, comme le soutiennent le député et certains de ses collègues dans cette enceinte, peuvent être qualifiés d'attaque sans précédent, de grave atteinte à la réputation ou de procès d'intention. Je n'ai pas tenu de tels propos. Les accusations du porte-parole sont fausses et ne sont étayées d'aucune citation de moi ni d'aucun passage du *hansard*.

Sur le fonds, je vous signale que ce n'est pas le gouvernement qui a soulevé la question pendant la période des questions orales. Nous avons répondu à ce que je décrirais comme des allégations dirigées contre moi, le premier ministre et le gouvernement. En ce qui concerne l'idée de ne pas contester de nouveau la décision, le chef de l'opposition a voulu faire semblant de nous aider comme il le fait toujours du haut de sa chaire et nous a sermonnés. À l'entendre, moi et d'autres députés aurions dû prévoir la décision de la Cour suprême puisque, comme lui et d'autres personnes le disent si bien, il est indiscutable, évident et bien connu parmi les juristes que, depuis les années 1870, il est interdit de nommer un juge de la Cour fédérale provenant du Québec.

Quelqu'un devrait signaler ce fait à deux anciens juges de la Cour suprême, les juges Binnie et Charron; au juge Moldaver, qui siège actuellement à la Cour suprême et était en désaccord avec la décision; au juge Rothstein, qui était à la Cour fédérale avant d'être nommé à la Cour suprême et s'est récusé dans cette affaire; aux autres juges qui sont passés par la Cour fédérale; et à tous les juges qui viennent du Québec et qui siègent ou ont déjà siégé à la Cour fédérale et auraient pu avoir l'audace de proposer leur candidature. Plus remarquable encore, dans le groupe de ceux qui auraient dû savoir que l'issue de cette affaire était très claire et bien connue des milieux juridiques, il faut mentionner les membres du comité parlementaire, notamment le député qui vient de parler et la porte-parole néo-démocrate en matière de justice qui, comme on le sait, ont vu la liste de candidats proposés, laquelle contenait le nom de juges du Québec siégeant à la Cour fédérale qui souhaitaient figurer parmi les candidats.

Je crois qu'il s'agit d'un sujet qui peut sembler un peu obscur et pointu pour la plupart des Canadiens. En fait, le gouvernement, le premier ministre et moi-même avons demandé des avis juridiques, nous les avons reçus et nous avons agi en conséquence. Je tiens aussi à souligner que toute cette discussion a commencé quand un porte-parole de la Cour suprême a envoyé un communiqué à la presse, et que nous avons jugé bon d'y répondre et d'apporter des précisions.

[Français]

Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD): Monsieur le Président, je vous laisserai le soin de prendre connaissance des échanges qui ont eu lieu et des propos qu'ont pu tenir le ministre de la Justice et le premier ministre sur le sujet. Vous déciderez s'il s'agissait de propos parlementaires ou s'ils ont enfreint quelque règle que ce soit.

Une chose est claire et, là-dessus, à l'extérieur de la Chambre, nous ne sommes sûrement pas sous votre autorité, mais il y a une partie que le ministre oublie certainement. En effet, cela n'a pas commencé avec le communiqué de la juge en chef, mais plus tôt, par un article de journal où on a prêté des propos à des gens non identifiés des banquettes conservatrices, qui semblaient attaquer la

juge en chef de la Cour suprême du Canada. Ces propos ont été répétés par la suite par le premier ministre et le ministre, sans préciser le *timeline*, comme l'appellent les Anglais, et que la juge en chef s'est sentie obligée de rétablir.

Maintenant, je vais certainement joindre ma voix à tous ceux qui disent que c'est un épisode malheureux dans notre démocratie canadienne. J'apprécie le fait que, chaque fois que le ministre se lève à la Chambre, sachant fort bien qu'on est sous le sceau de la confidentialité, il laisse entendre des choses. Il passe très près de me donner l'impression qu'il me relève de mon devoir de confidentialité concernant ce qui a pu se produire. Toutefois, il ne faisait pas partie du comité, alors je vais lui faire grâce de la connaissance de tous les faits à ce sujet.

Cela étant dit, et au-delà de ce qui a pu se passer, la présidence devrait peut-être remettre un peu d'ordre à la suite de cet épisode. Il y a des piliers dans notre démocratie. La Cour suprême du Canada fait partie de ces piliers démocratiques. La séparation des pouvoirs est extrêmement importante. Comme avocats — et je pense que mon collègue le ministre de la Justice est avocat, tout comme moi —, on a l'obligation de s'assurer de ne pas ternir l'administration de la justice du pays. Alors il serait peut-être temps que tout le monde prenne une bonne respiration et respecte le travail de l'un et de l'autre, et surtout, le dossier irréprochable de notre juge en chef de la Cour suprême du Canada.

● (1525)

[Traduction]

Le Président: Je remercie les députés de leurs interventions. J'examinerai les arguments présentés lundi, hier et aujourd'hui afin, s'il y a lieu, de rendre ma décision à la Chambre.

AFFAIRES COURANTES

[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 à l'alinéa 36(8)b) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à 50 pétitions.

Je propose:

Que la Chambre passe maintenant à l'ordre du jour.

Le Président: Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.**Des voix:** Non.

Le Président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le Président: Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.**Le Président:** À mon avis, les oui l'emportent.*Et cinq députés ou plus s'étant levés:*

Affaires courantes

Le Président: Convoquez les députés.

● (1620)

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

Pendant le vote:

Le Président: À l'ordre. Je tiens à préciser aux députés qu'il leur suffit de saluer une ou deux fois. Ils n'ont pas à en faire plus lorsqu'ils se lèvent pour voter. Dès qu'ils entendent leur nom, ils peuvent se rasseoir.

(Vote n° 112)

POUR

Députés

Ablonczy	Adler
Albas	Albrecht
Alexander	Allen (Tobique—Mactaquac)
Allison	Ambler
Ambrose	Anders
Armstrong	Ashfield
Aspin	Baird
Bateman	Bergen
Bernier	Bezan
Blaney	Block
Boughen	Braid
Breitkreuz	Brown (Leeds—Grenville)
Brown (Newmarket—Aurora)	Brown (Barrie)
Bruinooge	Butt
Calandra	Calkins
Cannan	Carmichael
Carrie	Chisu
Chong	Clarke
Clement	Crockatt
Daniel	Davidson
Dechert	Devolin
Dreeshen	Duncan (Vancouver Island North)
Dykstra	Falk
Fantino	Findlay (Delta—Richmond East)
Finley (Haldimand—Norfolk)	Fletcher
Galipeau	Gallant
Gill	Glover
Goguen	Goodyear
Gosal	Gourde
Grewal	Harper
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Hayes	Hiebert
Hillyer	Hoback
Holder	James
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)	Kerr
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lauzon	Lebel
Leaf	Leitch
Lemieux	Leung
Lizon	Lobb
Lukiwski	Lunney
MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Maguire	Mayes
McColeman	McLeod
Menegakis	Merrifield
Miller	Moore (Fundy Royal)
Nicholson	Norlock
Obhrai	O'Connor
Oliver	O'Neill Gordon
Opitz	O'Toole
Payne	Poilievre
Preston	Raiitt
Rajotte	Reid
Rempel	Richards
Ritz	Schellenberger
Seeback	Shea
Shipley	Shory
Smith	Sopuck
Sorenson	Stanton
Strahl	Sweet
Toet	Trost
Truppe	Uppal
Valcourt	Van Kesteren
Van Loan	Wallace
Warawa	Warkentin
Watson	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)
Weston (Saint John)	Wilks

Wong
Yelich
Young (Vancouver South)

Woodworth
Young (Oakville)
Zimmer— 142

CONTRE

Députés

Allen (Welland)	Andrews
Angus	Ashton
Aubin	Ayala
Bélanger	Benskin
Bevington	Blanchette
Blanchette-Lamothe	Boivin
Borg	Boulerice
Boutin-Sweet	Brahmi
Brisson	Brosseau
Byrne	Caron
Casey	Chicoine
Chisholm	Choquette
Christopherson	Cleary
Comartin	Côté
Cotler	Crowder
Cullen	Cuzner
Davies (Vancouver Kingsway)	Davies (Vancouver East)
Day	Dewar
Dion	Dionne Labelle
Donnelly	Doré Lefebvre
Dubé	Dubourg
Duncan (Etobicoke North)	Duncan (Edmonton—Strathcona)
Dusseau	Easter
Eyking	Fortin
Freeland	Freeman
Fry	Garneau
Garrison	Genest
Genest-Jourdain	Giguère
Godin	Goodale
Gravelle	Grogulé
Harris (Scarborough Southwest)	Harris (St. John's East)
Hsu	Hughes
Hyer	Jacob
Jones	Julian
Kellway	Lamoureux
Larose	Latendresse
Laverdière	LeBlanc (Beauséjour)
LeBlanc (LaSalle—Émard)	Leslie
Liu	MacAulay
Mai	Masse
Mathysen	May
McCallum	McGuinty
McKay (Scarborough—Guildwood)	Michaud
Moore (Abitibi—Témiscamingue)	Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)
Mourani	Mulcair
Murray	Nantel
Nicholls	Nunez-Melo
Pacetti	Papillon
Péclet	Pilon
Quach	Rafferty
Rankin	Rathgeber
Ravignat	Raynault
Regan	Rousseau
Saganash	Sandhu
Scarpaleggia	Scott
Sellah	Sgro
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Sims (Newton—North Delta)	
Sitsabaiesan	St-Denis
Stewart	Stoffer
Sullivan	Thibeault
Toone	Tremblay
Turmel	Valeriote— 126

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

Le député de Toronto—Danforth invoque le Règlement.

M. Craig Scott: Monsieur le Président, je prends la parole avec votre permission pour ajouter au recours au Règlement soulevé par la députée de Saanich—Gulf Islands.

Le Président: Je vais épargner cette peine au député, car je suis prêt à rendre ma décision sur la question. C'est justement le point suivant à l'ordre du jour. Je crois que le député constatera que ma décision répond probablement à ce qu'il aurait soulevé.

Voilà que le leader parlementaire de l'opposition veut intervenir lui aussi.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, le député de Toronto—Danforth vous avait prévenu de ce recours au Règlement. Vous savez combien il est important que l'information parvienne bel et bien à votre bureau.

Par ailleurs, il semble qu'encore une fois, les députés de l'autre côté de la Chambre font fi du décorum. J'espère qu'ils commenceront à...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre. Il m'est impossible d'entendre le député de Burnaby—New Westminster, qui n'a pas terminé son intervention, je crois. Je lui demande de poursuivre.

Je vois que le député d'Ottawa—Orléans souhaite intervenir; je lui donnerai la parole dans un instant.

M. Peter Julian: Merci, monsieur le Président.

Monsieur le Président, le député de Toronto—Danforth a bel et bien prévenu la présidence. Il a mentionné hier qu'il reviendrait sur le sujet. Nous comprenons l'importance de votre décision, mais il reste toutefois important que le député de Toronto—Danforth vous présente ses arguments, qui pourraient guider la décision que vous rendrez ultimement.

Le Président: Je comprends le député de Burnaby—New Westminster. Le député de Toronto—Danforth et lui ont indiqué, hier, leur désir de revenir sur ces questions, et je leur ai conseillé de le faire dès que possible, sachant que le projet de loi serait sous peu à l'ordre du jour.

Je peux assurer au député que la décision à laquelle je suis arrivé est complète et saura répondre à toutes ses préoccupations ainsi qu'à celles du député de Toronto—Danforth.

Le député d'Ottawa—Orléans invoque lui aussi le Règlement.

M. Royal Galipeau (Ottawa—Orléans, PCC): Monsieur le Président, j'invoque le Règlement, sachant qu'il y aura probablement lieu de soulever la question de privilège demain. Je profite de la présence du leader parlementaire de l'opposition pour le faire.

Je remarque que l'opposition officielle a pris son temps durant le vote aujourd'hui. Ils ont beau avoir le droit d'avoir agi de la sorte, je tiens à les mettre en garde que, ce soir...

Des voix: Oh, oh!

Le Président: À l'ordre. Il y a des députés qui se souciaient du manque de décorum lorsque le député de Burnaby—New Westminster cherchait à présenter son argument. Je demanderais donc à ces députés de faire preuve du respect qu'ils réclamaient il y a quelques instants et de laisser parler le député d'Ottawa—Orléans.

Le député d'Ottawa—Orléans a la parole.

M. Royal Galipeau: Monsieur le Président, six votes sur des initiatives parlementaires sont prévus ce soir, à 18 heures. Toutes ces affaires seront mises au voix. Aucun résultat ne sera appliqué au vote

Décision de la présidence

suivant, et chaque vote devrait normalement prendre de sept à huit minutes.

Les députés, y compris ceux de l'opposition, savent que je ne manque jamais un vote. Ils savent que je quitte mon lit d'hôpital pour venir voter, et il est parfois très douloureux de demeurer ainsi accroupi à ma place.

Les sept votes prévus devraient prendre au plus 60 minutes, et c'est tout ce que je saurais endurer. Cependant, si les députés agissent ce soir comme ils ont agi aujourd'hui, je vais devoir quitter l'enceinte, et si je la quitte, ce sera parce qu'ils auront porté atteinte à mon privilège de voter.

Le Président: Je remercie le député de son intervention. Bien évidemment, la présidence s'efforce toujours de garder de telles circonstances particulières à l'esprit; comme toujours, je ferai mon possible pour veiller au déroulement ordonné des travaux ce soir.

* * *

• (1625)

[Français]

RECOURS AU RÈGLEMENT

LES AMENDEMENTS À L'ÉTAPE DU RAPPORT — DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le Président: Avant de parler du choix et du regroupement des motions à l'étape du rapport du projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi électorale du Canada et d'autres lois et modifiant certaines lois en conséquence, j'aimerais revenir sur le rappel au Règlement soulevé le 6 mai 2014 par l'honorable députée de Saanich—Gulf Islands.

[Traduction]

Je remercie la députée de Saanich—Gulf Islands d'avoir soulevé la question, ainsi que le leader du gouvernement à la Chambre, le leader à la Chambre de l'opposition officielle, et les députés de Toronto—Danforth, de Bas-Richelieu—Nicolet—Bécancour et de Winnipeg-Nord pour leurs commentaires.

La députée de Saanich—Gulf Islands s'est dite préoccupée par le fait que le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre a adopté une motion portant que les questions restantes qui sont nécessaires pour disposer des travaux relatifs à l'étude article par article du projet de loi soient mises aux voix à une heure précise, ce qui revient dans les faits à fixer une échéance pour la fin du débat. Elle a affirmé que cette motion contredisait une motion antérieure du comité, adoptée le 29 octobre 2013, qui autorise les députés n'appartenant pas à un parti reconnu à faire des observations relativement aux amendements qu'ils proposent avant que ceux-ci soient mis aux voix au comité. Or, l'échéance qui a été imposée a eu pour effet d'empêcher la députée de faire des observations au sujet de ses amendements, comme la motion du 29 octobre 2013 l'y autorise. Pour cette raison, la députée de Saanich—Gulf Islands a fait valoir que les amendements de fond, même s'ils ont déjà été mis aux voix par le comité, devraient être choisis aux fins du débat à l'étape du rapport. Plusieurs députés ont ensuite pris la parole pour appuyer le rappel au Règlement de la députée de Saanich—Gulf Island.

Initiatives ministérielles

Dans sa réponse, le leader du gouvernement à la Chambre a avancé deux arguments principaux. Premièrement, il a rappelé à la Chambre que le pouvoir du Président en ce qui a trait au choix des motions à l'étape du rapport se limite à déterminer si celles-ci ont déjà été présentées à l'étape du comité ou auraient pu l'être. Deuxièmement, il a signalé que l'échéance fixée par le comité s'applique de la même manière à tous les députés et qu'il n'est donc pas exact d'affirmer que les députés indépendants ou n'appartenant pas à un parti reconnu sont pénalisés plus que les autres à cet égard.

[Français]

En l'occurrence, il convient de rappeler à la Chambre en quoi consistent les pouvoirs du Président en ce qui concerne le choix des amendements à l'étape du rapport. Pour remettre les choses en contexte, je renvoie les députés à une déclaration faite le 21 mars 2001 par le Président Milliken, à la page 1991 des *Débats de la Chambre des communes*, qui établit les lignes directrices sur lesquelles je me base pour m'acquitter de ma responsabilité à l'égard du choix des motions à l'étape du rapport. Le Président Milliken a précisé clairement sa pensée lorsqu'il a déclaré:

[...] je recommande fortement à tous les députés et à tous les partis de se prévaloir pleinement de la possibilité de proposer des amendements à l'étape du comité afin que l'étape du rapport retrouve sa vocation originale, celle de permettre à la Chambre d'étudier le rapport du comité et le travail accompli par celui-ci [...]

[Traduction]

Ces principes ressortent également des notes d'interprétation qui accompagnent les paragraphes 76(5) et 76.1(5) du Règlement. Les auteurs de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, deuxième édition, élaborent davantage au sujet de ces principes lorsqu'ils écrivent, aux pages 783 et 784:

[...] le Président ne devrait normalement choisir que les motions d'amendement qui n'auraient pu être présentées en comité.

J'aimerais rappeler aux députés que les lignes directrices pour le choix des amendements précisent qu'il faut déterminer, d'une part, si les amendements auraient pu être présentés en comité et, d'autre part, s'ils ont été rejetés par celui-ci. Dans le cas de l'étude en comité du projet de loi C-23, tous les membres du comité ainsi que tous les députés indépendants intéressés ont eu la possibilité de présenter des amendements au comité, et certains de ces amendements ont été rejetés. La députée demande maintenant à la présidence, en vertu de son pouvoir de choisir les amendements, de se prononcer sur la question de savoir si ces amendements ont reçu une attention suffisante de la part du comité.

Il est évident que le comité a décidé de procéder à l'étude du projet de loi C-23 d'une certaine façon. Une motion établissant le processus qui serait suivi a été proposée, débattue, puis adoptée. Au même titre que les modalités pour la présentation et la discussion d'amendements, le délai fixant le moment où prennent fin les débats a été établi par une motion du comité. Ces décisions relèvent de la responsabilité exclusive du comité. Je ne crois pas qu'il revienne à la présidence de mettre en doute la façon dont les comités décident de mener leurs travaux.

• (1630)

La députée me demande de choisir des motions pour étude à l'étape du rapport parce qu'elle n'a pas pu en débattre en comité. Ce faisant, elle a cité la décision que j'ai rendue le 12 décembre 2012, dans laquelle j'ai affirmé que je continuerais à choisir des motions de députés indépendants pour étude à l'étape du rapport jusqu'à ce que soit trouvée une méthode satisfaisante leur permettant de participer à l'étude article par article du comité. Je crois comprendre que la députée a jugé insatisfaisantes les occasions offertes par le Comité de la procédure et des affaires de la Chambre relativement au projet de

loi C-23. D'autres membres du comité ont abondé dans le même sens en exprimant leur insatisfaction quant au fait que certains amendements n'ont pu faire l'objet d'un débat une fois échu le délai que s'était imposé le comité. Cela dit, il m'apparaît clair que le comité a examiné et mis aux voix tous les amendements que la députée me demande de choisir.

[Français]

En 2006, le Président Milliken a dû se pencher sur une situation similaire concernant le projet de loi C-24, Loi de 2006 sur les droits d'exportation de produits de bois d'oeuvre.

Le 6 novembre 2006, l'honorable député de Burnaby—New Westminster a invoqué le Règlement au sujet de la décision du Comité permanent du commerce international de limiter le débat et d'imposer un délai strict fixant le moment où prendraient fin les débats.

Bien que la situation fut différente dans la mesure où le député était membre du comité en cause, je crois que la réponse du Président Milliken, qui se trouve à la page 4 756 des *Débats*, est instructive.

[...] je crois que les comités sont maîtres de leur propre procédure. Ils peuvent parfaitement bien adopter des règles sur la conduite de leurs propres travaux. [...] Le comité peut amender le projet de loi. Il a fixé des règles concernant la manière dont ces amendements seraient traités et la manière dont les députés aborderaient les questions soulevées par ces amendements. Il me semble que le comité pouvait très bien agir comme il l'a fait et qu'il a exercé ses pouvoirs tout à fait normalement.

[Traduction]

Lorsque le projet de loi avait été repris à l'étape du rapport, le député de Burnaby—New Westminster avait présenté un grand nombre d'amendements qui avaient déjà été rejetés en comité et avait demandé à la présidence de les choisir au motif qu'ils n'avaient pas fait l'objet d'un débat en comité.

Dans une décision que j'ai rendue à titre de Président suppléant le 21 novembre 2006, qui se trouve à la page 5125 des *Débats*, j'ai refusé de les choisir et j'ai rappelé à la Chambre:

[...] la présidence choisira les motions modifiant un amendement qui ont été adoptées en comité, les motions qui apportent des modifications consécutives à un amendement adopté par le comité et les motions qui suppriment un article du projet de loi.

Ces cas-là mis à part, la présidence hésite à choisir des motions à moins qu'un député présente un argument convaincant quant à leur caractère exceptionnel.

Du point de vue de la présidence, conformément aux précédents, je ne vois pas en quoi l'imposition d'un délai fixant le moment où prennent fin les débats constitue un argument justifiant le choix pour étude à l'étape du rapport d'amendements qui ont déjà été présentés et rejetés en comité.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

LOI SUR L'INTÉGRITÉ DES ÉLECTIONS

La Chambre reprend l'étude du projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi électorale du Canada et d'autres lois et modifiant certaines lois en conséquence, dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

●(1635)

[Traduction]

DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

Le Président: Au total, 145 motions d'amendement figurent au *Feuilleton des avis* pour l'étude à l'étape du rapport du projet de loi C-23.

[Français]

Les motions n^{os} 55, 58, 60, 63, 86, 87, 90, 92 à 95 et 100 ne seront pas choisies par la présidence, car elles ont été défaites en comité.

[Traduction]

Toutes les autres motions ont été examinées, et la présidence est convaincue qu'elles sont conformes aux lignes directrices concernant la sélection des motions d'amendement à l'étape du rapport énoncées dans l'annotation au paragraphe 76.1(5) du Règlement.

Les motions n^{os} 1 à 54, 56, 57, 61, 62, 64 à 85, 88, 89, 91, 96 à 99 et 101 à 145 seront groupées pour les fins du débat et mises aux voix selon les modalités que l'on peut consulter au bureau.

[Français]

Je vais maintenant soumettre les motions n^{os} 1 à 54, 56, 57, 61, 62, 64 à 85, 88, 89, 91, 96 à 99 et 101 à 145 à la Chambre.

[Traduction]

Mais tout d'abord, conformément à l'article 39 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 Vancouver Quadra, L'infrastructure; le député de Malpeque, La défense nationale.

MOTIONS D'AMENDEMENT

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD) propose:

Motion n^o 1

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 1.

Motion n^o 2

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 2.

Motion n^o 3

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 3.

Motion n^o 4

Que le projet de loi C-23, à l'article 3, soit modifié par substitution, à la ligne 18, page 5, de ce qui suit:

« (2) Le mandat du directeur général des élections n'est renouvelable qu'une seule fois; toutefois, la personne qui a servi à titre de »

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.) propose:

Motion n^o 5

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 4.

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD) propose:

Motion n^o 6

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 5.

Motion n^o 7

Que le projet de loi C-23, à l'article 5, soit modifié:

a) par substitution, à la ligne 4, page 6, de ce qui suit:

« membres peuvent, dans les vingt jours suivant »

b) par substitution, à la ligne 22, page 6, de ce qui suit:

« dans les soixante-cinq jours suivant le jour où la »

c) par substitution, à la ligne 24, page 6, de ce qui suit:

« de soixante-cinq jours coïncide, en tout ou en partie »

d) par substitution, à la ligne 27, page 6, de ce qui suit:

« paragraphe (5), au plus tard soixante-cinq jours après »

Motion n^o 8

Que le projet de loi C-23, à l'article 5, soit modifié:

Initiatives ministérielles

a) par substitution, à la ligne 9, page 7, de ce qui suit:

« membres peuvent, dans les vingt jours suivant »

b) par substitution, à la ligne 16, page 7, de ce qui suit:

« (4) Dans les soixante-cinq jours suivant le jour où »

c) par substitution, à la ligne 22, page 7, de ce qui suit:

« période de soixante-cinq jours coïncide, en tout ou en »

d) par substitution, à la ligne 25, page 7, de ce qui suit:

« soixante-cinq jours après le jour du scrutin. »

Motion n^o 9

Que le projet de loi C-23, à l'article 5.1, soit modifié par substitution, à la ligne 36, page 8, de ce qui suit:

« le régime de la présente loi, notamment tout renseignement qu'il détient à l'égard de la perpétration d'une infraction fédérale ou provinciale par un individu si, à son avis, il existe des éléments de preuve touchant cette infraction. »

Motion n^o 10

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 6.

Motion n^o 11

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 7.

Motion n^o 12

Que le projet de loi C-23, à l'article 7, soit modifié par adjonction, après la ligne 24, page 9, de ce qui suit:

« (2) Dans les deux ans suivant la première élection générale tenue après l'entrée en vigueur du présent article, le comité consultatif des partis politiques, constitué en vertu du paragraphe 21.1(1), donne au directeur général des élections son opinion sur les effets du présent article. »

Motion n^o 13

Que le projet de loi C-23, à l'article 7, soit modifié par substitution, à la ligne 24, page 9, de ce qui suit:

« primaire et du secondaire ainsi qu'à tout groupe ciblé. »

Motion n^o 14

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 8.

Motion n^o 15

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 10.

Motion n^o 16

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 18.

Motion n^o 17

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 19.

Motion n^o 18

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 20.

Motion n^o 19

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 21.

Motion n^o 20

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 22.

Motion n^o 21

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 25.

●(1640)

[Français]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.) propose:

Motion n^o 22

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 26.

Motion n^o 23

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 30.

[Traduction]

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD) propose:

Motion n^o 24

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 31.

Initiatives ministérielles

[Français]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.) propose:

Motion n° 25

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 32.

Motion n° 26

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 37.

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD) propose:

Motion n° 27

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 39.

[Traduction]

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV) propose:

Motion n° 28

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 41.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.) propose:

Motion n° 29

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 43.

[Français]

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD) propose:

Motion n° 30

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 48

Motion n° 31

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 49.

Motion n° 32

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 52.

Motion n° 33

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 53.

Motion n° 34

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 54.

Motion n° 35

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 56.

Motion n° 36

Que le projet de loi C-23, à l'article 56, soit modifié par suppression des lignes 7 et 8, page 32.

Motion n° 37

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 57.

[Traduction]

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV) propose:

Motion n° 38

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 58.

[Français]

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD) propose:

Motion n° 39

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 59.

Motion n° 40

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 62.

Motion n° 41

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 64.

Motion n° 42

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 67.

Motion n° 43

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 67.1.

Motion n° 44

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 69.

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.) propose:

Motion n° 45

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 73.

[Français]

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD) propose:

Motion n° 46

Que le projet de loi C-23, à l'article 77, soit modifié par substitution, à la ligne 11, page 49, de ce qui suit:

« ans après la fin de la période électorale et fournit au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes: »

Motion n° 47

Que le projet de loi C-23, à l'article 77, soit modifié par adjonction, après la ligne 19, page 49, de ce qui suit:

« 348.161 Pour le calcul de la période pendant laquelle chaque script doit être conservé conformément à l'article 348.16, la période de trois ans commence lorsque le script ou un script essentiellement semblable est utilisé pour la dernière fois par un même appelant. »

Motion n° 48

Que le projet de loi C-23, à l'article 77, soit modifié par adjonction, après la ligne 19, page 49, de ce qui suit:

« 348.161 Il est entendu que l'exigence prévue à l'article 348.16 concernant la conservation, pendant trois ans, des scripts et enregistrements qui y sont visés n'a pas pour effet d'empêcher le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes d'établir un système d'engagement volontaire à l'intention des fournisseurs de services d'appel dans le cadre duquel ceux-ci s'engagent à conserver les scripts et enregistrements pendant des périodes de plus de trois ans. »

Motion n° 49

Que le projet de loi C-23 soit modifié par adjonction, après la ligne 21, page 51, de ce qui suit:

« 351.11 Il est interdit à tout tiers étranger qui n'a pas su s'enregistrer d'engager des dépenses de publicité électorale de 500 \$ ou plus au total. »

Motion n° 50

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 80.

Motion n° 51

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 81.

Motion n° 52

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 82.

Motion n° 53

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 83.

Motion n° 54

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 84.

Motion n° 56

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 85.

Motion n° 57

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 86.

Motion n° 61

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 87.

Motion n° 62

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 88.

Motion n° 64

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 89.

Motion n° 65

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 90.

Motion n° 66

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 91.

Motion n° 67

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 92.

Motion n° 68

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 93.

Motion n° 69

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 94.

Motion n° 70

Initiatives ministérielles

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 94.1.
Motion n° 71

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 95.
Motion n° 72

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 96.
Motion n° 73

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 97.
Motion n° 74

Que le projet de loi C-23, à l'article 97, soit modifié

- a) par substitution, à la ligne 32, page 195, de ce qui suit:
« tiers étrangers enregistrés et non enregistrés de dépenses de publicité »
- b) par substitution, à la ligne 5, page 196, de ce qui suit:
« 351.1 (engagement par des tiers étrangers enregistrés et non enregistrés »

Motion n° 75

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 98.
Motion n° 76

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 99.
Motion n° 77

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 100.
Motion n° 78

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 101.
Motion n° 79

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 102.
Motion n° 80

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 103.
Motion n° 81

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 104.
Motion n° 82

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 105.
Motion n° 83

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 106.
Motion n° 84

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 107.
Motion n° 85

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 108.
Motion n° 88

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 109.
Motion n° 89

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 110.
Motion n° 91

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 111.
Motion n° 96

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 112.
Motion n° 97

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 113.
Motion n° 98

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 114.
Motion n° 99

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 115.
Motion n° 101

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 116.
Motion n° 102

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 117.
Motion n° 103

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 118.
Motion n° 104

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 119.
Motion n° 105

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 120.
Motion n° 106

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 121.
Motion n° 107

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 122.
Motion n° 108

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 123.
Motion n° 109

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 124.
Motion n° 110

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 125.
Motion n° 111

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 126.
Motion n° 112

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 127.
Motion n° 113

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 128.
Motion n° 114

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 129.
Motion n° 115

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 130.
Motion n° 116

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 131.
Motion n° 117

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 132.
Motion n° 118

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 133.
Motion n° 119

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 134.
Motion n° 120

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 135.
Motion n° 121

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 136.
Motion n° 122

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 137.
Motion n° 123

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 138.
Motion n° 124

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 139.
Motion n° 125

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 140.
Motion n° 126

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 141.
Motion n° 127

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 142.
Motion n° 128

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 143.
Motion n° 129

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 144.
Motion n° 130

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 145.
Motion n° 131

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 146.
Motion n° 132

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 147.
Motion n° 133

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 148.
Motion n° 134

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 149.
Motion n° 135

Initiatives ministérielles

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 150.
Motion n° 136

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 151.
Motion n° 137

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 152.
Motion n° 138

Que le projet de loi C-23, à l'article 152, soit modifié par adjonction, après la ligne 10, page 242, de ce qui suit:

« (1.2) Le rapport comporte également toute préoccupation quant aux pouvoirs conférés au commissaire par la Loi électorale du Canada. »

Motion n° 139

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 153.
Motion n° 140

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 154.
Motion n° 141

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 155.
Motion n° 142

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 156.
Motion n° 143

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 157.
Motion n° 144

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'article 158.
Motion n° 145

Que le projet de loi C-23 soit modifié par suppression de l'annexe 1.

• (1705)

[Traduction]

M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD): Monsieur le Président, nous sommes à l'étape du rapport de l'étude du projet de loi C-23, qui s'est révélée une longue odyssée jusqu'à présent: le projet de loi se heurte à une forte résistance de la part de l'opposition officielle; de nombreux segments de la société canadienne, dont des organismes et des universitaires, se sont joints à la lutte; et nous soupçonnons également une résistance considérable de la part de certains conservateurs qui ne restent pas insensibles aux pressions exercées par l'opposition et la société civile.

Il vaut la peine de récapituler pour comprendre comment nous en sommes venus là.

En mars 2012, le NPD a déposé une motion, qui a récolté l'appui unanime de la Chambre, demandant au gouvernement de déposer dans un délai de six mois, c'est-à-dire au plus tard en septembre 2012, un projet de loi en vue de régler la question de l'impossibilité d'engager des poursuites judiciaires lorsque des appels frauduleux sont effectués en campagne électorale, de même que pour augmenter les pouvoirs d'Élections Canada, et notamment habilitier le directeur général des élections à exiger des reçus et documents d'appui pour justifier les dépenses électorales des partis nationaux, car, croyez-le ou non, le directeur général des Élections n'a pas accès à ces documents à l'heure actuelle.

Eh bien, six mois plus tard, en septembre 2012, aucun projet de loi n'a été déposé pour gérer ce genre de fraude et accroître les pouvoirs d'enquête d'Élections Canada.

En octobre, comme il était clair que le gouvernement ne réglerait pas ce problème prioritaire comme il l'avait promis en appuyant la motion de mars 2012, j'ai déposé un projet de loi d'initiative parlementaire proposant un système, je dirais très minimal, de registre de communication avec les électeurs afin de contrer les appels frauduleux relatifs aux campagnes électorales, ainsi qu'une ou deux dispositions visant à renforcer les sanctions associées à ce genre de fraude.

J'ai dit au ministre de l'époque que cette démarche n'avait pour but que d'aider et d'inciter le gouvernement à se pencher sur la question,

puisque de toute évidence, il peinait à respecter le délai prévu. J'ai dit que j'étais disponible si l'on voulait me consulter et que, vu les ressources dont il dispose, je m'attendais à ce que le gouvernement soit en mesure de proposer un système encore plus efficace.

Or, en avril 2013, nous n'avions toujours pas vu de projet de loi, malgré les nombreuses fois où je m'en suis enquis à la Chambre.

L'ancien ministre a annoncé soudainement, un mardi d'avril, à l'occasion d'une conférence de presse très bien organisée, qu'il déposerait le projet de loi manquant deux jours plus tard, soit le jeudi. Le lendemain, la rumeur courait que le projet de loi annoncé ne serait pas déposé du tout, rumeur qui s'est finalement avérée. Nous ne saurons jamais exactement quelle révolte a eu lieu au sein du caucus conservateur pour que les choses tournent ainsi, mais nous savons qu'une révolte a bel et bien eu lieu et que le ministre d'alors s'est, peu de temps après, fait remplacer par l'actuel ministre.

Il aura fallu presque toute une année après cet événement, soit jusqu'en mars de cette année, avant que le projet de loi ne soit finalement déposé, deux ans après la motion présentée en mars 2012, alors que le gouvernement avait accepté de déposer un projet de loi dans les six mois, et 18 mois après le délai prévu.

Il a fallu tout ce temps pour présenter un projet de loi que nous avons baptisé « loi sur le manque d'intégrité des élections », ce qui explique pourquoi la première motion à l'étape du rapport vise à supprimer le titre du projet de loi intitulé par le gouvernement « Loi sur l'intégrité des élections ». Aucun autre titre ne pourrait être plus digne d'un roman d'Orwell. Le gouvernement a déjà proposé des titres tout aussi non représentatifs du contenu des projets de loi, mais celui-ci, franchement, est le comble.

• (1710)

Cependant, 18 heures après le dépôt du projet de loi, en tant que porte-parole de la réforme démocratique, je devais avoir lu et analysé un projet de loi de 242 pages et m'en être fait une première idée pour être prêt à répondre au ministre dès le commencement du débat à l'étape de la deuxième lecture.

Très peu de temps après, le leader à la Chambre se levait pour donner avis d'une motion d'attribution de temps. La motion d'attribution de temps a été imposée sans tarder, et nous n'avons pu débattre que très peu du projet de loi.

Le projet de loi a ensuite été renvoyé au comité, où l'opposition officielle, le NPD, a tenté de convaincre le Comité de la procédure et des affaires de la Chambre de permettre que les délibérations aient lieu partout au pays afin que l'opinion des Canadiens soit entendue. Mon collègue d'Hamilton-Centre a eu recours à une puissante manœuvre d'obstruction afin de faire savoir au gouvernement à quel point nous étions sérieux. Finalement, après 10 heures de débat, nous avons dû nous résigner au fait que nos arguments étaient restés sans suite.

Le comité a entendu 71 témoins, dont un seul s'est dit entièrement favorable au projet de loi. Je répète: 1 témoin sur 71. La plupart des autres en avaient contre de larges pans du texte. Quant à ceux dont les critiques visaient une ou deux dispositions en particulier, ils se sont montrés extrêmement pessimistes quand aux effets qu'aurait le projet de loi. Je songe ici au directeur général des élections, au commissaire d'Élections Canada, aux anciens commissaires et directeur général des élections, à l'ancienne vérificatrice générale, à nul autre que Preston Manning, et j'en passe.

Initiatives ministérielles

Lors de l'étude article par article, on nous a imposé un échéancier fabriqué de toutes pièces. Après 10 heures de séance, la guillotine est tombée à 17 heures jeudi dernier, et tout a pris fin, même si nous n'avions passé en revue que le cinquième des 252 pages, la moitié des articles et la moitié des amendements proposés par l'opposition. D'ailleurs, en ce qui concerne ces amendements — ceux qui ont fait l'objet d'un débat et sur lesquels nous avons pu nous prononcer après l'étude article par article —, pas un seul des amendements proposés par l'opposition officielle n'a eu la faveur des ministériels. Un simulacre de processus.

Nous avons eu beau étudier les amendements du gouvernement dans un esprit d'ouverture, appuyer ceux qui avaient du bon sens, chercher à amender ceux qui devaient l'être et proposer certains éléments qui, à notre avis, correspondaient en tous points à l'optique défendue par le gouvernement, les membres conservateurs du comité ont malgré tout refusé de joindre leurs votes aux nôtres.

Par exemple, quand il est devenu clair que le gouvernement n'allait pas laisser le directeur général des élections autoriser l'utilisation de la carte d'information de l'électeur comme seconde pièce d'identité; bref, quand nous avons compris que cette bataille était perdue, nous avons proposé un amendement qui disait simplement que le directeur général des élections devait faire inscrire sur lesdites cartes d'information de l'électeur que les gens ne pouvaient pas s'en servir pour s'identifier le jour du scrutin, car nous voulions éviter le chaos qui aurait pu se produire en 2015 à cause des centaines de milliers d'électeurs qui s'en étaient justement servis à cette fin en 2011. Un amendement tout ce qu'il y a de plus simple et de plus constructif, quoi.

Comme il a été proposé deux minutes avant l'expiration du délai, les ministériels ont eu toute la nuit pour y réfléchir. Quand ils sont revenus, le lendemain, ils nous ont dit que, aussi désolés soient-ils, ils ne pouvaient pas voter en sa faveur. Voilà le climat dans lequel nous devons faire notre travail.

Il faut dire que les efforts de l'opposition officielle et la résistance de la société civile ont réussi à faire reculer le gouvernement sur des points importants. L'exception relative au financement des partis, qui a fait l'objet de critiques d'un bout à l'autre du pays, a été supprimée. La disposition qui aurait permis au parti s'étant classé premier aux dernières élections de nommer les superviseurs des centres de scrutin a aussi été supprimée.

Par ailleurs, la preuve de résidence par un répondant a été rétablie dans le projet de loi grâce aux pressions que nous avons exercées. La durée de conservation des documents — du moins, de certains documents — dans le Registre de communication avec les électeurs est passée d'un à trois ans. Élections Canada peut maintenant sensibiliser les étudiants dans les écoles, quoiqu'il ne puisse toujours pas le faire pour le reste de la population. De plus, le directeur général des élections pourra parler librement aux électeurs de tous les sujets de son choix; le gouvernement a refusé d'inscrire cet aspect dans les amendements, mais nous le lui avons au moins fait promettre.

• (1715)

Ce sont de grandes réalisations dont le mérite revient aux Canadiens qui ont résisté, comme l'a dit Sheila Fraser, à cette atteinte à la démocratie.

Il n'en reste pas moins que les autres problèmes que posent ce projet de loi sont énormes. Cette mesure législative est bien pire que l'actuelle Loi électorale du Canada. Nous ne l'appuierons donc pas et nous chercherons autant que possible à présenter à l'étape du rapport

les quelques autres amendements que l'opposition officielle peut encore présenter.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je sais que j'aurai l'occasion de parler du projet de loi sous peu, mais je voulais prendre la parole le plus tôt possible au sujet du processus.

Il est très important que nous reconnaissons que le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui n'est rien d'autre qu'une mesure que les conservateurs proposent sans pouvoir démontrer qu'ils ont vraiment consulté qui que ce soit en dehors de leur caucus, et encore, je crois que ce ne sont pas tous les membres du caucus conservateur qui ont été consultés. Je crois qu'il s'agit essentiellement d'un projet de loi imposé par le Cabinet du premier ministre.

Les conservateurs l'appellent le projet de loi sur l'intégrité des élections, mais il n'a rien à voir avec l'intégrité. Compte tenu de l'importance du projet de loi et de la démocratie pour le Canada, le député ne croit-il pas que toute modification à la loi électorale devrait se fonder sur un consensus, et qu'on aurait dû demander l'avis de spécialistes, y compris au sein d'organismes comme Élections Canada?

M. Craig Scott: Monsieur le Président, je voudrais refuser de répondre à une question concernant l'intégrité du processus démocratique provenant de ce député, compte tenu du fait que le Parti libéral est en train de miner complètement l'intégrité de toute forme de processus au sein du Bureau de régie interne et du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, comme le temps file, cette intervention est peut-être la seule occasion que j'aurai de parler du projet de loi à l'étape du rapport.

Je tiens à remercier le député de Toronto—Danforth et l'opposition officielle d'avoir défendu si clairement les droits des petits partis et des députés indépendants, notamment ceux de prendre la parole à l'étape du rapport et de présenter des amendements de fond, lorsque ces droits ont été brimés dans le cadre des travaux du comité, pour des raisons indépendantes de notre volonté.

La question que j'aimerais poser au député est la suivante: en tant que parlementaires qui avons un profond attachement pour la Chambre des communes et la démocratie parlementaire fondée sur le modèle de Westminster, que pouvons-nous faire, alors que nous les voyons constamment abaissées, bafouées, outragées et méprisées? Comment trouver le moyen de bien faire comprendre que la démocratie est en péril au Canada?

M. Craig Scott: Monsieur le Président, je remercie la députée de Saanich—Gulf Islands de la passion qu'elle voue à ce sujet, passion que je partage également. Au cours de l'année qui vient, nous aurons le devoir de faire en sorte que les Canadiens n'oublient pas en quoi consiste le projet de loi et quelle lutte nous avons dû mener uniquement pour qu'il soit un peu moins pire que lorsqu'il a été présenté.

Nous ne pouvons effectivement pas nous permettre de subir le règne d'un autre gouvernement qui agit comme celui qui est actuellement au pouvoir. En plus de rappeler aux Canadiens l'enjeu des élections de 2015, nous devons les convaincre d'unir leurs efforts à ceux du NPD et du Parti vert en vue de transformer le système électoral en un système fondé sur la représentation proportionnelle, de manière à ce que cette institution qu'est le Parlement n'ait plus jamais à subir les outrages d'un gouvernement comme celui qui est au pouvoir, qui a été élu avec moins de 40 % des voix mais qui a obtenu plus de 50 % des sièges.

Initiatives ministérielles

[Français]

Mme Alexandrine Latendresse (Louis-Saint-Laurent, NPD): Monsieur le Président, je tiens vraiment à remercier mon collègue qui travaille très fort sur ce dossier.

J'ai eu la chance d'étudier le projet de loi avec lui en comité. J'aimerais qu'il nous fasse rapidement un petit survol de toutes les choses qui manquent encore dans le projet de loi. Par exemple, on n'a pas eu le temps, en comité, de débattre des articles et des amendements qui concernaient toutes les différentes choses qui toucheront le commissaire aux élections, qui est notre enquêteur sur les fraudes électorales. Il y a plusieurs choses qui manquent à propos des pouvoirs confiés au commissaire.

Pourrait-il nous parler de cela et des différentes choses qu'il n'y a toujours pas dans ce projet de loi, qui font que ce n'est pas un projet de loi acceptable pour notre Parlement présentement?

• (1720)

[Traduction]

M. Craig Scott: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question. J'apprécie énormément son travail et c'est toujours un plaisir de travailler avec elle. Je lui répondrai dans ma langue afin d'être aussi précis que possible.

En effet, il est vrai que le poste de commissaire aux élections fédérales est transféré au bureau du procureur général, sous l'autorité du directeur des poursuites pénales. Nous n'avons pas pu débattre de cette question. Nous n'avons pas pu non plus discuter du fait que le directeur des poursuites pénales pouvait révoquer le commissaire aux élections fédérales pour des motifs valables.

Nous n'avons pas réussi à renverser la décision sur l'exclusion des cartes d'information de l'électeur comme pièces d'identité. Le directeur général des élections ne peut pas avoir accès aux reçus des partis relatifs à la campagne électorale. De plus, rien n'a été changé à propos des ordonnances judiciaires obligeant les témoins à coopérer aux enquêtes.

De plus, à l'exception des étudiants et des écoles, l'éducation publique demeure interdite. Enfin, non seulement il n'est pas obligatoire de transmettre les enregistrements sonores, les textes utilisés et les numéros de téléphone au CRTC, mais il n'est même pas nécessaire de les conserver.

Ce ne sont là que quelques-uns des problèmes qui restent dans le projet de loi.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Avant de poursuivre le débat, je vois que le leader du gouvernement à la Chambre invoque le Règlement.

PROJET DE LOI C-23 — AVIS DE MOTION D'ATTRIBUTION DE TEMPS

L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, puisqu'il y a eu de l'obstruction au comité, que les députés ont voté lentement aujourd'hui et, ne l'oublions pas, que 145 amendements sont proposés à l'étape du rapport, il n'est pas étonnant que je doive informer la Chambre qu'il n'a pas été possible d'arriver à un accord visé aux paragraphes 78(1) ou 78(2) du Règlement en ce qui concerne les étapes du rapport et de la troisième lecture du projet de loi C-23, Loi modifiant la Loi électorale du Canada et d'autres lois et modifiant certaines lois en conséquence. En vertu des dispositions du paragraphe 78(3) du Règlement, je donne avis que, à la prochaine séance de la Chambre, un ministre proposera une motion prévoyant pour les délibérations à ces étapes un certain nombre de jours ou d'heures.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): La Chambre apprécie cet avis.

J'informe le député de Winnipeg-Nord qu'il reste environ huit minutes à la période consacrée aux initiatives ministérielles cet après-midi. Bien entendu, il pourra utiliser le reste de son temps de parole lorsque la Chambre reprendra le débat sur cette question.

Le député de Winnipeg-Nord a la parole.

ÉTAPE DU RAPPORT

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, il est intéressant que le leader du gouvernement à la Chambre choisisse ce moment précis pour présenter une motion d'attribution de temps, ce qui équivaut à invoquer la clôture, puisque nous commençons à peine l'étude à l'étape du rapport du projet de loi, qui modifierait en profondeur la législation électorale. Il est honteux de voir comment le gouvernement a eu recours à l'attribution de temps pour faire adopter son programme législatif. Résultat? Les députés ne peuvent plus étudier comme il se doit les mesures législatives ni formuler des observations sur d'importants projets de loi.

Ce n'est pas tant moi qui jette les hauts cris que la population en général. Je représente les milliers d'habitants de la circonscription de Winnipeg-Nord, et, collectivement, nous représentons tous les Canadiens. Nous avons la responsabilité de débattre des mesures législatives. Aucun gouvernement dans l'histoire du Canada n'a autant eu recours aux motions d'attribution de temps afin d'empêcher les députés d'étudier d'importants projets de loi.

Il est paradoxal qu'il soit question cet après-midi de la législation électorale. Il s'agit d'un des grands piliers de notre société. Démocratie, liberté, primauté du droit, ce sont tous des principes très importants. Dans deux jours, nous rendrons hommage à nos anciens combattants. Pourquoi demandons-nous à nos militaires d'aller à l'étranger, pensons à la Deuxième Guerre mondiale, à la Première Guerre mondiale, à la guerre de Corée et à la mission en Afghanistan? Ils défendent ainsi nos croyances. Nos libertés fondamentales et notre démocratie sont importantes pour le Canada et pour tous les Canadiens.

Dans le cadre de l'étude de cet important projet de loi, le gouvernement conservateur continue d'utiliser sa majorité pour abuser de ses droits, et, du coup, mépriser les Canadiens. Le projet de loi est fondamentalement vicié et il ne devrait pas être adopté. Le gouvernement n'a pas reconnu qu'il faut l'amender.

Le gouvernement n'a pas tenu compte des conseils du directeur général des élections actuel et d'anciens directeurs généraux des élections. Des gens comme Sheila Fraser sont venus témoigner en comité. Pour la toute première fois, plus d'une centaine de politologues de partout au Canada ont signé des lettres portant sur la façon dont le gouvernement est en train de modifier la législation électorale. La démarche du gouvernement est inacceptable.

Quand il change une loi électorale, le gouvernement doit obtenir un consensus. Il ne doit pas recourir à la tyrannie de la majorité pour imposer des changements qui répondent à ses besoins. Voici ce que nous observons aujourd'hui: un gouvernement qui continue à abuser de sa majorité et qui ne reconnaît pas que les députés ont l'importante tâche de veiller à ce que les lois soient adoptées comme il se doit.

Cette mesure législative ne permet pas du tout, comme le réclament Élections Canada et le commissaire, de s'attaquer aux problèmes que soulèvent les Canadiens. Je songe plus précisément à la capacité d'obliger quelqu'un à témoigner. C'est l'une de nos demandes. Plus important encore, c'est une chose que réclament les Canadiens, le directeur général des élections et le commissaire aux élections fédérales. Ce n'est pas un phénomène unique aux ministères fédéraux.

• (1725)

Ce qui est plus important, à mon avis, c'est qu'il y a des entités provinciales équivalentes au Canada. Élections Manitoba, par exemple, possède déjà la capacité d'obliger quelqu'un à témoigner. Pourquoi cette capacité est-elle d'une importance si cruciale? Nous n'avons qu'à penser à ce qui s'est passé en 2011. Les Canadiens ont envoyé des milliers de demandes relatives à la dernière campagne électorale fédérale, notamment sur les appels automatisés et le dépassement du plafond des dépenses.

Nous devons faire tout en notre pouvoir pour rétablir la confiance du public dans nos lois électorales. C'est grandement nécessaire après les tricheries et les manoeuvres destinées à empêcher les électeurs de voter qui ont eu lieu lors des dernières élections. Pour y parvenir, nous devons présenter une mesure législative qui a du mordant.

J'étais là quand le directeur général des élections et le commissaire ont fait leur exposé. L'incapacité du gouvernement à répondre à ce besoin affaiblit la Loi électorale du Canada.

Nous avons mis le gouvernement au défi de permettre un vote libre sur ce projet de loi à la Chambre des communes. Nous voulons un vote libre parce que nous croyons qu'il pourrait y avoir des conservateurs qui croient davantage dans la démocratie que le Parti conservateur et qui désapprouvent l'attitude du gouvernement à l'égard de nos lois électorales. Nous voulions que le comité parcoure les différentes régions du Canada, mais le gouvernement s'y est opposé.

Le gouvernement ne voulait pas participer à un véritable débat sur les amendements. Voilà pourquoi il a fixé la date limite au 1^{er} mai. Nous avons ensuite voté, sans discussion ni débat, sur une série d'amendements, parce que les conservateurs ont usé de leur majorité pour empêcher la tenue d'un débat. Le gouvernement n'a adopté aucun amendement de l'opposition, sauf ceux qu'il avait lui-même l'intention de présenter et que nous avons présentés avant lui. Ceux-là, il les a adoptés en priorité. Le gouvernement n'a pas apporté les amendements nécessaires pour en faire un projet de loi qui réponde aux intérêts de l'ensemble du Canada.

Le gouvernement doit reconnaître que nous devons faire plus que simplement changer des lois dans un délai imparti par attribution de temps. Il doit comprendre et reconnaître qu'il y existe un processus. Le gouvernement conservateur majoritaire abuse de son pouvoir de différentes façons. À mon avis, le projet de loi dont nous sommes saisis remporte la palme des abus de pouvoir les plus insultants. Ce gouvernement majoritaire a présenté — sans établir de consensus, sans tenir de consultations en bonne et due forme et sans obtenir d'appuis — une mesure législative qui modifierait les règles des prochaines élections fédérales.

Tous les témoins qui ont comparu devant le comité ont exprimé des inquiétudes et ont reconnu qu'il faut modifier le projet de loi. Les quelques amendements apportés par le gouvernement ne justifient pas qu'on prive des électeurs de leur droit de vote, que les pouvoirs du bureau du commissaire aux élections fédérales soient divisés et qu'il ne relève plus d'Élections Canada, qu'il soit impossible d'obliger

Initiatives ministérielles

les témoins à répondre aux questions, qu'Élections Canada soit réduite au silence...

• (1730)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons permis au député de Winnipeg-Nord de se prévaloir de sa période de 10 minutes. Toutefois, s'il le souhaite, il disposera de cinq minutes pour les questions et les observations lorsque la Chambre reprendra le débat sur ce sujet.

* * *

[Français]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LES TRAVAILLEURS ÉTRANGERS TEMPORAIRES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 6 mai 2014, de la motion.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Comme il est 17 h 32, la Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion relative aux travaux des subsides.

Convoquez les députés.

(La motion, mise aux voix, est rejetée.)

(Vote n° 113)

POUR

Députés

Allen (Welland)	Andrews
Angus	Ashton
Atamanenko	Aubin
Ayala	Bélangier
Benskin	Bevington
Blanchette	Blanchette-Lamothe
Boivin	Borg
Boulerice	Boutin-Sweet
Brahmi	Brison
Brosseau	Byrne
Caron	Casey
Chicoine	Choquette
Christopherson	Cleary
Comartin	Côté
Cotler	Crowder
Cullen	Cuzner
Davies (Vancouver East)	Day
Dewar	Dion
Dionne Labelle	Donnelly
Doré Lefebvre	Dubé
Dubourg	Duncan (Etobicoke North)
Duncan (Edmonton—Strathcona)	Dusseault
Easter	Eyking
Fortin	Freeland
Freeman	Fry
Garneau	Garrison
Genest	Genest-Jourdain
Giguère	Godin
Goodale	Gravelle
Groguhé	Harris (Scarborough Southwest)
Harris (St. John's East)	Hsu
Hughes	Hyer
Jacob	Jones
Julian	Kellway
Lamoureux	Lapointe
Larose	Latendresse
Laverdière	LeBlanc (Beauséjour)
LeBlanc (LaSalle—Émard)	Leslie
Liu	MacAulay
Mai	Martin
Masse	Mathysen
May	McCallum
McGuinty	McKay (Scarborough—Guildwood)

Initiatives parlementaires

Michaud
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Laurentides—Labelle)
Mourani
Murray
Nicholls
Pacetti
Patry
Pilon
Quach
Rankin
Raynault
Rousseau
Sandhu
Scott
Sgro
Sims (Newton—North Delta)
St-Denis
Sullivan
Toone
Trudeau
Valeriotte — 129

Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)
Mulcair
Nantel
Nunez-Melo
Papillon
Péclet
Plamondon
Rafferty
Ravignat
Regan
Saganash
Scarpaleggia
Sellah
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-
sor)
Sitsabaiesan
Stoffler
Thibeault
Tremblay
Turnel

Strahl
Toet
Truppe
Valcourt
Van Loan
Wallace
Warkentin
Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)
Weston (Saint John)
Wilks
Wong
Yelich
Young (Vancouver South)
Sweet
Trost
Uppal
Van Kesteren
Vellacott
Warawa
Watson
Williamson
Woodworth
Young (Oakville)
Zimmer — 146

PAIRÉS

Aucun

CONTRE

Députés

Ablonczy
Albas
Alexander
Allison
Ambrose
Armstrong
Aspin
Bateman
Bergen
Bezan
Block
Braid
Brown (Leeds—Grenville)
Brown (Barrie)
Butt
Calkins
Carmichael
Chisu
Clarke
Crockatt
Davidson
Devolin
Duncan (Vancouver Island North)
Falk
Findlay (Delta—Richmond East)
Fletcher
Gallant
Glover
Goodyear
Gourde
Harper
Hawn
Hiebert
Hoback
James
Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kerr
Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lebel
Leitch
Leung
Lobb
Lunney
MacKenzie
McColeman
Menegakis
Miller
Nicholson
Obhrai
Oliver
Opitz
Payne
Preston
Rajotte
Reid
Richards
Ritz
Seeback
Shipley
Smith
Sorenson

Adler
Albrecht
Allen (Tobique—Mactaquac)
Ambler
Anders
Ashfield
Baird
Benoit
Bernier
Blaney
Boughen
Breitkreuz
Brown (Newmarket—Aurora)
Bruinooge
Calandra
Cannan
Carrie
Chong
Clement
Daniel
Dechert
Dreeshen
Dykstra
Fantino
Finley (Haldimand—Norfolk)
Galipeau
Gill
Goguen
Gosal
Grewal
Harris (Cariboo—Prince George)
Hayes
Hillyer
Holder
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Kenney (Calgary Southeast)
Komarnicki
Lauzon
Leaf
Lemieux
Lizon
Lukiwski
MacKay (Central Nova)
Maguire
McLeod
Merrifield
Moore (Fundy Royal)
Norlock
O'Connor
O'Neill Gordon
O'Toole
Poilievre
Raitt
Rathgeber
Rempel
Rickford
Schellenberger
Shea
Shory
Sopuck
Stanton

● (1815)

[Français]

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET NATIONALE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 30 avril, du projet de loi C-479, Loi modifiant la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition (équité à l'égard des victimes), dont le comité a fait rapport avec proposition d'amendement.

Le Président: La Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape du rapport du projet de loi C-479, sous la rubrique des affaires émanant des députés.

Le vote porte sur la motion n° 1.

● (1825)

[Traduction]

(La motion n° 1, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant:)

(Vote n° 114)

POUR

Députés

Ablonczy	Adler
Albas	Albrecht
Alexander	Allen (Welland)
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Andrews
Angus	Armstrong
Ashfield	Ashton
Aspin	Atamanenko
Aubin	Ayala
Baird	Bateman
Bélangier	Benoit
Benskin	Bergen
Bernier	Bevington
Bezan	Blanchette
Blanchette-Lamothe	Blaney
Block	Boivin
Borg	Boughen
Boulerice	Boutin-Sweet
Brahmi	Braid
Breitkreuz	Brisson
Brosseau	Brown (Leeds—Grenville)
Brown (Newmarket—Aurora)	Brown (Barrie)
Bruinooge	Butt

Initiatives parlementaires

Byrne	Calandra	Scarpaleggia	Schellenberger
Calkins	Cannan	Scott	Seeback
Carmichael	Caron	Sellah	Sgro
Carrie	Casey	Shea	Shipley
Chicoine	Chisu	Shory	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-
Chong	Choquette	Shor)	
Christopherson	Clarke	Sims (Newton—North Delta)	Sitsabaiesan
Cleary	Clement	Smith	Sopuck
Comartin	Côté	Sorenson	Stanton
Cotler	Crockatt	St-Denis	Stoffer
Crowder	Cullen	Strahl	Sullivan
Cuzner	Daniel	Sweet	Thibeault
Davidson	Davies (Vancouver East)	Toet	Toone
Day	Dechert	Tremblay	Trost
Devolin	Dewar	Trudeau	Truppe
Dion	Dionne Labelle	Turnel	Uppal
Donnelly	Doré Lefebvre	Valcourt	Valeriotte
Dreeshen	Dubé	Van Kesteren	Van Loan
Dubourg	Duncan (Vancouver Island North)	Vellacott	Wallace
Duncan (Etobicoke North)	Duncan (Edmonton—Strathcona)	Warawa	Warkentin
Dusseault	Dykstra	Watson	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to
Easter	Eyking	Sky Country)	
Falk	Fantino	Weston (Saint John)	Wilks
Findlay (Delta—Richmond East)	Finley (Haldimand—Norfolk)	Williamson	Wong
Fletcher	Fortin	Woodworth	Yelich
Freeland	Freeman	Young (Oakville)	Young (Vancouver South)
Fry	Galipeau	Zimmer — 275	
Gallant	Garneau		
Garrison	Genest		
Genest-Jourdain	Giguère		
Gill	Glover		
Godin	Goguen		
Goodale	Goodyear		
Gosal	Gourde		
Gravelle	Grewal		
Groguhé	Harper		
Harris (Scarborough Southwest)	Harris (St. John's East)		
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn		
Hayes	Hiebert		
Hillyer	Hoback		
Holder	Hsu		
Hughes	Hyer		
Jacob	James		
Jones	Julian		
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)		
Kellway	Kenney (Calgary Southeast)		
Kerr	Komarnicki		
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lamoureux		
Lapointe	Larose		
Latendresse	Lauzon		
Laverdière	Lebel		
LeBlanc (Beauséjour)	LeBlanc (LaSalle—Émard)		
Leef	Leitch		
Lemieux	Leslie		
Leung	Liu		
Lizon	Lobb		
Lukivski	Lunney		
MacAulay	MacKay (Central Nova)		
MacKenzie	Maguire		
Mai	Martin		
Masse	Mathysen		
May	McCallum		
McColeman	McGuinty		
McKay (Scarborough—Guildwood)	McLeod		
Menegakis	Merrifield		
Michaud	Miller		
Moore (Abitibi—Témiscamingue)	Moore (Fundy Royal)		
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)		
Morin (Laurentides—Labelle)	Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)		
Mourani	Mulcair		
Murray	Nantel		
Nicholls	Nicholson		
Norlock	Nunez-Melo		
Obhrai	O'Connor		
Oliver	O'Neill Gordon		
Opitz	O'Toole		
Pacetti	Papillon		
Patry	Payne		
Péclet	Pilon		
Plamondon	Poilievre		
Preston	Quach		
Rafferty	Raitt		
Rajotte	Rankin		
Rathgeber	Ravignat		
Raynault	Regan		
Reid	Rempel		
Richards	Rickford		
Ritz	Rousseau		
Saganash	Sandhu		

CONTRE

Aucun

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion n° 1 adoptée.

M. David Sweet (Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale, PCC) propose que le projet de loi soit agréé.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le Président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

Le Président: Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

Le Président: À mon avis, les oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

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

(Vote n° 115)

POUR

Députés

Ablonczy	Adler
Albas	Albrecht
Alexander	Allen (Welland)
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Andrews
Angus	Armstrong
Ashfield	Ashton

Initiatives parlementaires

Aspin	Atamanenko	O'Connor	Oliver
Aubin	Ayala	O'Neill Gordon	Opitz
Baird	Bateman	O'Toole	Pacetti
Bélangier	Benoit	Papillon	Patry
Benskin	Bergen	Payne	Péclet
Bernier	Bevington	Pilon	Plamondon
Bezan	Blanchette	Poilievre	Preston
Blanchette-Lamothe	Blaney	Quach	Rafferty
Bloch	Boivin	Raitt	Rajotte
Borg	Boughen	Rankin	Rathgeber
Boulerice	Boutin-Sweet	Ravignat	Raynault
Brahmi	Braid	Regan	Reid
Breitkreuz	Brison	Rempel	Richards
Brosseau	Brown (Leeds—Grenville)	Rickford	Ritz
Brown (Newmarket—Aurora)	Brown (Barrie)	Rousseau	Saganash
Bruinooge	Butt	Sandhu	Scarpaleggia
Byrne	Calandra	Schellenberger	Scott
Calkins	Cannan	Seeback	Sellah
Carmichael	Caron	Sgro	Shea
Carrie	Casey	ShIPLEY	Shory
Chicoine	Chisu	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Chong	Choquette	Sims (Newton—North Delta)	
Christopherson	Clarke	Sitsabaiesan	Smith
Cleary	Clement	Sopuck	Sorenson
Comartin	Côté	Stanton	St-Denis
Cotler	Crockatt	Stoffer	Strahl
Crowder	Cullen	Sullivan	Sweet
Cuzner	Daniel	Thibeault	Toet
Davidson	Davies (Vancouver East)	Toone	Tremblay
Day	Dechert	Trost	Treudeau
Devolin	Dewar	Truppe	Tumel
Dion	Dionne Labelle	Uppal	Valcourt
Donnelly	Doré Lefebvre	Valeriotte	Van Kesteren
Dreeschen	Dubé	Van Loan	Vellacott
Dubourg	Duncan (Vancouver Island North)	Wallace	Warawa
Duncan (Etobicoke North)	Duncan (Edmonton—Strathcona)	Warkentin	Watson
Dusseault	Dykstra	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	
Easter	Eyking	Weston (Saint John)	
Falk	Fantino	Wilks	Williamson
Findlay (Delta—Richmond East)	Finlay (Haldimand—Norfolk)	Wong	Woodworth
Fletcher	Fortin	Yelich	Young (Oakville)
Freeland	Freeman	Young (Vancouver South)	Zimmer — 274
Fry	Galipeau		
Gallant	Garneau		
Garrison	Genest		
Genest-Jourdain	Giguère		
Gill	Glover		
Godin	Goguen		
Goodale	Goodyear		
Gosal	Gourde		
Gravelle	Grewal		
Groguhé	Harper		
Harris (Scarborough Southwest)	Harris (St. John's East)		
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn		
Hayes	Hiebert		
Hoback	Holder		
Hsu	Hughes		
Hyer	Jacob		
James	Jones		
Julian	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)		
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kellway		
Kenney (Calgary Southeast)	Kerr		
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)		
Lamoureux	Lapointe		
Larose	Latendresse		
Lauzon	Laverdière		
Lebel	LeBlanc (Beauséjour)		
LeBlanc (LaSalle—Émard)	Leef		
Leitch	Lemieux		
Leslie	Leung		
Liu	Lizon		
Lobb	Lukowski		
Lunney	MacAulay		
MacKay (Central Nova)	MacKenzie		
Maguire	Mai		
Martin	Masse		
Mathysen	May		
McCallum	McColeman		
McGuinty	McKay (Scarborough—Guildwood)		
McLeod	Menegakis		
Merrifield	Michaud		
Miller	Moore (Abitibi—Témiscamingue)		
Moore (Fundy Royal)	Morin (Chicoutimi—Le Fjord)		
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	Morin (Laurentides—Labelle)		
Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)	Mourani		
Mulcair	Murray		
Nantel	Nicholls		
Nicholson	Norlock		
Nunez-Melo	Obhrai		

CONTRE

PAIRÉS

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois?

À la prochaine séance de la Chambre.

* * *

[Français]

LA LOI SUR LA COUR SUPRÊME

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 1^{er} mai, de la motion portant que le projet de loi C-208, Loi modifiant la Loi sur la Cour suprême (compréhension des langues officielles), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le Président: La Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-208 sous la rubrique affaires émanant des députés.

● (1840)

[Traduction]

(La motion, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:)

(Vote n° 116)

POUR

Députés

Allen (Welland)
 Angus
 Atamanenko
 Ayala
 Benskin
 Blanchette
 Boivin
 Boulерice
 Brahmi
 Brosseau
 Caron
 Chicoine
 Christopherson
 Comartin
 Cotler
 Cullen
 Davies (Vancouver East)
 Dewar
 Dionne Labelle
 Doré Lefebvre
 Dubourg
 Duncan (Edmonton—Strathcona)
 Easter
 Fortin
 Freeman
 Garneau
 Genest
 Giguère
 Goodale
 Grogulé
 Harris (St. John's East)
 Hughes
 Jacob
 Julian
 Lamoureux
 Larose
 Laverdière
 LeBlanc (LaSalle—Émard)
 Liu
 Mai
 Masse
 May
 McGuinty
 Michaud
 Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
 Morin (Laurentides—Labelle)
 Mourani
 Murray
 Nicholls
 Pacetti
 Patry
 Pilon
 Quach
 Rankin
 Raynault
 Rousseau
 Sandhu
 Scott
 Sgro
 Sims (Newton—North Delta)
 St-Denis
 Sullivan
 Toone
 Trudeau
 Valerioté — 129

Andrews
 Ashton
 Aubin
 Bélanger
 Bevington
 Blanchette-Lamothe
 Borg
 Boutin-Sweet
 Brison
 Byrne
 Casey
 Choquette
 Cleary
 Côté
 Crowder
 Cuzner
 Day
 Dion
 Donnelly
 Dubé
 Duncan (Etobicoke North)
 Dusseault
 Eyking
 Freeland
 Fry
 Garrison
 Genest-Jourdain
 Godin
 Gravelle
 Harris (Scarborough Southwest)
 Hsu
 Hyer
 Jones
 Kellway
 Lapointe
 Latendresse
 LeBlanc (Beauséjour)
 Leslie
 MacAulay
 Martin
 Mathysen
 McCallum
 McKay (Scarborough—Guildwood)
 Moore (Abitibi—Témiscamingue)
 Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
 Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)
 Mulcair
 Nantel
 Nunez-Melo
 Papillon
 Péclet
 Plamondon
 Rafferty
 Ravignat
 Regan
 Saganash
 Scarpaleggia
 Sellah
 Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-
 sor)
 Sitsabaiesan
 Stoffer
 Thibeault
 Tremblay
 Turmel

CONTRE

Députés

Ablonczy
 Albas
 Alexander
 Allison
 Ambrose
 Armstrong
 Aspin

Adler
 Albrecht
 Allen (Tobique—Mactaquac)
 Ambler
 Anders
 Ashfield
 Baird

Initiatives parlementaires

Bateman	Benoit
Bergen	Bernier
Bezan	Blaney
Block	Boughen
Braid	Breitkreuz
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Brown (Barrie)	Bruinooge
Butt	Calandra
Calkins	Cannan
Carmichael	Carrie
Chisu	Chong
Clarke	Clement
Crockatt	Daniel
Davidson	Dechert
Devolin	Dreeschen
Duncan (Vancouver Island North)	Dykstra
Falk	Fantino
Findlay (Delta—Richmond East)	Finley (Haldimand—Norfolk)
Fletcher	Galipeau
Gallant	Gill
Glover	Goodyear
Gosal	Gourde
Grewal	Harper
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Hayes	Hiebert
Hoback	Holder
James	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenney (Calgary Southeast)
Kerr	Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lauzon
Lebel	Leaf
Leitch	Lemieux
Leung	Lizon
Lobb	Lukiwski
Lunney	MacKay (Central Nova)
MacKenzie	Maguire
McColeman	McLeod
Menegakis	Merrifield
Miller	Moore (Fundy Royal)
Nicholson	Norlock
Obhrai	O'Connor
Oliver	O'Neill Gordon
Opitz	O'Toole
Payne	Poileuvre
Preston	Raitt
Rajotte	Rathgeber
Reid	Rempel
Richards	Rickford
Ritz	Schellenberger
Seeback	Shea
Shiple	Shory
Smith	Sopuck
Sorenson	Stanton
Strahl	Sweet
Toet	Trost
Truppe	Uppal
Valcourt	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	
Weston (Saint John)	
Wilks	Williamson
Wong	Woodworth
Yelich	Young (Oakville)
Young (Vancouver South)	Zimmer — 144

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion rejetée.

Initiatives parlementaires

* * *

LA LOI SUR LE SYSTÈME CORRECTIONNEL ET LA MISE EN LIBERTÉ SOUS CONDITION

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 2 mai, du projet de loi C-483, Loi modifiant la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition (sortie avec escorte), dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendement.

Le Président: La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion d'adoption du projet de loi C-483 à l'étape du rapport, sous la rubrique des initiatives parlementaires.

• (1845)

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

*(Vote n° 117)***POUR**

Députés

Ablonczy	Adler
Albas	Albrecht
Alexander	Allen (Welland)
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Andrews
Angus	Armstrong
Ashfield	Ashton
Aspin	Atamanenko
Aubin	Ayala
Baird	Bateman
Bélanger	Benoit
Benskin	Bergen
Bernier	Bevington
Bezan	Blanchette
Blanchette-Lamothe	Blaney
Bloch	Boivin
Borg	Boughen
Boulerice	Boutin-Sweet
Brahmi	Braid
Breitkreuz	Brison
Brosseau	Brown (Leeds—Grenville)
Brown (Newmarket—Aurora)	Brown (Barrie)
Bruinooge	Butt
Byrne	Calandra
Calkins	Cannan
Carmichael	Caron
Carrie	Casey
Chicoine	Chisu
Chong	Choquette
Christopherson	Clarke
Cleary	Clement
Comartin	Côté
Cotler	Crockatt
Crowder	Cullen
Cuzner	Daniel
Davidson	Davies (Vancouver Kingsway)
Davies (Vancouver East)	Day
Dechert	Devolin
Dewar	Dion
Dionne Labelle	Donnelly
Doré Lefebvre	Dreeshen
Dubé	Dubourg
Duncan (Vancouver Island North)	Duncan (Etobicoke North)
Duncan (Edmonton—Strathcona)	Dusseau
Dykstra	Easter
Eyking	Falk
Fantino	Findlay (Delta—Richmond East)
Finley (Haldimand—Norfolk)	Fletcher
Fortin	Freeland
Freeman	Fry
Galipeau	Gallant
Garneau	Garrison
Genest	Genest-Jourdain
Giguère	Gill
Glover	Godin
Goguen	Goodale
Goodyear	Gosal
Gourde	Gravelle

Grewal	Groguhé
Harper	Harris (Scarborough Southwest)
Harris (St. John's East)	Harris (Cariboo—Prince George)
Hawn	Hayes
Hiebert	Hoback
Holder	Hsu
Hughes	Hyer
Jacob	James
Jones	Julian
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kellway	Kenney (Calgary Southeast)
Kerr	Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lamoureux
Lapointe	Larose
Latendresse	Lauzon
Laverdière	Label
LeBlanc (Beauséjour)	LeBlanc (LaSalle—Émard)
Leef	Leitch
Lemieux	Leslie
Leung	Liu
Lizon	Lobb
Lukiwski	Lunney
MacAulay	MacKay (Central Nova)
MacKenzie	Maguire
Mai	Martin
Masse	Mathysen
McCallum	McColeman
McGuinty	McKay (Scarborough—Guildwood)
McLeod	Menegakis
Merrifield	Michaud
Miller	Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Moore (Fundy Royal)	Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	Morin (Laurentides—Labelle)
Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)	Mourani
Mulcair	Murray
Nantel	Nicholls
Nicholson	Norlock
Nunez-Melo	Obhrai
O'Connor	Oliver
O'Neill Gordon	Opitz
O'Toole	Pacetti
Papillon	Patry
Payne	Péclet
Pilon	Plamondon
Poilievre	Preston
Quach	Rafferty
Raitt	Rajotte
Rankin	Rathgeber
Ravignat	Raynault
Regan	Reid
Rempel	Richards
Rickford	Ritz
Rousseau	Sagamash
Sandhu	Scarpaleggia
Schellenberger	Scott
Seeback	Sellah
Sgro	Shea
Shiple	Shory
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Sims (Newton—North Delta)	
Sitsabaiesan	Smith
Sopuck	Sorenson
Stanton	St-Denis
Stoffer	Strahl
Sullivan	Sweet
Thibeault	Toet
Toone	Tremblay
Trost	Trudeau
Truppe	Tumel
Uppal	Valcourt
Valeriotte	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	
Weston (Saint John)	
Wilks	Williamson
Wong	Woodworth

Initiatives parlementaires

Yelich
Young (Vancouver South)

Young (Oakville)
Zimmer — 274

CONTRE

Députés

May — 1

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

* * *

• (1850)

[Français]

LA LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 5 mai, de la motion portant que le projet de loi C-567, Loi modifiant la Loi sur l'accès à l'information (transparence et obligation de consigner), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le Président: La Chambre procédera maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-567 sous la rubrique des affaires émanant des députés.

• (1855)

[Traduction]

Le Président: Le whip en chef du gouvernement invoque le Règlement.

L'hon. John Duncan: Monsieur le Président, je pense que la députée de Calgary-Centre a voté deux fois. Une clarification s'impose.

• (1900)

Le Président: Le whip en chef du gouvernement a une longueur d'avance sur moi. J'allais justement soulever cette question.

La députée de Calgary-Centre peut-elle préciser à la Chambre comment elle avait l'intention de voter?

Mme Joan Crockatt: Monsieur le Président, mon intention était de voter contre.

Le Président: Le député de Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor invoque le Règlement.

M. Scott Simms: Monsieur le Président, veuillez excuser mon intervention tardive, mais je voulais simplement dire qu'en ma qualité de porte-parole en matière de réforme démocratique, je comptais agir comme répondant pour la députée.

(La motion, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:)

(Vote n° 118)

POUR

Députés

Allen (Welland)
Angus
Atamanenko
Ayala
Benskin
Blanchette
Boivin
Boulerice
Brahmi
Brosseau
Caron
Chicoine
Choquette
Cleary
Côté

Andrews
Ashton
Aubin
Bélangier
Bevington
Blanchette-Lamothe
Borg
Boutin-Sweet
Brison
Byrne
Casey
Chong
Christopherson
Comartin
Cotler

Crowder
Cuzner
Davies (Vancouver East)
Dewar
Dionne Labelle
Doré Lefebvre
Dubourg
Duncan (Edmonton—Strathcona)
Easter
Fortin
Freeman
Garneau
Genest
Giguère
Goodale
Groguhé
Harris (St. John's East)
Hughes
Jacob
Julian
Lamoureux
Larose
Laverdière
LeBlanc (LaSalle—Émard)
Liu
Mai
Masse
May
McGuinty
Michaud
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Laurentides—Labelle)
Mourani
Murray
Nicholls
Pacetti
Patry
Pilon
Quach
Rankin
Ravignat
Regan
Saganash
Scarpaleggia
Sellah
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)
Sims (Newton—North Delta)
Sitsabaiesan
Stoffler
Thibeault
Tremblay
Turmel
Williamson — 133

Cullen
Davies (Vancouver Kingsway)
Day
Dion
Donnelly
Dubé
Duncan (Etobicoke North)
Dusseault
Eyking
Freeland
Fry
Garrison
Genest-Jourdain
Godin
Gravelle
Harris (Scarborough Southwest)
Hsu
Hyer
Jones
Kellway
Lapointe
Latendresse
LeBlanc (Beauséjour)
Leslie
MacAulay
Martin
Mathysen
McCallum
McKay (Scarborough—Guildwood)
Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)
Mulcair
Nantel
Nunez-Melo
Papillon
Péclet
Plamondon
Rafferty
Rathgeber
Raynault
Rousseau
Sandhu
Scott
Sgro
St-Denis
Sullivan
Toone
Trudeau
Valeriotte

CONTRE

Députés

Ablonczy
Albas
Alexander
Allison
Ambrose
Armstrong
Aspin
Bateman
Bergen
Bezan
Block
Braid
Brown (Leeds—Grenville)
Brown (Barrie)
Butt
Calkins
Carmichael
Chisu
Clement
Daniel
Dechert
Dreeshen
Dykstra
Fantino
Adler
Albrecht
Allen (Tobique—Mactaquac)
Ambler
Anders
Ashfield
Baird
Benoit
Bernier
Blaney
Boughen
Breitkreuz
Brown (Newmarket—Aurora)
Bruinooge
Calandra
Cannan
Carrie
Clarke
Crockatt
Davidson
Devolin
Duncan (Vancouver Island North)
Falk
Findlay (Delta—Richmond East)

Initiatives parlementaires

Finley (Haldimand—Norfolk)	Fletcher
Galipeau	Gallant
Gill	Glover
Goguen	Goodyear
Gosal	Gourde
Grewal	Harper
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Hayes	Hiebert
Hoback	Holder
James	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenney (Calgary Southeast)
Kerr	Komarnicki
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lauzon
Lebel	Leef
Leitch	Lemieux
Leung	Lizon
Lobb	Lukiwski
Lunney	MacKay (Central Nova)
MacKenzie	Maguire
McColeman	McLeod
Menegakis	Merrifield
Miller	Moore (Fundy Royal)
Nicholson	Norlock
Obhrai	O'Connor
Oliver	O'Neill Gordon
Opitz	O'Toole
Payne	Poillievre
Preston	Raith
Rajotte	Reid
Rempel	Richards
Rickford	Ritz
Schellenberger	Seeback
Shea	Shipley
Shory	Smith
Sopuck	Sorenson
Stanton	Strahl
Sweet	Toet
Trost	Truppe
Uppal	Valcourt
Van Kesteren	Van Loan
Vellacott	Wallace
Warawa	Warkentin
Watson	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to
Sky Country)	Wilks
Weston (Saint John)	Woodworth
Wong	Young (Oakville)
Yelich	Zimmer — 142
Young (Vancouver South)	

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion rejetée.

* * *

LES SANS-ABRI

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 6 mai, de la motion.

Le Président: La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion M-455, inscrite sous la rubrique des initiatives parlementaires.

● (1910)

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

(Vote n° 119)

POUR

Députés

Ablonczy
Albas
Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)
Ambler
Anders
Angus
Ashfield
Aspin
Aubin
Baird
Béclanger
Benskin
Bernier
Bezan

Adler
Albrecht
Allen (Welland)
Allison
Ambrose
Andrews
Armstrong
Ashton
Atamanenko
Ayala
Bateman
Benoit
Bergen
Bevington
Blanchette

Blanchette-Lamothe
Block
Borg
Boulerice
Brahmi
Breitkreuz
Brosseau
Brown (Newmarket—Aurora)
Bruinooge
Byrne
Calkins
Carmichael
Carrie
Chicoine
Chong
Christopherson
Cleary
Comartin
Cotler
Crowder
Cuzner
Davidson
Davies (Vancouver East)
Dechert
Dewar
Donnelly
Dreeschen
Dubourg
Duncan (Etobicoke North)
Dusseault
Easter
Falk
Findlay (Delta—Richmond East)
Fletcher
Freeman
Galipeau
Garneau
Genest
Giguère
Glover
Goguen
Goodyear
Gourde
Grewal
Harper
Harris (St. John's East)
Hawn
Hiebert
Holder
Hughes
James
Julian
Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Kenney (Calgary Southeast)
Komarnicki
Lamoureux
Larose
Lauzon
Lebel
LeBlanc (LaSalle—Émard)
Leitch
Leslie
Liu
Lobb
Lunney
MacKay (Central Nova)
Maguire
Masse
McCallum
McGuinty
McLeod
Merrifield
Miller
Moore (Fundy Royal)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)
Mulcair
Blaney
Boivin
Boughen
Boutin-Sweet
Braid
Brison
Brown (Leeds—Grenville)
Brown (Barrie)
Butt
Calandra
Cannan
Caron
Casey
Chisu
Choquette
Clarke
Clement
Côté
Crockatt
Cullen
Daniel
Davies (Vancouver Kingsway)
Day
Devolin
Dion
Doré Lefebvre
Dubé
Duncan (Vancouver Island North)
Duncan (Edmonton—Strathcona)
Dykstra
Eyking
Fantino
Finley (Haldimand—Norfolk)
Freeland
Fry
Gallant
Garrison
Genest-Jourdain
Gill
Godin
Goodale
Gosal
Gravelle
Groguhé
Harris (Scarborough Southwest)
Harris (Cariboo—Prince George)
Hayes
Hoback
Hsu
Jacob
Jones
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Kellway
Kerr
Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lapointe
Latendresse
Laverdière
LeBlanc (Beauséjour)
Leef
Lemieux
Leung
Lizon
Lukiwski
MacAulay
MacKenzie
Mai
Mathysen
McColeman
McKay (Scarborough—Guildwood)
Menegakis
Michaud
Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Laurentides—Labelle)
Mourani
Murray

Motion d'ajournement

[Traduction]

L'INFRASTRUCTURE

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, j'ai posé une question aux Communes afin de savoir pourquoi le gouvernement conservateur réduit le financement accordé aux infrastructures l'année prochaine. La réponse qu'on m'a donné laisse entendre que, malgré ce qu'affirme le premier ministre, l'économie ne figure pas au sommet de ses priorités. Le premier ministre veut surtout pouvoir se vanter, lors des prochaines élections, d'avoir réussi à éliminer le déficit qu'il a créé lui-même en 2008 pour s'attirer des votes.

Voilà pourquoi d'importants investissements fédéraux sont reportés et ne seront faits qu'après les prochaines élections. Le gouvernement fait ce choix même si, en investissant dès maintenant, il générerait de la croissance économique et aiderait les familles de la classe moyenne. Par exemple, le premier ministre a annoncé récemment que de l'argent serait versé dans deux ans pour améliorer l'éducation que reçoivent les enfants des Premières Nations. C'est un investissement très important quand on sait que moins de quatre élèves autochtones sur dix vivant dans les réserves arrivent à terminer leurs études secondaires.

Malheureusement, M. Harper est d'avis qu'un tel investissement n'est pas aussi important que l'atteinte de l'équilibre budgétaire avant l'échéance qu'il s'est fixée. Par conséquent, les sommes nécessaires ne seront débloquées qu'après le prochain rendez-vous électoral.

La situation est la même dans le cas du nouveau fonds Chantiers Canada. Il s'agit d'un plan étalé sur 10 ans que les libéraux ont accueilli favorablement, mais qui prévoit peu d'argent au départ et beaucoup à la fin. Peu d'argent sera dépensé avant les prochaines élections. En fait, pour les deux prochaines années, l'enveloppe d'argent frais ne sera que de 210 millions de dollars par année. Comparativement à l'ancien fonds Chantiers Canada, auquel le gouvernement a affecté 1,7 milliard de dollars en 2013-2014, la réduction est de 87 %. Il faudra attendre jusqu'en 2019 pour retrouver un pareil niveau de financement. Les projets comme l'agrandissement du réseau du Sky Train dans le corridor Broadway sont donc à risque.

Le maire Gregor Robertson, de Vancouver, a tenu une conférence de presse cette semaine pour dire que l'agrandissement du réseau du Sky Train dans le corridor Broadway devait avoir lieu. Toutefois, il se peut que l'argent fédéral destiné à financer en partie ce projet arrive de nombreuses années plus tard en raison du report du financement des infrastructures par le gouvernement fédéral.

Les députés libéraux ont récemment adopté une résolution réclamant des investissements majeurs dans les infrastructures qui pourraient atteindre l'équivalent de 1 % du PIB. Ils comprennent l'importance cruciale des investissements dans les infrastructures.

L'Université de la Colombie-Britannique génère des activités économiques de plus de 10 milliards de dollars par année. Toutefois, selon un rapport publié récemment par KPMG, le corridor Broadway, qui est congestionné à cause des autobus et qui passe en plein coeur de ma circonscription, Vancouver Quadra, constitue un obstacle de taille à l'investissement dans ce secteur. Un nouveau lien du SkyTrain entre Broadway et Commercial permettrait de jumeler les emplois aux centres d'innovation dans le Grand Vancouver, ce qui ferait de ce lien l'une des infrastructures et l'un des corridors économiques les plus importants du Canada.

Voici ce qu'a déclaré Gregor Robertson, le maire de Vancouver:

Nantel	Nicholls
Nicholson	Norlock
Nunez-Melo	Obhrai
O'Connor	Oliver
O'Neill Gordon	Opitz
O'Toole	Pacetti
Papillon	Payne
Péclet	Pilon
Poillievre	Preston
Quach	Rafferty
Raitt	Rajotte
Rankin	Rathgeber
Ravignat	Raynault
Regan	Reid
Rempel	Richards
Rickford	Ritz
Rousseau	Saganash
Sandhu	Scarpaleggia
Schellenberger	Scott
Seeback	Sellah
Sgro	Shea
Shiple	Shory
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Sims (Newton—North Delta)	
Sitsabaesan	Smith
Sopuck	Sorenson
Stanton	St-Denis
Stoffer	Strahl
Sullivan	Sweet
Thibeault	Toet
Toone	Tremblay
Trost	Trudeau
Truppe	Turmel
Uppal	Valcourt
Valeriotte	Van Kesteren
Van Loan	Vellacott
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	
Weston (Saint John)	
Wilks	Williamson
Wong	Woodworth
Yelich	Young (Oakville)
Young (Vancouver South)	Zimmer — 268

CONTRE

Députés

Fortin	Hyer
May	Patry

Plamondon — 5

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

J'informe la Chambre que, en raison du retard, il n'y aura pas de période réservée aux initiatives parlementaires aujourd'hui. Par conséquent, l'article est reporté à une séance ultérieure.

Le député de Calgary-Ouest m'a informé qu'il sera incapable de présenter sa motion pendant l'heure réservée aux initiatives parlementaires le jeudi 8 mai 2014. Il n'a pas été possible de procéder à un échange des positions sur la liste de priorité.

Par conséquent, je demande aux greffiers de reporter cette affaire au bas de la liste de priorité demain. L'heure réservée aux initiatives parlementaires sera donc annulée demain et la Chambre poursuivra l'étude des affaires dont elle était saisie avant la période réservée aux initiatives parlementaires.

MOTION D'AJOURNEMENT

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

Motion d'ajournement

Si les liens sont efficaces, des entreprises du monde entier viendront s'établir à Vancouver [...] À l'échelle internationale, les villes avec lesquelles nous sommes en concurrence sur le plan technologique jouissent de liens efficaces et d'excellents systèmes de transport en commun. Nous devons donc soutenir le rythme. Par conséquent, ce lien aura des répercussions économiques importantes à l'échelle nationale.

Ce projet de prolongement est tout à fait logique. À court terme, le projet de transport en commun rapide du corridor Broadway permettra de créer des emplois dans les secteurs de la construction, du transport et de la fabrication. À long terme, il permettra d'améliorer la qualité de vie de la population et de l'air qu'elle respire, de réduire les embouteillages et le stress qui y est associé, d'écourter les déplacements et d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre. Enfin, il permettra d'augmenter la productivité et fera du Canada un pays plus attrayant pour les investisseurs.

Il suffit de prendre conscience des avantages économiques des grappes de sciences de la vie et d'innovation situées le long du corridor Broadway et des institutions postsecondaires importantes, comme l'Université de la Colombie-Britannique, dans Vancouver Quadra, pour savoir que si nous agissons maintenant, le Grand Vancouver, la Colombie-Britannique et le reste du Canada pourront bénéficier d'avantages encore plus importants. Toutefois, ce n'est pas en réduisant le fonds Chantiers Canada comme peau de chagrin que l'on parviendra à atteindre cet objectif.

Le Président: Je rappelle à la députée de Vancouver Quadra de ne pas désigner les autres députés par leur nom, mais bien par leur circonscription ou leur fonction.

M. Peter Braid (secrétaire parlementaire pour l'Infrastructure et les Collectivités, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement fait des investissements stratégiques dans les infrastructures et il est fier que ces investissements favorisent la croissance économique, la création d'emplois, l'assainissement de l'environnement ainsi que la prospérité et le dynamisme des collectivités canadiennes.

Les investissements du gouvernement sont d'une ampleur sans précédent. Il a d'abord lancé, en 2007, le remarquable fonds Chantiers Canada, qui a permis d'investir 33 milliards de dollars sur sept ans, puis, dans le but de relancer l'économie, il a créé, en 2009, le Plan d'action économique, qui a permis d'injecter 14 milliards de dollars supplémentaires dans les infrastructures et le logement.

Un part considérable de ces fonds ont servi à soutenir le transport en commun dans différentes villes canadiennes. Depuis 2006, nous avons affecté plus de 7 milliards de dollars en financement direct aux infrastructures de transport en commun d'un peu partout au Canada. De plus, au cours de la même période, les municipalités canadiennes ont consacré plus de 2 milliards de dollars de leurs allocations provenant de la taxe sur l'essence aux investissements dans le transport en commun.

Cinq des plus grandes villes du Canada, c'est-à-dire Toronto, Vancouver, Ottawa, Calgary et Edmonton, ont affecté leurs allocations fédérales provenant de la taxe sur l'essence au transport en commun.

Dans la foulée de ces investissements records, le gouvernement a collaboré avec les provinces, les territoires et les municipalités à l'élaboration d'un plan d'investissement à long terme dans les infrastructures publiques. C'est ce qui a mené à la création du nouveau plan Chantiers Canada du gouvernement conservateur, qui procurera un financement de 53 milliards de dollars sur 10 ans destiné aux infrastructures provinciales, territoriales et municipales. Cette somme comprend 47 milliards de dollars de nouveaux investissements, répartis comme suit: 32,2 milliards pour le Fonds d'amélioration des collectivités, qui sert à financer l'infrastructure

municipale, dont les routes, le transport en commun, les systèmes d'aqueduc et d'égout et les installations récréatives et culturelles partout au pays; 14 milliards de dollars pour le nouveau Fonds Chantiers Canada, qui soutiendra des projets d'infrastructure provinciaux, territoriaux et municipaux d'envergure nationale, régionale et locale, y compris le transport en commun; et 1,25 milliard de dollars pour le Fonds PPP Canada, qui vise à trouver des moyens novateurs d'investir dans les projets d'infrastructure tout en utilisant judicieusement l'argent des contribuables canadiens par l'entremise de partenariats public-privé.

Le gouvernement a lancé le nouveau Fonds Chantiers Canada quelques jours avant la date prévue, le 28 mars. Il conclut également de nouvelles ententes avec les provinces et territoires à propos du Fonds de la taxe sur l'essence, lequel a été prolongé, doublé puis rendu permanent, et sera désormais indexé de 2 % par année. Grâce à cette stabilité, les municipalités pourront établir un plan d'infrastructure et investir dans leurs priorités.

Enfin, 6 milliards de dollars provenant de programmes d'infrastructure existants continueront d'être affectés à l'infrastructure publique.

En conclusion, le gouvernement demeure résolu à collaborer avec les provinces, les territoires et les municipalités et à poursuivre ses investissements records dans le transport en commun de façon à favoriser la création d'emplois, la croissance économique et la qualité de vie de tous les Canadiens.

Je souligne avec plaisir que la province du député, la Colombie-Britannique, recevra un financement fédéral dédié de près de 4 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années.

• (1915)

Mme Joyce Murray: Monsieur le Président, rien, dans la réponse, ne contredit mon assertion selon laquelle ce financement diminue de 87 % cette année et l'année prochaine par rapport à l'année dernière. Ce n'est qu'en 2019 que le financement reviendra à ce qu'il était l'année dernière, ce qui retarde d'autant des travaux d'infrastructure essentiels.

Je constate que le député vante les mérites du Fonds de la taxe sur l'essence, et je suis d'accord avec lui là-dessus. Ce programme, mis en oeuvre par un gouvernement libéral précédent, était ce qu'il fallait faire.

Le député applaudit également l'investissement dans le transport en commun rapide. À titre de comparaison, les 500 millions de dollars dépensés pour la Canada Line vers l'aéroport — un investissement fédéral majeur — ont été approuvés et inscrits au budget par un gouvernement libéral précédent. Ces 500 millions de dollars pour une...

Le Président: Le secrétaire parlementaire a la parole.

M. Peter Braid: Monsieur le Président, les affirmations de la députée sont fausses. Au cours de la prochaine décennie, le gouvernement fédéral actuel investira en moyenne plus de 5 milliards de dollars par année dans les infrastructures, dans le cadre du nouveau plan Chantiers Canada, d'une valeur de 53 milliards de dollars.

Ce financement soutiendra les infrastructures provinciales, territoriales et municipales partout au pays, y compris celles qui concernent les routes, le transport en commun, les services d'eau, les loisirs et la culture. Plus de 70 % des nouveaux fonds prévus dans le cadre du plan sont affectés expressément aux municipalités pour leurs priorités en matière d'infrastructure. Cet investissement record dans les infrastructures publiques s'ajoutera aux 7 milliards de dollars déjà fournis par le gouvernement pour le transport en commun dans différentes villes des quatre coins du pays. Il soutiendra la création d'emploi et la croissance économique et contribuera à améliorer la qualité de vie de la population dans toutes les collectivités du Canada.

● (1920)

LA DÉFENSE NATIONALE

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, la question que j'ai posée en février est toujours aussi importante aujourd'hui. Le recours au CSTC pour intercepter les communications par WiFi, ou toute autre communication, de voyageurs de passage dans nos grands aéroports constitue une forme de surveillance injustifiée.

J'ai aussi mentionné le rapport annuel 2012-2013 du commissaire du CST, qui a pour mandat d'exercer une surveillance sur le CST. Dans ce rapport, à la page 20, le commissaire a fait la déclaration suivante quant à savoir si le CST menait ses activités dans le respect de la loi, comme l'a prétendu le ministre en réponse à ma question du 3 février. Le commissaire a déclaré:

La majorité des activités du Centre [...] ne présentait aucun problème. Toutefois, un petit nombre de dossiers suggéraient la possibilité que des Canadiens aient été visés par certaines activités, ce qui est contraire à la loi. [...] je n'ai pas pu parvenir à une conclusion définitive sur la conformité ou non à la loi.

Fait intéressant, le ministre de la Défense nationale ne s'est pas penché sur cette situation, ce qui contredit catégoriquement la déclaration qu'il a faite à la Chambre le 3 février. Il a alors dit que le rapport, c'est-à-dire le rapport 2012-2013 du commissaire, soulignait que toutes les activités du CSTC examinées avaient été autorisées et menées conformément à la loi. Or, dans le passage que je viens de citer, le commissaire dit bien « contraire à la loi ».

Je pense que ce que le ministre a dit est erroné. J'espère que le ministre ou le secrétaire parlementaire rectifiera cette déclaration trompeuse ce soir.

Lors du témoignage qu'il a présenté le 3 février devant le Comité sénatorial de la sécurité nationale et de la défense, John Foster, le chef du CSTC, a déclaré qu'il « incombe [au CSTC] de protéger la vie privée des Canadiens ». Cependant, il a aussi dit que, compte tenu de la nature de l'environnement des télécommunications et du cyberspace, le CSTC « peut intercepter accidentellement des communications privées de Canadiens ». Il n'a pas précisé à quelle fréquence cela se produit. Cependant, la déclaration de M. Foster est préoccupante et elle touche directement la question que j'ai posée au ministre de la Défense nationale le 3 février. Voici cette question: conformément aux dispositions l'article 273.65 de la Loi sur la défense nationale, le ministre a-t-il autorisé de quelque façon que ce soit le CSTC à mener des opérations de surveillance qui pourraient entraîner la surveillance des communications de Canadiens se trouvant au Canada ou de personnes qui transitent par notre pays.

Compte tenu de ces révélations et du fait que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile a reconnu cette semaine que les agences qui sont sous sa responsabilité ont participé plus de 1,2 million de fois à des opérations de surveillance des télécommunications en une seule année, je me dois de demander au ministre

Motion d'ajournement

d'être clair. Le ministre a-t-il autorisé la surveillance de citoyens canadiens aux termes de l'article 273.65 de la Loi sur la défense nationale?

M. James Bezan (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, je profite de l'occasion pour assurer une fois de plus aux Canadiens que s'inquiètent des activités du Centre de la sécurité des télécommunications Canada, le CSTC, que ses activités sont légales, qu'elles font l'objet d'un examen indépendant et qu'elles servent à protéger la population de menaces étrangères.

La Chambre a tenu un débat en profondeur à ce sujet. Elle a notamment débattu d'une motion présentée par le député de Malpeque pendant toute une journée en février. Le ministre de la Défense nationale et le chef du CSTC ont aussi comparu devant les comités de la défense nationale du Sénat et de la Chambre des communes pour souligner la précieuse contribution du CSTC à la sécurité des Canadiens et son engagement indéfectible à l'égard de la légalité et de la protection de la vie privée.

Les faits essentiels demeurent inchangés. Le CSTC respecte toutes les lois canadiennes, dont la Loi sur la défense nationale, la Charte canadienne des droits et libertés, le Code criminel et la Loi sur la protection des renseignements personnels. Il est également assujéti à des mesures législatives visant à la protection de la vie privée des Canadiens et des personnes se trouvant au Canada. En vertu de la loi, le CSTC ne peut pas diriger ses activités de renseignement étranger contre des Canadiens, ni au pays ni à l'étranger, ou contre toute personne se trouvant au Canada. En outre, il ne peut pas cibler les Canadiens indirectement s'il lui est interdit de le faire directement, ce qui signifie qu'il ne peut pas faire appel aux partenaires du Groupe des cinq pour faire ce travail.

D'un point de vue légal, le CSTC peut prêter son concours aux organismes d'application de la loi et aux agences de sécurité fédérales en vertu des autorisations légales, comme tout mandat émis par une cour compétente.

En outre, le CSTC comporte un organe d'examen efficace et indépendant. Le commissaire du CST, un juge à la retraite ou un juge surnuméraire d'estime, examine ainsi toutes les activités du Centre. Le commissaire ne reçoit aucune directive du gouvernement ou du CSTC, et son bureau est financé de manière indépendante, à même un crédit budgétaire du Parlement. Dans le cadre de l'examen des activités du Centre, le commissaire est appuyé par des spécialistes et des experts-conseils externes et bénéficie d'un accès sans restriction au personnel, aux dossiers et aux systèmes du CSTC.

Le commissaire a toujours conclu que le CST effectuait ses activités en respectant la loi. En fait, il a souligné dans l'un de ses rapports la culture de respect de la loi dont il a été témoin au CST, ainsi que la préoccupation sincère du CST à l'égard de la protection de la vie privée des Canadiens. En outre, de nombreux commissaires, qui étaient tous des juges très qualifiés, ont examiné les activités du CSTC liées aux métadonnées. Ces examens ont permis de conclure que les activités relatives aux métadonnées du CSTC sont menées en conformité avec la loi et sont assujétiées à des mesures exhaustives et satisfaisantes visant à protéger la vie privée des Canadiens.

À titre de commissaire actuel, Jean-Pierre Plouffe a récemment fait savoir qu'il était pleinement au fait des activités relatives aux métadonnées du CSTC et qu'il pouvait compter sur l'entière coopération du Centre dans le cadre de ses activités d'examen.

Travaux des subsides

Voilà les faits essentiels, qui sont restés inchangés depuis la dernière demande du député pour la tenue d'un débat d'ajournement, en janvier dernier. Encore une fois, je profite de l'occasion pour souligner le fait que les activités en matière de renseignements étrangers du CSTC sont essentielles pour assurer la protection continue des Canadiens et de leurs intérêts. Le CSTC joue un rôle essentiel dans la protection du Canada et de la population canadienne contre de nombreuses menaces, notamment le terrorisme, les prises d'otages, les cybermenaces et l'espionnage étranger. Les travaux du Centre ont permis de mettre au jour et de déjouer des plans visant à attaquer des Canadiens et du personnel allié à l'étranger. Le CSTC a également contribué à mettre au jour des efforts déployés à l'étranger visant à radicaliser et à entraîner des personnes afin qu'elles commettent des attaques au Canada.

En Afghanistan, les opérations du CSTC ont été essentielles pour soutenir les opérations militaires canadiennes et protéger nos forces armées contre les insurgés. Au quotidien, les efforts des hommes et des femmes compétents qui travaillent au CSTC, discrètement et dans l'ombre, contribuent à assurer la prospérité, la sécurité et la stabilité de notre nation.

• (1925)

L'hon. Wayne Easter: Monsieur le Président, il y a eu peu beaucoup de réponses à ma question.

Personne ne doute de l'utilité du CSTC en matière de sécurité. Nous voulons cependant savoir si les Canadiens sont véritablement épiés. Nous savons que le CSTC a recueilli des métadonnées dans des aéroports — ce dont nous parlons ce soir —, et maintenant, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile admet que la GRC, le SCRS et l'Agence des services frontaliers du Canada ont participé à la collecte des renseignements visés par les 1,2 million de demandes dont il est question dans les documents publiés par la commissaire à la protection de la vie privée. Nous savons également que, au début de l'année, l'Agence des services frontaliers du Canada a été mise en cause dans environ 1 800 demandes. Ces renseignements ont-ils été recueillis illégalement?

M. James Bezan: Monsieur le Président, je peux dire au député que ce n'est pas le cas. Je puis assurer au député de Malpeque, et à tous les Canadiens qui nous écoutent, que le CSTC doit agir en toute légalité. Ainsi, même lorsqu'il vient en aide à la GRC et au SCRS, quelle que soit l'activité visée, le CSTC doit obtenir les ordonnances judiciaires appropriées, en toute légalité, pour que les droits des Canadiens soient protégés.

Je répète: le CSTC agit en toute légalité. La commissaire et son personnel sont indépendants, et ils surveillent les activités du CSTC de façon rigoureuse.

• (1930)

Le Président: Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, la motion portant ajournement de la Chambre est retirée d'office, et la Chambre se forme maintenant en comité plénier pour étudier tous les crédits sous la rubrique Transports dans le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2015.

Je quitte maintenant le fauteuil afin que la Chambre se forme en comité plénier.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

TRANSPORTS — LE BUDGET PRINCIPAL DES DÉPENSES 2014-2015

(La Chambre se forme en comité plénier, sous la présidence de M. Bruce Stanton, pour l'étude de tous les crédits sous la rubrique Transports du Budget principal des dépenses.)

Le vice-président adjoint: Je voudrais ouvrir cette séance du comité plénier en faisant une courte déclaration concernant les délibérations de ce soir.

Le débat de ce soir a lieu aux termes de l'alinéa 81(4)a) du Règlement, qui prévoit l'étude en comité plénier, pendant au plus quatre heures, du budget des dépenses de deux ministères ou organismes choisis par le chef de l'opposition.

Le débat se déroule également conformément aux dispositions de l'ordre adopté le mardi 6 mai 2014. Le débat de ce soir est de nature générale et porte sur tous les crédits sous la rubrique Transports. La parole sera accordée par période de 15 minutes. La première ronde débutera avec l'opposition officielle, suivie du gouvernement et du Parti libéral. Après cela, nous suivrons le déroulement normal qui tient compte de la taille proportionnelle de chaque parti.

Comme le prévoit l'ordre adopté le mardi 6 mai 2014, les partis pourront utiliser chaque période de 15 minutes pour des discours ou pour des questions et réponses par un ou plusieurs de leurs députés. Dans le cas des discours, les députés du parti à qui la période de 15 minutes est allouée peuvent parler l'un après l'autre. La présidence apprécierait que le premier député qui prendra la parole au début de chaque période indique comment il utilisera le temps qui lui est alloué, notamment s'il entend partager son temps de parole.

[Français]

Lorsque la période est utilisée pour des questions et observations, la réponse du ministre devrait correspondre à peu près au temps pris pour poser la question puisque ce temps sera compté dans le temps accordé aux partis.

Bien que les députés puissent prendre la parole plus d'une fois, la présidence tentera d'assurer que tous les députés désirant intervenir seront entendus avant d'inviter des députés à prendre la parole de nouveau, tout en respectant la rotation proportionnelle des orateurs des divers partis.

Les députés n'ont pas à être à leur place pour obtenir la parole.

[Traduction]

Enfin, je tiens à rappeler aux députés que, conformément à l'ordre adopté le 6 mai, aucune demande de vérification du quorum, aucune motion dilatoire et aucune demande de consentement unanime ne sera recevable au cours des travaux de ce soir.

En tant que président, je m'inspirerai des règles régissant le comité plénier et de l'ordre adopté le mardi 6 mai 2014. Néanmoins, afin de permettre un bon échange, je ferai preuve de discrétion et de souplesse dans l'application de ces règles.

J'aimerais par ailleurs indiquer à la Chambre qu'en comité plénier, il faut désigner les ministres et les députés par leur titre ou le nom de leur circonscription et que le député qui a la parole doit s'adresser à la présidence, comme d'habitude.

Travaux des subsides

Je demande la collaboration de chacun pour respecter les normes établies en matière de décorum, de langage et de comportement parlementaires. À la fin du débat de ce soir, le comité lèvera la séance, et tous les crédits sous la rubrique Transports seront réputés avoir fait l'objet d'un rapport et la Chambre s'ajournera immédiatement à demain.

• (1935)

[Français]

Nous pouvons maintenant commencer la séance de ce soir. La Chambre, constituée en comité plénier conformément à l'alinéa 81(4) a) du Règlement, le premier jour désigné, entreprend l'étude en comité plénier de tous les crédits liés à la rubrique Transports du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2015.

Le débat est lancé.

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Monsieur le président, je veux prendre quelques instants pour souhaiter publiquement un joyeux anniversaire à la ministre des Transports. Après, j'arrêterai d'être gentil.

Ma première question est la suivante. Entre 1995 et 2012, combien d'années Postes Canada a-t-elle été rentable?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports, PCC): Monsieur le président, j'ai un exemplaire du plan d'affaires de Postes Canada, sauf que Postes Canada, comme on le sait, est une société d'État autonome et indépendante du gouvernement.

Nous savons néanmoins qu'il se livre aujourd'hui 1,2 milliard de lettres de moins au pays qu'en 2006. C'est pour cette raison que Postes Canada apporte des changements.

Si le député veut de plus amples renseignements sur la rentabilité de la société d'État, je peux lui en fournir relativement aux exercices passés. Cela dit, en ce qui concerne cet exercice, Postes Canada a accusé en 2013 des pertes de 269 millions...

Le vice-président adjoint: Comme je l'ai expliqué en début de séance, normalement, les réponses de la ministre doivent correspondre à peu près au temps pris pour poser la question.

Cela dit, comme le savent les députés qui ont déjà participé à ce genre de processus, si la question nécessite une réponse particulièrement complexe, mais qu'il n'a fallu que quelques secondes pour la poser, il est évident qu'on allouera à la ministre le temps nécessaire pour qu'elle puisse répondre aux éléments essentiels de la question.

De façon générale cependant, la réponse devra être le plus possible de la même longueur que la question.

[Français]

L'honorable député de Rosemont—La Petite-Patrie a la parole.

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, ma question était simple, et elle méritait une très courte réponse. En fait, la réponse était: 17 années. Ma collègue n'avait pas besoin de prendre deux minutes pour la donner.

Dans les 18 dernières années, Postes Canada a été rentable 17 années. La seule année déficitaire pendant cette période était l'année 2011.

Quelle est la plus importante dépense non récurrente que Postes Canada a dû verser cette année-là?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, au sujet des profits et des pertes découlant des activités de Postes Canada, comme je l'ai

indiqué, j'ai devant moi le rapport annuel de la société. On peut y lire que, bien que des profits aient été enregistrés en 2009 et en 2010, ce n'est pas le cas en 2011, ni en 2012 et en 2013, années au cours desquelles les pertes opérationnelles se sont respectivement chiffrées à 226, 106 et 193 millions de dollars.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, encore une fois, la ministre ne répond pas à la question.

La seule dépense non récurrente de l'année 2011 était le règlement d'équité salariale qui avait attendu 31 ans. J'imagine que la ministre est d'accord avec le règlement de l'équité salariale. Postes Canada aurait été rentable en 2011 s'il n'y avait pas eu cette dépense liée à l'équité salariale.

La ministre des Transports partage-t-elle le point de vue de Deepak Chopra, le président-directeur général de Postes Canada? Selon lui, la fin de la livraison du courrier à domicile sera avantageuse pour les personnes âgées, parce que cela les forcera à sortir dehors et à faire de l'exercice? Est-ce aussi son point de vue?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, de toute évidence, Postes Canada a adopté des mesures pour permettre aux personnes ayant des besoins spéciaux d'avoir accès à leur courrier. De telles mesures sont déjà en place et elles seront maintenues lorsque les cinq millions de foyer qui reçoivent actuellement leur courrier à domicile feront la transition vers les boîtes postales communautaires.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, ce que je comprends, c'est que la ministre est d'accord avec Postes Canada. On créera une nouvelle dépendance pour des dizaines de milliers de personnes âgées et des personnes à mobilité réduite. En effet, ces dernières devront compter sur des gens pour aller chercher leur poste. On va devenir le premier pays du G7 à être incapable de livrer le courrier à domicile. Il faut le faire!

J'ai une question très spécifique à poser à la ministre. Dans les grands centres urbains comme Montréal, Vancouver ou Toronto, où vont-ils installer les boîtes postales communautaires? Seront-elles sur les trottoirs ou dans les parcs?

• (1940)

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, Postes Canada a indiqué qu'elle travaillera avec chaque localité pour déterminer où mettre ces boîtes postales communautaires.

Comme je l'ai déjà dit, les deux tiers des Canadiens ne reçoivent déjà plus leur courrier à domicile. Leur courrier est livré dans des boîtes postales communautaires ou d'autres types de boîtes postales, pas directement à leur porte.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, pour les deux tiers des Canadiens, le courrier est livré à domicile. C'est ce service-là qu'ils vont perdre si on accepte les mesures du gouvernement conservateur.

La ministre n'a pas répondu à ma question. Où va-t-on mettre ces boîtes communautaires dans les grands centres urbains? On ne le sait pas.

Travaux des subsides

Est-ce que Poste Canada a l'intention d'exproprier les municipalités pour occuper l'espace public nécessaire pour imposer ces immenses boîtes complètement affreuses?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, Postes Canada a indiqué qu'elle travaillera avec les localités pour déterminer où mettre ces boîtes postales.

Malgré ce que le député pense de l'apparence de ces boîtes, le courrier y sera maintenant déposé.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, il y a déjà 58 municipalités au Canada, dont les plus grandes, qui ont voté des résolutions qui s'opposent aux coupes dans les services de Postes Canada. On aimerait savoir ce que la ministre entend faire pour assurer la sécurité des citoyens et des citoyennes, notamment contre le vol d'identité, avec de larges boîtes postales dans les grandes villes comme Montréal, Vancouver ou Toronto?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, Postes Canada a précisé qu'elle doit absolument passer de la livraison à domicile à la livraison dans des boîtes postales communautaires en raison de la diminution du nombre d'envois postaux.

Par conséquent, elle a mené des consultations dans 46 localités à l'échelle du pays. Elle a répondu aux préoccupations qu'elles ont soulevées, et qui ont été mentionnées par le député.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, il y a quand même plus de municipalités qui sont contre les coupes à Postes Canada que de municipalités qui ont été consultées par Postes Canada. C'est quand même incroyable.

Selon une étude de l'Association canadienne des maîtres de poste et adjoints, 1 500 comptoirs postaux ruraux sont disparus au cours des 30 dernières années. Dans la plupart des provinces, quand un village n'a plus de comptoir postal, il faut faire entre 12 et 13 km pour en atteindre un. Est-ce pratique pour des gens qui n'ont pas d'automobile? Les gens des milieux ruraux sont furieux.

Pourquoi encore couper dans leurs services en diminuant les heures d'ouverture et le nombre de bureaux qui leur offrent des services?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je voudrais corriger un certain nombre d'affirmations faites par le député. Une simple correction n'est pas suffisante.

Premièrement, Postes Canada a mené des consultations dans l'ensemble du pays au sujet de son plan d'action en cinq points. Les Canadiens ont dit qu'ils voulaient un système postal qui pouvait répondre à leurs besoins changeants, mais qu'ils ne désiraient pas qu'il leur coûte trop cher.

Pour ce qui est du bilan annuel et des niveaux de service de Postes Canada, je crois qu'il est également important de souligner que le gouvernement actuel a mis en place le protocole visant à évaluer la capacité de Postes Canada de répondre aux besoins et aux souhaits des Canadiens.

Les résultats ont été les suivants: 98,8 % des Canadiens vivent à moins de 15 kilomètres d'un comptoir postal; 90,7 % à moins de 5 kilomètres; et 79,3 % à moins de 2,5 kilomètres.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, malheureusement, les conservateurs ont abandonné les communautés rurales qui comptaient sur ces comptoirs postaux. Ces derniers faisaient non seulement partie du développement économique de la communauté, mais également de leur identité et du rapprochement entre les citoyens et les citoyennes de ces villages.

Postes Canada a procédé, pendant quatre ans, à une étude sur les options concernant les services bancaires pour Postes Canada. Le rapport est demeuré secret. Le document a finalement été obtenu par un journaliste, et ce qu'on y trouve est complètement ridicule: 701 des 811 pages ont été rayées, oblitérées ou raturées.

Voici le modèle d'affaires qu'on nous propose: la page est blanche, tout comme l'autre. Voilà les différents modèles d'affaires qui existent pour les services postaux. C'est ce qu'on apprend. Il y a de telles pages dans tout le document.

Je voudrais savoir si la ministre entend rendre public le rapport qui, semble-t-il, pourrait être favorable à des services bancaires pour les comptoirs postaux de Postes Canada. Pourquoi garder cela secret? Pourquoi ne peut-on pas obtenir l'information?

● (1945)

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, au sujet de l'élaboration du plan en cinq points, Postes Canada a dit:

Notre défi était d'élaborer un plan répondant aux besoins de tous les Canadiens tout en trouvant une solution aux coûts traditionnels d'un système créé en grande partie pour traiter et livrer un gros volume de courrier. [...]

Il est le résultat d'une analyse de deux ans où l'on a examiné toutes les options, y compris celles offertes par d'autres administrations postales partout dans le monde, afin de déterminer les solutions qui serviront le mieux les Canadiens. Nous simplifions nos opérations, trouvons des solutions aux coûts de main-d'oeuvre, rajustons nos tarifs pour mieux refléter la situation actuelle, offrons plus de commodité en ajoutant des bureaux de poste concessionnaires et convertissons aux boîtes postales communautaires les quelque cinq millions de clients qui reçoivent toujours leur courrier à la porte.

Voilà le plan de Postes Canada et nous l'appuyons.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, on ne peut pas savoir ce qui serait le meilleur service pour Postes Canada, parce que le gouvernement refuse de nous donner l'information sur ce qu'est effectivement leur étude sérieuse.

La ministre peut-elle nous dire si, oui ou non, Postes Canada a déjà offert des services bancaires dans ce pays?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme le sait le député, Postes Canada a offert des services bancaires postaux jusqu'en 1967 environ.

Nous avons d'excellents établissements bancaires au Canada qui font notre fierté à l'échelle mondiale. Alors, c'est là que sont offerts les services bancaires.

N'oublions surtout pas une chose: le monde des services bancaires prend lui aussi un virage électronique et connaît donc exactement le même problème que les services postaux.

Travaux des subsides

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, combien de Canadiens n'ont pas de compte bancaire?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je ne peux trouver cela dans mon budget.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, 900 000 Canadiens n'ont pas de compte bancaire. Postes Canada compte sur 6 400 comptoirs postaux. Ces gens seraient capables d'avoir des services bancaires, au lieu d'aller changer leur chèque à Insta-Chèques qui prend une bonne partie de leur revenu.

Je voudrais savoir si le Règlement de la Caisse d'épargne postale existe encore dans la législation canadienne?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, Postes Canada est une société d'État indépendante. Elle a déterminé quelle était la meilleure voie à suivre. Pendant deux ans, elle a analysé et examiné toutes les options, y compris les services bancaires postaux, et a conclu que ce n'était pas la voie de l'avenir pour le Canada. Nous acceptons ses conseils.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, on accepte leurs conseils, mais on n'a aucune idée de ce qu'est leur argumentaire, parce qu'ils ont complètement masqué leur étude sur les services bancaires.

Dans la plupart des pays industrialisés, les services postaux offrent des services bancaires: au Royaume-Uni, en France, en Suisse, en Italie et au Japon. Même la Nouvelle-Zélande a créé, en 2002, la Kiwibank qui représente maintenant 70 % des profits du service postal néo-zélandais.

Pourquoi le reste du monde peut le faire, et nous, nous n'en serions pas capables? Sommes-nous plus niais que les autres?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, ce n'est bien entendu pas le cas, monsieur le président. Voici la réalité. Postes Canada, dans son rapport, a examiné toutes les options, et la société a adopté un plan en cinq points que le gouvernement appuie.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, le gouvernement conservateur appuie donc le plan de Postes Canada sans nous fournir aucune preuve, aucun argumentaire ou aucune étude nous démontrant pourquoi nous, nous ne serions pas capables d'offrir des services bancaires, alors que c'est la voie de la plupart des pays de l'OCDE.

Selon un document de travail du Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, les revenus bancaires de nombreux pays sont en fait essentiels pour générer des profits au sein de leurs réseaux postaux.

Si le gouvernement conservateur et Postes Canada refusent d'offrir des services bancaires dans les comptoirs de Postes Canada, est-ce que c'est parce qu'ils veulent tuer le service public de Postes Canada?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, c'est complètement faux, monsieur le président.

Postes Canada sert les Canadiens depuis longtemps avec fierté. Le gouvernement soutient les mesures que Postes Canada prend pour pouvoir de nouveau s'autofinancer et ne pas être un fardeau pour les contribuables.

C'est le gouvernement conservateur qui a instauré des normes de rendement à Postes Canada et qui a imposé un moratoire en milieu rural.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, quelles vont être les prochaines municipalités qui seront affectées par les diminutions de service de livraison à domicile?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, partout où le courrier est encore distribué à domicile que ce soit en ville, en région rurale ou dans les régions éloignées, les envois seront désormais déposés dans des boîtes postales communautaires; on parle ici de cinq millions d'adresses.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, Postes Canada est une société de la Couronne. Elle pourrait donc profiter de l'expertise de certaines personnes pour pouvoir offrir des services bancaires de base qui fonctionneraient, qui amèneraient des revenus et, probablement, plus de profits pour Postes Canada. Il y a notamment la Banque du Canada, la Banque de développement du Canada, Financement agricole Canada, la Société canadienne d'hypothèques et de logement, Exportation et développement Canada et le programme des Obligations d'épargne du Canada.

Pourquoi ne pas prendre cette voie qui fonctionne partout dans le monde, et que ce gouvernement-là refuse obstinément?

● (1950)

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, Postes Canada a élaboré son plan d'avenir parce qu'il y a de moins en moins d'envois postaux: le monde se modernise, nous sommes dans l'ère numérique.

En outre, Postes Canada a dit que son plan en cinq points est la solution la mieux adaptée au Canada, et nous appuyons la société dans sa mise en oeuvre.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Monsieur le président, je vais passer au sujet de la sécurité ferroviaire et faire suite à la tragédie de Lac-Mégantic. Je voudrais que la ministre nous dise combien la municipalité de Lac-Mégantic a dû payer pour nettoyer le centre-ville, parce que les assurances ne pouvaient pas payer et que l'entreprise ferroviaire a refusé de le faire?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, ma réponse se déclinera en deux volets. En ce qui concerne l'assurance qui était disponible, le gouvernement a pris des mesures énergiques et il a mentionné dans le discours du Trône qu'il s'attend à ce que le pollueur paie. Il est très regrettable que le montant de la couverture n'ait pas été assez élevé, mais le premier ministre a dit à l'époque qu'il était solidaire des gens de Lac-Mégantic et qu'il les soutiendrait.

Le vice-président adjoint: Reprise du débat. La ministre des Transports a la parole.

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports, PCC): Monsieur le président, je remercie le député de ses souhaits d'anniversaire initiaux et de ses questions aussi pertinentes que difficiles.

Travaux des subsides

Je suis ravie d'intervenir ce soir devant le comité plénier dans le cadre de l'examen des crédits octroyés au ministère des Transports dans le Budget principal des dépenses de 2014-2015. J'en profiterai pour faire ressortir quelques-unes des grandes priorités du gouvernement.

Tout d'abord, le budget des dépenses.

Les crédits que nous demandons dans le Budget principal des dépenses pour 2014-2015 serviront à financer certaines priorités du ministère. Nous continuerons à préciser et à renforcer la surveillance de la sécurité et de la sûreté de l'ensemble du réseau de transport ainsi qu'à contribuer au programme de valorisation responsable des ressources du gouvernement. Nous améliorerons la compétitivité du Canada et l'infrastructure de transport essentielle et veillerons également à ce que les politiques, les programmes et les activités de Transports Canada répondent aux besoins à long terme du réseau de transport. Enfin, nous adopterons les mesures de renouvellement et d'efficacité du gouvernement du Canada.

Je mettrai surtout l'accent aujourd'hui sur certaines mesures que nous avons prises dans des domaines névralgiques: la sécurité des navires-citernes, les investissements dans des projets d'infrastructures de transports dans le cadre de la stratégie sur les portes et corridors du pays et, bien entendu, la sécurité ferroviaire.

J'aimerais tout d'abord parler de la sécurité des navires-citernes, et plus précisément de ce que nous faisons pour renforcer notre régime visant ces navires. Les députés verront que, dans le Budget principal des dépenses, nous demandons 15,8 millions de dollars supplémentaires afin d'instaurer un régime de calibre mondial en cas de déversements d'hydrocarbures. Il s'agit d'une hausse de 686 % par rapport au Budget principal des dépenses du dernier exercice. Notre régime de sécurité des navires-citernes repose sur trois piliers: premièrement, nous voulons empêcher qu'il y ait des déversements tout court; deuxièmement, nous les nettoierons le cas échéant; et troisièmement, nous ferons en sorte que les pollueurs soient tenus financièrement responsables pour tout déversement. Ce régime prévoit de nouvelles mesures, notamment l'augmentation du nombre d'inspections des navires-citernes étrangers qui entrent dans les eaux canadiennes; l'accroissement de la surveillance aérienne et du contrôle des navires dans les eaux canadiennes; et l'établissement d'un nouveau système de commandement en cas d'incident pour permettre à la Garde côtière canadienne d'intervenir plus efficacement en cas d'incident.

Afin de nous aider à mettre en oeuvre un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, nous avons mis sur pied un comité d'experts indépendant dirigé par le capitaine Gordon Houston, ancien PDG du port Metro Vancouver. Le comité a présenté son premier rapport en novembre et il a formulé 45 recommandations visant à renforcer le régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. Nous prenons ses conseils très au sérieux. Nous discutons des recommandations du comité avec les localités, les Premières Nations, l'industrie maritime et les gouvernements provinciaux. Cependant, le comité poursuit ses travaux. Il révisé actuellement les mesures de sécurité des pétroliers dans l'Arctique ainsi que le transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses. Je m'attends à ce qu'un second et dernier rapport soit déposé plus tard cette année.

Je me suis rendue en Colombie-Britannique récemment, et j'ai pu faire un tour dans un des avions utilisés dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne. Ce fut toute une expérience car j'ai été en mesure de constater non seulement l'importance des efforts déployés dans le cadre du programme mais aussi l'enthousiasme

avec lequel les membres de l'équipage entreprennent leurs tâches quotidiennes; ils travaillent fort à l'établissement d'un régime de sécurité des navires-citernes de calibre mondial. Nous allons doubler le financement octroyé à ce programme de surveillance aérienne, ce qui permettra à l'équipe de passer beaucoup plus d'heures dans les airs et, du coup, de mieux surveiller nos côtes, dissuader les pollueurs potentiels et repérer un déversement avant qu'il ne prenne de l'ampleur.

Le Plan d'action économique de 2014 reconnaît l'importance du commerce et des investissements pour l'avenir économique du Canada ainsi que le rôle du réseau de transport du Canada et de ses infrastructures, qui facilitent les échanges commerciaux à l'échelle nationale et internationale. Dans le Budget principal des dépenses, nous demandons 702 millions de dollars pour financer d'importants projets d'infrastructures dans le cadre des programmes de financement visant les portes et les corridors. Le programme soutient le commerce international avec les États-Unis et d'autres partenaires clés en assurant des systèmes de transport intégrés et efficaces dans tous les modes. Il faut collaborer avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé pour y parvenir. Nous investissons dans des projets d'infrastructure à des postes frontaliers et nous redoublons d'efforts pour coordonner la planification des investissements en infrastructure dans le cadre de notre initiative Par-delà la frontière. Toute amélioration du commerce transfrontalier contribuera grandement à la croissance économique du Canada.

Enfin, j'aimerais parler de ma priorité absolue, soit l'amélioration de la sécurité ferroviaire dans notre pays.

● (1955)

En janvier dernier, le Bureau de la sécurité des transports a publié trois recommandations provisoires concernant l'enquête en cours sur le déraillement de train survenu à Lac-Mégantic. Ces recommandations visent trois facteurs: les vulnérabilités des wagons-citernes DOT-111 utilisés pour le transport du pétrole brut; le besoin de plans d'intervention d'urgence le long des itinéraires où de grandes quantités d'hydrocarbures liquides sont transportées; la nécessité de planifier et d'analyser les itinéraires des trains qui transportent des marchandises dangereuses.

Le 23 avril, nous avons fourni notre réponse et décrit les mesures visant à traiter directement et catégoriquement ces recommandations. Le gouvernement du Canada s'est engagé à maintenir la collaboration continue avec l'industrie, les autres ordres de gouvernement et les différents intervenants.

Bien avant les événements de Lac-Mégantic, le gouvernement se penchait déjà sur les problèmes liés à la sécurité ferroviaire. En mai de l'année dernière, des modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire sont entrées en vigueur, ce qui a pour effet de resserrer les exigences en matière de sécurité des sociétés ferroviaires au Canada.

De plus, nous ne ménageons aucun effort depuis des années pour assurer la sécurité des piétons et des automobilistes aux passages à niveau et nous avons récemment publié de nouveaux règlements. Par surcroît, cette année, le gouvernement investira plus de 9 millions de dollars dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau, pour l'amélioration de 600 passages à niveau au Canada.

Je suis convaincue qu'en pareil cas, les Canadiens ne devraient pas être obligés de payer les dommages-intérêts. C'est pourquoi Transports Canada a consulté les acteurs du milieu pour déterminer comment renforcer le régime de responsabilité et d'indemnisation pour le transport ferroviaire. Dans l'éventualité d'un accident, il faudrait que des ressources suffisantes soient prévues pour indemniser adéquatement les victimes et payer les coûts de nettoyage sans puiser dans les deniers publics. Cette consultation vient s'ajouter aux consultations effectuées récemment par l'Office des transports du Canada sur les garanties qu'il exige des chemins de fer sous réglementation fédérale pour pouvoir leur délivrer un certificat d'aptitude.

Pour ce qui est d'appliquer les recommandations du Bureau de la sécurité des transports, je veux souligner que nous avons la ferme intention d'améliorer la sécurité ferroviaire et les conditions de transport ferroviaire des marchandises dangereuses.

Après l'accident de Lac-Mégantic, le gouvernement fédéral a agi sans tarder. Les mesures que j'ai annoncées en avril sont la suite du travail amorcé et renforcé davantage la réglementation en vigueur au pays ainsi que le contrôle de la sécurité ferroviaire qui s'exerce dans le transport des marchandises dangereuses. Je voudrais simplement rappeler ces mesures à la Chambre.

Nous avons premièrement décidé d'interdire le transport des marchandises dangereuses dans les wagons-citernes DOT-111, qui résistent moins bien aux collisions. Nous avons ordonné le remplacement progressif des wagons dont la paroi inférieure n'est pas renforcée sur toute la longueur. Ces wagons sont au nombre d'environ 5 000 en Amérique du Nord.

De plus, nous améliorerons les wagons-citernes qui sont utilisés pour le transport du pétrole brut ou de l'éthanol, de manière à réduire considérablement le risque de fuite en cas d'accident. En janvier, Transports Canada a publié une version révisée de la norme obligatoire pour la soumettre à une consultation. Elle prévoit de l'acier plus épais, un bouclier thermique et une protection des raccords supérieurs. Tous les wagons DOT-111 qui ne sont pas conformes à cette norme de janvier 2014 devront être remplacés ou modifiés d'ici trois ans si on souhaite les utiliser pour le transport du pétrole brut ou de l'éthanol.

Nous mettrons également en oeuvre des exigences plus sévères pour les wagons-citernes à l'avenir, selon les recommandations de l'industrie et les discussions d'ordre technique qui ont lieu aux États-Unis. Le Canada a déjà pris l'engagement de respecter ou dépasser toutes les exigences des États-Unis concernant les wagons-citernes DOT-111.

La deuxième recommandation du Bureau de la sécurité des transports que nous appliquons concerne les plans d'intervention d'urgence. Ce sont des plans officiels qui décrivent ce que l'industrie fera pour venir en aide aux premiers répondants s'il se produit un accident avec des marchandises dangereuses qui nécessitent une expertise et de l'équipement d'intervention spéciaux.

Afin d'assurer l'état de préparation en cas d'accident ferroviaire, le gouvernement fédéral exigera que tous les expéditeurs ferroviaires élaborent des plans d'intervention d'urgence pour les liquides inflammables à risque élevé. En cas d'accident mettant en cause des quantités importantes de marchandises dangereuses, les plans d'intervention approuvés donneront aux premiers répondants un accès, en temps opportun, aux ressources et à l'aide dont ils ont besoin. À cette fin, nous avons émis une directive afin d'exiger que les expéditeurs élaborent des plans d'intervention d'urgence pour le pétrole brut, l'essence, le diesel, le carburant aviation et l'éthanol,

Travaux des subsides

même lorsqu'un seul wagon-citerne contient l'un des liquides inflammables désignés.

Nous établirons également un groupe de travail avec des partenaires et des intervenants clés, comme l'Association canadienne des chefs de pompiers, les pompiers autochtones, de même que des organismes clés en lien avec l'intervention, l'expédition et les chemins de fer. Ce groupe de travail fournira une tribune favorisant le dévouement et la collaboration afin de renforcer la capacité de coordination et d'intervention. Nous prendrons également en considération la possibilité d'élargir les exigences des plans d'intervention à d'autres liquides inflammables de classe 3, après avoir examiné cette question avec le groupe de travail.

En terminant, le Canada dispose d'un régime de réglementation rigoureux pour le transport ferroviaire tant en milieu rural qu'en milieu urbain. Transports Canada a mis en place des exigences encore plus strictes pour les trains transportant des marchandises dangereuses afin de protéger les collectivités le long des lignes ferroviaires.

• (2000)

Nous avons prononcé une injonction ministérielle exigeant que les compagnies de chemin de fer réduisent sur le champ la vitesse des trains transportant des marchandises dangereuses et mettent en oeuvre d'autres pratiques opérationnelles clés qui vont de pair avec les recommandations du BST. L'injonction ministérielle est en harmonie avec les exigences récemment annoncées par les États-Unis pour ce qui est du réseau ferroviaire canadien, voulant que les compagnies de chemin de fer apportent des changements opérationnels clés rapidement.

Nous rendrons ces exigences permanentes en émettant un arrêté ministériel afin que les compagnies de chemin de fer transportant des marchandises dangereuses élaborent de nouvelles règles sur ces pratiques opérationnelles. Il s'agit d'un effort d'envergure nécessitant une planification minutieuse afin d'obtenir des résultats concrets.

En conclusion, les initiatives que j'ai présentées reflètent les mesures que prend le gouvernement pour assurer que, au Canada, le transport reste sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. Nous prenons cette responsabilité au sérieux.

M. Guy Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC): Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord souhaiter un joyeux anniversaire à la ministre. Je trouve un peu singulière sa façon de le souligner; peut-être a-t-elle choisi de célébrer un peu plus tard en soirée.

J'aimerais parler de Postes Canada, en soulignant d'entrée de jeu qu'il s'agit d'une société d'État indépendante.

Parlons tout d'abord de sa situation financière. Il est indéniable que la distribution du courrier a considérablement évolué, en raison surtout de la popularité extraordinaire du courrier électronique. Toutefois, qu'il s'agisse des particuliers, des entreprises ou des organismes gouvernementaux...

Le vice-président adjoint: À l'ordre s'il vous plaît. Je signale au député que nous en sommes à la dernière partie des 15 minutes accordées à la ministre, partie qui est consacrée aux questions. Le député semble croire qu'il est temps de passer au discours suivant, alors qu'il nous reste près de trois minutes.

Le secrétaire parlementaire de la ministre des Transports a la parole.

Travaux des subsides

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC): Monsieur le président, je suis heureux de poser une question à la ministre. En examinant les statistiques que le Bureau de la sécurité des transports — un organisme indépendant — a produites au cours des dernières années sur les accidents ferroviaires, on constate que les deux problèmes les plus persistants demeurent les intrusions et les accidents aux passages à niveau, qui entraînent parfois des décès.

Dans le budget des dépenses, je remarque qu'on demande des fonds pour des améliorations aux passages à niveau ainsi que pour l'opération Gareautrain. La ministre pourrait-elle nous livrer ses observations sur ces deux investissements et sur leur importance pour la réduction des intrusions et des accidents aux passages à niveau?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, nous voulons certainement faire la lumière sur ces deux aspects.

D'une part, il y a un fonds qui permet de contribuer au financement des modifications apportées aux passages à niveau. J'en ai d'ailleurs parlé tout à l'heure. Il y a aussi un programme qui permet de fermer les passages à niveau, autant ceux du secteur public que du secteur privé, qui ne sont plus nécessaires. Nous y participons aussi. Il y a environ 5 000 passages à niveau de ce genre au Canada.

D'autre part, il vaut vraiment la peine de parler d'une initiative formidable, Opération Gareautrain, qui s'emploie à sensibiliser les enfants, les familles et la population en général à la sécurité à proximité des chemins de fer. En fait, la semaine dernière, c'était la Semaine de sensibilisation à la sécurité ferroviaire, et l'organisme Opération Gareautrain a fait de l'excellent travail: il a écrit des gazouillis aux gens afin de leur rappeler l'importance de la sécurité ferroviaire.

En mars dernier, j'ai organisé une table ronde sur les problèmes associés à la forte densité dans certains secteurs urbains et sur les accidents ferroviaires qui causent la mort de piétons. Nous avons réuni des intervenants des principales sociétés ferroviaires: GO Transit, VIA, le CN et le CP. Nous avons aussi invité une femme qui a perdu son fils. Les rencontres de ce genre sont importantes, car elles nous rappellent qu'il ne faut pas seulement parler du transport de marchandises dangereuses, mais aussi du fait qu'il y a des interactions avec les piétons et qu'il faut continuellement voir à leur sécurité.

Une dernière chose: c'est aussi la Semaine nationale de l'hygiène et de la sécurité au travail. C'est donc l'occasion de penser à ces questions importantes.

• (2005)

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Wascana, ce soir, durant cette première ronde.

Tout d'abord, je vais demander à la ministre combien d'inspecteurs qualifiés il y a exactement à Transports Canada pour vérifier les systèmes de gestion de la sécurité.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, selon l'information dont je dispose sur les postes d'inspecteurs en général, dans le secteur de l'aviation civile, nous avons environ 1 700 postes au total; dans le secteur de la sécurité maritime, nous en avons 595; dans celui de la sécurité ferroviaire, 204; et, dans le secteur du transport de marchandises dangereuses, 127. Ce sont des postes de contrôle de la sécurité.

Bien entendu, certains secteurs n'utilisent pas de système de gestion de la sécurité, mais cette répartition indique qui s'occupe, en

général, de la gestion de la sécurité et des activités de surveillance. Ce sont les chiffres que j'ai.

M. David McGuinty: Monsieur le président, c'est assez étonnant. Je suppose que la ministre n'a pas compris ma question, car le vérificateur général du Canada, dans son rapport sur la vérification qu'il a faite il y a six ou sept mois, soutient que Transports Canada dit avoir besoin de 20 vérificateurs de système pour vérifier tous les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire tous les trois ans, par exemple.

Combien de vérificateurs de système qualifiés le ministère compte-t-il en ce moment? Selon le rapport du vérificateur général, il y en a 10 alors que le ministère dit en avoir besoin d'au moins 20.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, nous comptons une centaine d'inspecteurs dans le secteur de la sécurité ferroviaire. Des fonctions de surveillance viennent s'ajouter à cela, et j'ai donné les chiffres à ce sujet.

Au cours d'une année type, quatre ou cinq vérifications sont effectuées. Ce chiffre varie d'une année à l'autre, car il peut arriver que la conformité réglementaire soit vérifiée au moyen d'activités de surveillance, comme les inspections.

M. David McGuinty: Monsieur le président, je ne demande pas à la ministre de broser un tableau de la situation en général, mais bien de me donner des chiffres précis. Voici pourquoi.

J'ai demandé aux représentants du ministère de nous transmettre des renseignements lorsqu'ils ont comparu devant le comité. Ils disent que 142 équivalents temps plein sont affectés à la surveillance de la sécurité ferroviaire. Nous avons envoyé cette réponse au vérificateur général du Canada, puis celui-ci m'a écrit il y a une semaine pour me dire ceci:

[...] nous ne pouvons pas garantir l'exactitude des renseignements communiqués récemment par des représentants de Transports Canada. Le ministère ne précise pas le nombre d'inspecteurs qualifiés qu'il peut actuellement charger d'effectuer des vérifications.

Je vais poser de nouveau la question. De combien d'inspecteurs qualifiés Transports Canada dispose-t-il pour effectuer des vérifications?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, au printemps de 2014, tous les inspecteurs et les gestionnaires qui doivent suivre une formation pour devenir des vérificateurs de systèmes de gestion de la sécurité auront été dûment formés. Le nombre total sera de 100.

M. David McGuinty: Combien, monsieur le président?

• (2010)

L'hon. Lisa Raitt: Cent, monsieur le président.

M. David McGuinty: Monsieur le président, il y a 100 vérificateurs de systèmes qualifiés à l'heure actuelle?

L'hon. Lisa Raitt: Oui, monsieur le président.

M. David McGuinty: Exactement 100 inspecteurs qualifiés ayant reçu la formation, à l'heure actuelle, monsieur le président?

Travaux des subsides

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je veux seulement prendre un moment pour clarifier les choses. Comme le député le sait, le vérificateur général a formulé des recommandations et mon ministère a dressé la liste des prochaines étapes pour remédier à cette situation, c'est-à-dire un plan d'action de la direction. En prévision du présent débat, on m'a informée des développements les plus récents concernant l'avancement du plan. Dans ce dossier, pour ce qui est de la rapidité de la formation des inspecteurs et des gestionnaires, je peux dire que de hauts fonctionnaires m'ont appris que les 100 inspecteurs et gestionnaires qui doivent recevoir une formation pour devenir vérificateurs de SGS auront reçu la formation appropriée d'ici le printemps 2014.

M. David McGuinty: Monsieur le président, la ministre a-t-elle lu l'enquête menée récemment auprès des inspecteurs de l'aviation qui travaillent pour Transports Canada?

L'hon. Lisa Raitt: Non, monsieur le président.

M. David McGuinty: Monsieur le président, la ministre sait-elle que 85 % des inspecteurs estiment que les passagers du transport aérien ont été exposés à des risques plus élevés en raison du SGS de Transports Canada dans le secteur de l'aviation. C'est une augmentation importante par rapport à 2007, alors que ce taux était de 67 %.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je sais que le SGS peut être un sujet controversé pour les gens qui ne croient pas nécessairement à ce système. Toutefois, je peux dire que la présidente du Bureau de la sécurité des transports y croit. Elle a dit clairement que le SGS est la voie de l'avenir, et c'est l'orientation que nous avons prise.

Elle a dit précisément que le SGS est un outil de gestion puissant, reconnu internationalement, qui aide les organisations à trouver les problèmes avant que ceux-ci ne se produisent. D'ailleurs, au Canada, le nombre d'accidents d'avion a diminué de 25 % au cours de la dernière décennie et il n'a jamais été aussi bas.

M. David McGuinty: Monsieur le président, quand la ministre a annoncé que les wagons DOT seraient éliminés graduellement en trois ans, quelles données ou quelles analyses lui ont permis de déterminer que trois ans suffiraient pour procéder à ce remplacement et à la construction de nouveaux wagons?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, tout d'abord, nous avons créé un groupe consultatif issu du Comité consultatif sur le transport des marchandises dangereuses. Le groupe consultatif a remis un rapport à la fin de janvier 2014.

Ensuite, les fonctionnaires de mon ministère ont mené des consultations auprès de l'industrie. Les données et l'échéancier découlent de ces discussions, et nous en sommes satisfaits.

M. David McGuinty: Monsieur le président, je ne vois pas comment la ministre peut se déclarer satisfaite alors que, devant le comité, la plus grande entreprise de construction de wagons au pays a déclaré qu'il serait impossible de remplacer tous ces wagons en trois ans.

Pourquoi la ministre a-t-elle établi un règlement, une norme, qu'elle savait impossible à respecter?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, la question repose sur une prémisse inexacte. À ma connaissance, ce délai n'est pas impossible. Je crois au contraire qu'il est tout à fait réalisable. C'est pourquoi nous avons proposé cette norme, en nous fondant sur des données solides fournies par les fonctionnaires.

Ce que nous voulons, en fait, c'est rendre le transport ferroviaire vraiment sécuritaire au Canada. Nous savons que les entreprises

peuvent respecter le délai de trois ans. Si cela leur est impossible, elles nous le diront pendant l'élaboration des normes.

Aujourd'hui, le secrétaire aux transports des États-Unis en arrive aux mêmes conclusions, que les États-Unis veulent cesser d'utiliser ces wagons pour le transport. Le Canada et les États-Unis sont donc du même avis. Nous voulons assurer la sécurité des communautés et du service ferroviaire.

M. David McGuinty: Monsieur le président, si la ministre veut des collectivités plus sûres et des réseaux ferroviaires plus sûrs, pourquoi son gouvernement consacre-t-il chaque année plus d'argent à promouvoir le Plan d'action économique qu'à améliorer la sécurité ferroviaire?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, depuis 2009, le gouvernement a affecté à la sécurité ferroviaire des fonds additionnels totalisant 100 millions de dollars. Nous avons commencé par effectuer une étude, en 2007, pour déterminer les besoins à ce chapitre, et nous sommes passés à l'action en affectant au dossier l'argent voulu. Le ministère a indiqué qu'il fallait 72 millions de dollars sur cinq ans et un montant supplémentaire de 15 millions de dollars en crédits de fonctionnement. Ce sont les sommes nécessaires pour mener à bien ce que nous faisons en matière de sécurité ferroviaire.

L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.): Monsieur le président, je suis ravi de pouvoir ainsi interroger la ministre. Chose certaine, le dernier échange nous aura au moins appris que, si le gouvernement consacre près de 100 millions de dollars à la sécurité ferroviaire, c'est près de 600 millions de dollars qu'il puise dans l'argent des contribuables pour se faire de la publicité.

J'aimerais attirer l'attention de la ministre sur le projet de loi C-30, la crise du transport du grain dans l'Ouest et l'énorme arrérage qui s'est accumulé depuis un an. L'industrie prévoit qu'à la fin de l'année — et je crois comprendre que la ministre elle-même utilise ce chiffre —, c'est quelque chose comme 23 millions de tonnes de grain qui auront été récoltées mais que l'on n'aura pas pu expédier parce que le système de manutention et de transport du grain aura failli lamentablement. Si l'on ne devait avoir ne serait-ce qu'une récolte normale l'été prochain, l'industrie se retrouverait dans le même bourbier que celui dans lequel elle se trouve présentement. De nombreux agriculteurs vont avoir de sérieux problèmes.

Le gouvernement va-t-il faire en sorte que ce système, qui n'a pas été à la hauteur l'an dernier, puisse répondre à la demande cette année, que la totalité du grain, peu importe le volume récolté, puisse être acheminé et que l'industrie puisse faire face à tous les impondérables, comme les mauvaises conditions météorologiques? Va-t-il donner cette assurance aux agriculteurs?

● (2015)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, c'est précisément dans cette optique que nous avons présenté le projet de loi C-30. C'est donc une joie savoir que tous les partis vont l'appuyer, puisque nous voulons tous la même chose: acheminer le plus de grain possible.

Il ne faut cependant pas oublier que nous avons connu une récolte record cette année. Elle était de 33 % supérieure aux années précédentes. Nous avons même prévu que la quantité de grain non acheminée serait encore plus grande si les choses continuaient dans la même veine. Voilà pourquoi nous avons jugé bon d'ordonner aux compagnies de chemin de fer de prendre les moyens pour transporter 1 million de tonnes de grain par semaine, car nous voulons rattraper le retard accumulé le plus rapidement possible.

Travaux des subsides

Il ne faut pas non plus négliger l'importance de la planification. À ce sujet, à compter de l'an prochain, je serai en mesure, dans le cadre de la Loi sur les transports au Canada, d'évaluer très tôt l'ampleur de la récolte et de tenir des discussions afin de déterminer comment le grain récolté sera acheminé à bon port. Il s'agit d'un objectif essentiel pour nous, et c'est pour ça que nous prenons des mesures énergiques pour l'atteindre.

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur le président, en ce qui concerne les préparatifs pour composer avec la situation actuelle, outre le fait que très peu de grain a été expédié pendant la plus grande partie de l'année dernière, il faut faire face à un autre grave problème, soit le traitement inéquitable que l'on réserve aux divers producteurs qui emploient les différents corridors d'expédition depuis l'entrée en vigueur du décret. Je me demande si la ministre pourrait me dire ce qu'elle entend faire pour que les divers expéditeurs de l'Ouest canadien soient traités équitablement.

Par exemple, le Centre de la Saskatchewan est l'une des régions qui doivent faire face aux pires inégalités, puisque les producteurs de la région veulent expédier une grande quantité de grain vers le sud, aux États-Unis, alors que les sociétés ferroviaires préfèrent le transporter vers l'est ou l'ouest, de telle sorte qu'elles privilégient les expéditeurs de l'Alberta et du Manitoba. En Saskatchewan, ceux qui veulent employer le corridor central, les wagons de producteurs et les lignes ferroviaires sur courtes distances pour expédier le grain vers le sud ont beaucoup de mal à le faire.

Qu'est-ce que le gouvernement entend faire, dorénavant, pour que ces divers corridors soient desservis équitablement?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, il y a deux aspects à considérer.

Transports Canada a mis en place une table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des marchandises pour faciliter ce genre de discussions.

Nous étions très sérieux lorsque nous avons établi le nombre de tonnes de grain que les sociétés ferroviaires doivent livrer. Nous avons déterminé que tous les corridors devaient être desservis, et que la quantité établie reflétait la quantité maximale de grain qui a déjà été expédiée dans ces corridors auparavant. Nous savions donc que nos exigences tenaient compte des capacités de transport des sociétés ferroviaires, et elles ont effectivement respecté les objectifs que nous leur avons imposés.

Nous allons maintenant examiner attentivement la Loi sur les transports au Canada pour déterminer les façons de mettre en place une bonne chaîne d'approvisionnement capable de s'adapter au changement et d'attirer des investissements à long terme. J'ai hâte de participer à cette discussion et à cet examen.

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur le président, le projet de loi C-30 est essentiellement une mesure habilitante qui conférerait le pouvoir de prendre des règlements. Les producteurs ne sauront pas trop à quoi s'attendre du projet de loi tant qu'ils n'auront pas vu les règlements. La consultation au sujet des règlements n'a pas encore commencé. Pourtant, les semaines et les mois filent.

Je me demande si la ministre peut nous dire quand commenceront les consultations auprès des intervenants, même de façon officieuse, afin que les producteurs sachent ce qu'on propose au titre de ces règlements?

Les règlements définiront-ils précisément l'expression « niveau de service » et la façon de mesurer celui-ci sur le plan du rendement? Prévoient-ils explicitement l'application de sanctions réciproques,

un élément que tous les témoins ayant comparu devant le comité parlementaire ont déclaré nécessaire?

• (2020)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, le passage à un pouvoir de réglementation est fort important, car le fait d'avoir à modifier une loi est beaucoup plus radical que la capacité de procéder à une réforme de la réglementation.

Comme le député le sait, nous créerons un comité d'examen qui se penchera sur la Loi sur les transports au Canada. Le comité aura pour priorité de s'occuper des questions que le député vient tout juste de soulever au sujet de l'acheminement du grain.

Je ne peux présumer du résultat des consultations ni des conseils du comité. Toutefois, je peux dire que ce dossier lui sera confié d'entrée de jeu comme étant le plus important à régler.

Nous sommes impatients d'annoncer la mise sur pied de ce comité au cours des prochaines semaines.

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur le président, je suppose que, dans tous les cas, la réglementation sera préparée bien avant le début de la prochaine campagne agricole, le 1^{er} août, pour que les agriculteurs puissent en prendre connaissance.

Dans le projet de loi C-30, l'article qui habilite la Commission canadienne des grains à créer des règlements envisage précisément des sanctions en cas de rendement insuffisant, mais celui qui habilite l'Office des transports du Canada à créer des règlements ne parle pas précisément de sanctions réciproques. Pourquoi cette différence? Le gouvernement planifie-t-il que la réglementation régissant les sociétés ferroviaires ne prévoit pas ce pouvoir crucial d'imposer des sanctions réciproques? Prévoit-on l'imposition de sanctions ou non?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, premièrement, je tiens à préciser que, bien entendu, une fois que le projet de loi sera adopté, les consultations sur la réglementation s'amorceront.

Quand j'ai mentionné l'examen de la Loi sur les transports au Canada, je parlais du portrait d'ensemble de la question des grains, et cela aussi se fera.

Pour ce qui est des sanctions réciproques, la question a été soulevée par le passé et nous l'avons étudiée. Nous avons présenté un projet de loi pour régler cette question l'an dernier, la Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises, que nous avons adopté.

Dans le cas présent, nous examinerons la réglementation et procéderons à des consultations au sujet de ces mêmes questions, et nous serons prêts à donner notre opinion à cet égard lorsque les consultations prendront fin.

Le vice-président adjoint: Je tiens à faire une précision avant que l'on reprenne le débat. Les députés disposent de 15 minutes, mais ils ont au maximum 10 minutes pour faire une présentation ou poser des questions. Les députés peuvent donc prendre au maximum 10 minutes pour formuler leurs observations et, d'ordinaire, les 5 dernières minutes sont réservées aux questions des membres de leur propre caucus.

Je tiens à présenter mes excuses au député de Stormont—Dundas—South Glengarry. Lors de notre dernier échange, nous ne nous sommes peut-être pas compris sur la marche à suivre.

Travaux des subsides

M. Guy Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC): Monsieur le président, je m'excuse pour mon enthousiasme. J'étais impatient de commencer le magnifique discours que je vais donner à la Chambre. Au moins, cela me permet de souhaiter une deuxième fois bon anniversaire à la ministre. C'est une bonne chose.

Voici ce que j'avais commencé à dire. J'aimerais parler de Postes Canada, en soulignant d'entrée de jeu qu'il s'agit d'une société d'État indépendante.

Parlons tout d'abord de sa situation financière. Il est indéniable que la distribution du courrier a évolué à un rythme considérable, en raison surtout de la popularité extraordinaire du courrier électronique. Toutefois, qu'il s'agisse des particuliers, des entreprises ou des organismes gouvernementaux, tout le monde doit vivre selon ses moyens. Il en va de même pour ma famille, pour moi-même, pour le gouvernement et pour Postes Canada. Les familles canadiennes savent qu'elles ne peuvent pas continuellement dépenser plus d'argent qu'elles n'en gagnent. Les entreprises et le gouvernement ne font pas exception. Le gouvernement ne financera pas la Société canadienne des postes pour qu'elle continue à perdre de l'argent. Elle doit s'adapter, comme nous tous.

Cela étant dit, le gouvernement a souligné dans le discours du Trône qu'il avait la ferme intention de juguler les dépenses tout en investissant dans les priorités des Canadiens afin de protéger notre économie. Année après année, budget après budget, nous avons instauré un plan crédible pour atteindre la viabilité financière et nous avons fixé des cibles pour réduire le déficit.

Il était primordial que nous réparions les effets néfastes de la récession mondiale, l'une des pires depuis plus de soixante-dix ans. Nous devons mettre de l'ordre dans nos finances publiques pour que les Canadiens puissent continuer de travailler et pour que notre économie puisse croître. La preuve de notre détermination est visible dans les résultats. Je rappelle à la Chambre que l'un des plus grands legs du ministre Flaherty sera le retour à l'équilibre budgétaire en 2015.

Non content de simplement gérer la dette, notre gouvernement réduit les dépenses. Nous diminuons la taille et le coût de l'appareil de l'État afin que les contribuables en aient davantage pour leur argent. Nous ne ménageons aucun effort pour que l'État soit plus efficace et pour qu'il réponde mieux aux besoins des Canadiens. Nous le faisons parce que notre but principal est d'établir des conditions favorables à la création d'emplois, la croissance économique et la prospérité à long terme, dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Nous faisons l'envie du monde. Trois agences de notation, Moody's, Fitch et Standard & Poor's, ont maintenu la cote qu'elles accordent au Canada, soit la cote la plus élevée. Le Fonds monétaire international et l'OCDE prévoient tous les deux que l'économie canadienne connaîtra une croissance parmi les plus fortes des pays du G7 cette année et l'année prochaine.

La réduction des dépenses, l'allègement du fardeau fiscal et le remboursement de la dette nous permettent de saisir les occasions nouvelles qui se présentent sur la scène économique, alors que nous favorisons le libre-échange et l'innovation, qui sont les clés de la création d'emplois, de la croissance économique et de la prospérité. Je rappelle ces faits pour souligner que les mêmes principes s'appliquent dans le cas de Postes Canada, qui doit affronter des difficultés sans précédent.

Nul besoin d'être un grand intellectuel pour voir où nous mène la tendance dans l'évolution des finances de Postes Canada. Un rapport préparé en 2013 par le Conference Board du Canada sur l'avenir de

cette société d'État prévoit qu'à moins que des changements majeurs ne soient effectués, le déficit annuel d'exploitation atteindra près de 1 milliard de dollars d'ici 2020. Postes Canada perdra 1 milliard par année. Un tel déficit mérite certainement une attention immédiate.

Tandis que de nombreux Canadiens admettent utiliser de moins en moins le service postal, certains sont prompts à souligner la popularité de la livraison des colis. Se pourrait-il que ce soit un créneau prometteur, nous demandent-ils? Tout à fait. L'utilisation de la poste pour la livraison des colis augmente à mesure que les Canadiens font de plus en plus d'achats en ligne. Le commerce électronique a entraîné une augmentation de deux millions de colis livrés au cours des neuf premiers mois de 2013, comparativement à l'année dernière. Les recettes que tire Postes Canada de la livraison des colis ont augmenté de 11,2 %, soit de 32 millions de dollars, par rapport au troisième trimestre de 2012. Cependant, je crois que la ministre pourra nous confirmer tout à l'heure que ces recettes ne sont pas suffisantes pour compenser la diminution du volume du courrier.

En 2012, les recettes totales provenant de la livraison du courrier se sont élevées à 3 milliards de dollars, c'est-à-dire 51 % des recettes d'exploitation de la société d'État. Parallèlement, la livraison de colis a rapporté 1,3 milliard de dollars, c'est-à-dire 22 % des recettes d'exploitation. Même si l'on prévoit une augmentation de 26 % dans la livraison des colis d'ici 2020, ce ne sera pas suffisant pour que Postes Canada affiche un bilan positif.

● (2025)

Bref, le modèle d'affaires de la société ne lui permet plus de générer suffisamment de revenus pour contrebalancer les coûts. Faute de changement, c'est manifestement l'avenir du service postal qui est en jeu.

Comme la ministre l'a souligné dans cette enceinte à de nombreuses reprises, les défis que doit relever Postes Canada sont attribuables en partie à la récession mondiale. Le déclin des postes s'accélère au Canada et dans d'autres pays développés depuis un certain nombre d'années. Toutefois, la tendance s'est accentuée à la suite de la récession économique de 2008.

Les entreprises ont réduit leurs frais de poste dans le cadre de réductions globales des coûts. Beaucoup ont choisi de privilégier des solutions en ligne pour la facturation et le marketing. Parallèlement, les consommateurs ont commencé à délaisser massivement les modes de communications traditionnels au profit des communications numériques. En fait, les Canadiens sont plus susceptibles d'envoyer ou de recevoir un texto ou un courriel que de prendre le temps d'écrire une lettre, de la poster et de patienter plusieurs jours avant qu'elle ne soit livrée.

Comme la ministre l'a fait remarquer à maintes reprises, le volume du courrier a diminué de près de 25 % de 2008 à 2012. En fait, le nombre de lettres envoyées l'an dernier a diminué de plus d'un milliard par rapport à 2006.

Par exemple, les postes américaines ont réduit leurs heures d'ouverture et leurs effectifs pour faire face aux pressions financières, tandis que les postes britanniques ont été privatisées, ce qui a entraîné une augmentation importante du prix des timbres. Il faut aussi ajouter qu'aucun de ces pays n'est aux prises avec les mêmes défis uniques que présentent nos collectivités du Nord.

L'économie numérique n'est pas destinée à disparaître. Postes Canada n'a d'autre possibilité que de trouver de nouvelles façons de fonctionner pour préserver la rentabilité de ses activités. Postes Canada doit gérer ses affaires avec prudence. Elle n'a pas le choix. Elle a le mandat de s'autofinancer. La responsabilité financière est une obligation prévue dans la loi.

Travaux des subsides

Les services actuellement proposés par Postes Canada ne sont manifestement plus à la portée des Canadiens. La société doit vivre en fonction de ses moyens, comme le fait le simple citoyen en gérant son budget familial. De surcroît, Postes Canada devra obligatoirement changer, si elle veut tenir compte des modes de communication qu'ont déjà choisis les Canadiens.

Comme les livraisons représentent environ 40 % des coûts de fonctionnement de Postes Canada, c'est naturellement par là qu'il faut commencer.

La livraison à domicile est de loin le mode de livraison le plus coûteux. Elle coûte de deux à trois fois plus cher que l'utilisation de boîtes postales communautaires. À titre de comparaison, la livraison à une boîte à lettres individuelle coûte 283 \$ annuellement, contre 108 \$ pour une boîte postale communautaire. Il en coûte davantage, soit 179 \$ par an, pour une boîte à lettres rurale.

Soyons clairs: il n'est ici question de modifier que la livraison à domicile. Les entreprises qui reçoivent ou expédient de forts volumes de courrier ou qui sont situées dans une zone commerciale continueront généralement de recevoir leur courrier sur place. En revanche, le tiers des Canadiens qui bénéficient encore de la livraison à domicile — et je précise que c'est une minorité dans notre pays et que j'en fais partie — vont devoir progressivement passer aux boîtes postales communautaires au cours des cinq prochaines années. Ces boîtes, qui sont situées à proximité du domicile de leur destinataire, sont une façon commode et sûre d'entreposer le courrier et les colis que reçoivent les particuliers.

Il ne faut pas oublier que Postes Canada a mis en service les premières boîtes postales communautaires en 1981, et qu'elle les utilise avec succès depuis très longtemps pour livrer le courrier et les colis.

La société prévoit réduire ses effectifs en supprimant entre 6 000 et 8 000 postes d'ici 2019, principalement par attrition, ce qui lui permettra de réduire considérablement ses frais généraux. Comme c'est le cas dans la plupart des lieux de travail qui emploient des baby-boomers, bien des gens quitteront leur emploi d'ici quelques années.

En conclusion, j'aimerais poser une question à la ministre. Je n'aime pas la mettre ainsi sur la sellette, mais il s'agit d'une question qui s'impose. La ministre pourrait-elle renseigner la Chambre sur la crise que traverse actuellement Postes Canada et sur tout ce que fait le gouvernement pour éviter que celle-ci devienne un fardeau pour les contribuables, parce que ceux-ci en ont plus qu'assez des coûts inutiles? Pourrait-elle expliquer ce que compte faire Postes Canada pour freiner l'escalade des coûts?

• (2030)

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports, PCC): Monsieur le président, je remercie le député de ses observations sur ce sujet que nous nous devons absolument de mieux saisir.

Postes Canada a été constituée en société d'État en 1981 de manière, selon ses documents constitutifs, à assurer sa sécurité financière, à préserver son indépendance et à pérenniser les services postaux. C'est exactement ce que nous tentons aujourd'hui de faire en acceptant le plan en cinq points de Postes Canada qui lui permettra d'affronter l'avenir.

Deux réalités sont en jeu. D'une part, Postes Canada doit livrer du courrier à plus de boîtes aux lettres et d'adresses que jamais auparavant, 1,2 million de plus pour être précise. D'autre part, Postes Canada livre de moins en moins de lettres. La plupart des familles

canadiennes n'achètent d'ailleurs que deux timbres par mois. C'est tout dire.

De toute évidence, pour élaborer son plan en cinq points, Postes Canada a effectué des recherches, mené des consultations et étudié la question avant de décider qu'il s'agissait du meilleur moyen d'accéder à l'autonomie financière tout en maintenant les services qu'elle doit offrir.

Je prends acte de ce qu'a dit le député à propos des coûts associés aux boîtes aux lettres communautaires. Cela dit, pour que notre système de livraison demeure efficace et rentable, il faut savoir que le service à domicile dont jouissent le tiers des foyers canadiens coûte en moyenne 298 \$ par année par adresse, contre 113 \$ pour les boîtes aux lettres communautaires.

C'est une économie considérable. Ce sont des rationalisations de ce genre qu'envisage Postes Canada pour pérenniser la livraison quotidienne de courrier aux Canadiens, comme elle entend le faire. Cependant, la société d'État a aussi exprimé sa volonté de ne pas faire appel aux deniers publics. C'est ce qu'elle tente d'accomplir.

• (2035)

M. Guy Lauzon: Monsieur le président, la ministre a parlé d'un plan d'action en cinq points. Pourrait-elle nous en dire un peu plus? Est-il acceptable qu'on cherche à assurer le retour de Postes Canada à la responsabilité financière?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je peux seulement parler du communiqué émis par Postes Canada, qui présente son plan d'action en cinq points. Le titre du document nous apprend que le plan assurera le retour à la viabilité financière de la société d'ici 2019 et le maintien de son rôle de catalyseur des échanges et du commerce.

Le document parle de secteurs en expansion. Le député en a parlé. L'un de ces secteurs est évidemment la livraison des colis. Comme je l'ai dit, étant donné l'augmentation du nombre d'adresses où le courrier doit être distribué et le faible nombre de lettres à distribuer, la Société canadienne des postes doit mener d'autres activités.

Dans son plan en cinq points, elle précise des activités qu'elle voudrait mener. Voici les principales initiatives: la transition, au cours des cinq prochaines années, du tiers des ménages canadiens qui reçoivent encore leur courrier à la porte vers l'utilisation de boîtes postales communautaires; une nouvelle approche de tarification des envois Poste-lettres, qui est déjà en vigueur; l'ajout de bureaux de poste concessionnaires pour un plus grande commodité; la rationalisation de ses opérations; et la résolution du problème des coûts de main-d'oeuvre.

Comme l'a dit le député, rappelons que l'âge moyen des employés de Postes Canada est de 48 ans, c'est-à-dire presque l'âge que j'ai aujourd'hui. Postes Canada prévoit que près de 15 000 employés prendront leur retraite ou quitteront la société au cours des cinq prochaines années. Selon moi, c'est amplement suffisant pour qu'on envisage de réduire l'effectif de 6 000 à 8 000 postes, surtout par attrition.

Il s'agit d'orienter une société traditionnelle vers l'avenir et de répondre aux besoins des Canadiens d'une façon financièrement viable.

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC): Monsieur le président, à propos de Postes Canada, des intervenants ont mentionné que la société a présenté un plan en cinq points. Il contient différentes mesures pour augmenter les revenus et aussi pour réduire les coûts.

Travaux des subsides

L'un des éléments dont on n'a pas parlé, mais qui se profile — et qui touche toutes les activités postales dans le monde, ou du moins dans les économies avancées —, concerne la difficulté à financer les caisses de retraite. Je sais qu'une mesure à cet égard devait être prise.

La ministre pourrait-elle nous dire comment le gouvernement a dû aider Postes Canada à gérer ses mouvements de trésorerie pour remplir ses obligations?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, nous avons constaté ces dernières années que les sociétés de compétence fédérale qui avaient un régime de retraite par capitalisation ces dernières années ont de la difficulté du fait que leur caisse manque de fonds pour couvrir les engagements accumulés.

Le ministre des Finances s'est occupé de cette question pour Postes Canada. Diverses capacités ont été données à Postes Canada à cet égard.

Cela dit, ce qui est importe, c'est que la société ait un plan opérationnel qui en garantisse l'autonomie financière compte tenu de toutes ses obligations, y compris au chapitre des retraites.

M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD): Monsieur le président, comme mes collègues, j'aimerais moi aussi souhaiter un joyeux anniversaire à la ministre. Je la félicite d'être ici ce soir en cette heureuse occasion, à moins que, comme moi, elle préfère maintenant qu'on oublie de souligner son anniversaire.

Quoi qu'il en soit, je lui suis reconnaissant d'être ici ce soir pour répondre à certaines questions importantes pour les Canadiens. Ces questions sont d'abord et avant tout liées à la sécurité de notre système de transport.

Le Bureau de la sécurité des transports a publié ses statistiques pour l'année 2013 en ce qui concerne les accidents dans les secteurs maritime, ferroviaire et aérien, et dans le domaine des pipelines. La ministre peut-elle nous dire quelle est l'augmentation du nombre d'accidents par rapport à l'année précédente?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je vais utiliser les renseignements dont mon secrétaire parlementaire dispose à ce sujet. Dans l'ensemble, le nombre d'accidents a augmenté de 3 % par rapport à 2012 dans les secteurs maritime, ferroviaire et aérien, et dans le domaine des pipelines. Le nombre d'événements signalés en ce qui concerne les transports, soit 3 395, est plutôt élevé. Par comparaison à la moyenne sur cinq ans, le nombre d'incidents a augmenté, mais le nombre d'accidents, lui, a en fait diminué de 4 %.

• (2040)

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, je remercie le secrétaire parlementaire de son intervention, même si j'avais déjà la réponse: il s'agit d'une augmentation de 3 %, pour un total de près de 3 400 accidents à l'échelle du Canada.

La ministre peut-elle nous dire quel est le pourcentage de réduction des dépenses de Transports Canada en ce qui concerne la sécurité des transports?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je vois où le député veut en venir. Je peux lui dire ceci. Aucun autre gouvernement n'a alloué autant d'argent que le nôtre à la sécurité ferroviaire. Nous le prouvons depuis 2009; jusqu'à maintenant, nous avons investi plus de 100 millions de dollars dans la sécurité ferroviaire.

Dans le secteur de la sécurité maritime, le travail accompli par nos inspecteurs de même que par les personnes responsables de la sécurité est extrêmement important, et nous devons continuer de prendre les bonnes décisions. En fait, comme je l'ai mentionné dans mon discours, nous avons amélioré la sécurité maritime de 686 % grâce au financement alloué au régime de sécurité de classe

mondiale pour les navires-citernes. Ces mesures auront d'importantes répercussions et elles auront aussi beaucoup...

Le vice-président adjoint: À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Beaches—East York a la parole.

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, la ministre a vu où je voulais en venir, mais elle n'a pas répondu à la question que j'allais poser, qui est la suivante: quelles sont les compressions au chapitre de la sécurité qui ont entraîné une augmentation de 3 % des accidents, dont le nombre s'établit à près de 3 400 dans l'ensemble du Canada?

Quoi qu'il en soit, la ministre est-elle d'accord avec le Bureau de la sécurité des transports pour dire que tous les navires de la marine marchande devraient être dotés d'un système de gestion de la sécurité certifié et vérifié?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, pour revenir à la question précédente du député au sujet de la sécurité aérienne, je tiens à faire remarquer que toute diminution constatée en cette matière dans le Budget principal des dépenses est essentiellement attribuable au déplacement d'un sous-programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires en raison d'une nouvelle structure administrative. Il ne s'agit pas d'une diminution de la sécurité.

Le député ne peut pas dire à la Chambre que des compressions qui n'ont pas lieu au chapitre de la sécurité causent une augmentation des accidents. C'est tout à fait irresponsable de sa part d'affirmer une telle chose, et il devrait être plus avisé.

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, je ne fais que poser des questions. La ministre semble les éviter, mais me renseigner sur ce que je ne peux pas dire. Elle a non seulement esquivé la très importante question qui portait sur les compressions des dépenses en matière de sécurité des transports dans le cadre de ce régime, mais également omis de répondre à la dernière et de nous dire si le gouvernement est d'avis que les navires devraient être dotés de systèmes de gestion de la sécurité.

Passons à la question suivante. La ministre croit-elle que les administrations portuaires devraient tenir des consultations sérieuses auprès des municipalités qui abritent leurs installations avant d'entreprendre des projets de développement?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, en vertu de la Loi maritime du Canada, les administrations portuaires devraient tenir des consultations. En fait, elles devraient être là pour répondre aux besoins locaux, en tenant également compte des usagers des services maritimes. Elles ont pour responsabilité de veiller au maintien des services portuaires, mais elles doivent le faire en collaboration. C'est la raison d'être des administrations portuaires: consulter les autorités locales et collaborer directement avec elles.

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, permettez-moi de poser la question suivante à la ministre. Pourquoi l'Administration portuaire de Toronto a-t-elle commencé à se pencher sur la conception des pistes et l'évaluation environnementale pour recevoir des avions à réaction à l'aéroport Billy-Bishop situé sur les îles de Toronto? La ministre considère-t-elle que cela va à l'encontre de l'entente tripartite conclue avec la Ville de Toronto et le gouvernement fédéral?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme le député le sait, je connais bien l'entente tripartite de Toronto. Ce que je sais à ce sujet, c'est que l'Administration portuaire de Toronto est responsable de l'exploitation de cet établissement. Elle est autorisée à prendre des mesures relatives à l'exploitation de cet établissement et cela a été reconnu dans le passé.

Travaux des subsides

Je ferai remarquer au député que faire un appel d'offres pour effectuer une évaluation environnementale est une chose, mais que c'est sur l'évaluation elle-même que repose la consultation avec le voisinage. Cette consultation doit être menée dans le cadre de ce processus et, bien franchement, devrait se produire de la sorte.

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, les réponses aux deux dernières questions semblent se contredire.

À la première question, la ministre a répondu qu'il devait effectivement y avoir des consultations en bonne et due forme, mais à la seconde, elle est revenue sur le fait que l'autorité portuaire peut faire ce qu'elle veut. Je ne suis pas certain de comprendre comme elle peut réconcilier ces deux réponses ni pourquoi exactement l'Administration portuaire de Toronto agit comme elle le fait.

Permettez-moi de poser une question. La ministre croit-elle que le gouvernement fédéral devrait respecter le droit de la Ville de Toronto de mettre en oeuvre sa vision du secteur riverain afin de permettre à Waterfront Toronto de poursuivre son mandat et son bon travail, qui consiste notamment à trouver des moyens de gérer les effets tels que le bruit et le trafic ainsi que ceux attribuables à l'utilisation du sol?

• (2045)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, l'un des aspects fondamentaux de l'accord tripartite tient au fait qu'il ne prévoit pas le prolongement de la piste, et l'Administration portuaire de Toronto le sait. Elle n'a pas la capacité de construire le prolongement et elle n'a pas non plus l'aval des autres parties, soit le gouvernement fédéral et la Ville de Toronto. Qu'elle mène une évaluation environnementale est une chose, mais qu'elle construise ce prolongement en est une autre. Nous n'avons pas pris de décision à cet égard.

Pour ce qui est de l'Administration portuaire de Toronto et de Waterfront Toronto, je signale que mon ex-collègue, l'ancien ministre des Finances, était un ardent défenseur de Waterfront Toronto. Il a laissé un héritage important dans le dossier du secteur riverain en veillant à ce que les fonds soient disponibles pour revitaliser cette partie du monde. Je suis très fier du travail accompli par Jim Flaherty. Je suis fier de Sugar Beach. Je suis fier de tout ce que Waterfront Toronto a fait, y compris de tous les changements apportés au transport. M. Flaherty jouait un rôle moteur à cet égard et, quoi qu'en dise le député, personne ne peut le nier.

Des voix: Bravo!

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, je n'ai pas pu entendre la réponse de la ministre en raison des applaudissements venant des sièges derrière elle.

La question demeure: pourquoi le gouvernement fédéral laisserait-il l'Administration portuaire de Toronto faire fi du travail qu'accomplit Waterfront Toronto et que la ministre semble approuver?

Pour ce qui est des administrations portuaires, la ministre sait-elle combien de donateurs conservateurs ont bénéficié de nominations lucratives aux conseils d'administration des administrations portuaires du Canada?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, pour avoir occupé le poste de secrétaire au sein de divers conseils d'administration, notamment celui de l'Administration portuaire de Toronto, je suis en mesure d'affirmer à la Chambre que les nominations aux administrations portuaires ne sont pas prises à la légère. Elles sont approuvées dans le cadre d'un processus. Des personnes extrêmement qualifiées siègent à ces entités en échange d'une maigre compensation et veillent à ce que les décisions qui sont prises soient

favorables aux intérêts locaux. Nous les remercions de leur bon travail.

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, je me demande en quoi consiste le processus d'approbation et s'il est vraiment sérieux. La ministre a peut-être perdu le compte parce qu'il y a trop de donateurs du Parti conservateur qui siègent à ces conseils d'administration.

La ministre a-t-elle déjà elle-même recommandé la nomination de donateurs du Parti conservateur au conseil d'administration d'une administration portuaire canadienne depuis qu'elle est ministre des Transports?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je puis dire à la Chambre que les règles de nomination dans les administrations portuaires canadiennes sont très claires. Elles sont précisées dans leurs lettres patentes.

Les administrateurs se divisent en groupes d'utilisateurs. Ces derniers approuvent les candidats et présentent ensuite l'information au ministre, lequel recommande la nomination au gouverneur en conseil. Le processus de nomination est rigoureux, afin de garantir que l'appel de candidatures soit diffusé dans la collectivité, comme il se doit, étant donné que les candidats proviennent de la collectivité.

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, il me semble que la ministre n'a pas répondu à ma question, à savoir si elle a déjà nommé un donateur du Parti conservateur au conseil d'administration d'une administration portuaire canadienne durant son mandat.

Permettez-moi de poser une autre question. Combien d'administrateurs au sein de l'administration portuaire de Toronto sont des donateurs du Parti conservateur? Je pense qu'il y en a au moins trois.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme le député le sait probablement, ces administrateurs doivent respecter certaines règles. Même s'ils le voulaient, ils n'auraient pas le droit de faire des dons à un parti politique, même pas au parti du député.

M. Matthew Kellway: Ou à Québec solidaire, monsieur le président.

• (2050)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, ils n'ont pas le droit de faire des dons à des partis politiques, étant donné qu'il s'agit de nominations fédérales. Cela dit, je ne sais pas de quoi parle le député.

M. Matthew Kellway: Permettez-moi de préciser, monsieur le président, que nous voulons savoir combien d'entre eux ont fait des dons avant leur nomination, et non durant leur mandat. Nous savons qu'au moins trois membres du conseil d'administration de l'Administration portuaire de Toronto ont contribué à la caisse du Parti conservateur avant leur nomination.

D'après le Bureau de la sécurité des transports, combien d'accidents impliquant des trains de passagers et des véhicules se sont produits à un passage à niveau, au cours des 10 dernières années?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, nous ferons parvenir au député les renseignements qu'il réclame. Comme vous le voyez, j'ai beaucoup d'information devant moi. Nous allons trouver la réponse et la lui transmettrons. Je ne l'ai pas sous la main en ce moment.

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, 257 accidents du genre se sont produits au Canada au cours des 10 dernières années.

La ministre peut-elle nous expliquer pourquoi le gouvernement n'a pas su réduire le nombre d'accidents entre les trains de passagers et les véhicules?

Travaux des subsides

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme le député le sait, les causes d'accidents sont multiples. Le Bureau de la sécurité des transports a pour mandat de déterminer les facteurs qui ont contribué à chaque accident. Évidemment, nous tirons des leçons de ses travaux pour la suite des choses.

Quant au nombre d'accidents survenus au cours des 10 dernières années, je dirai carrément qu'un accident, c'est un accident de trop. Nous sommes tous d'accord là-dessus. C'est d'ailleurs pourquoi nous avons pris des mesures telles que la mise en oeuvre de l'opération Gareautrain, l'aménagement de sauts-de-mouton et la tenue de tables rondes pour discuter de leur importance avec les localités. Il y a aussi la Semaine de sensibilisation à la sécurité ferroviaire et des interventions auprès des écoliers. Toutes ces initiatives visent à rendre nos voies ferrées plus sécuritaires. C'est sans relâche que nous poursuivons cet objectif. Les employés de Transports Canada chargés de ce dossier font un excellent travail.

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, son incapacité à expliquer le taux d'accidents n'est pas très réconfortante pour les Canadiens que l'état de la sécurité ferroviaire au Canada inquiète. Essentiellement, la ministre nous a dit qu'il y a toutes sortes de raisons qui entrent en jeu, ce qui n'est pas une réponse satisfaisante de la part d'une ministre qui prétend que la sécurité est sa priorité absolue.

Revenons à la question des administrations portuaires. La ministre pense-t-elle que les administrations portuaires devraient respecter les lois environnementales provinciales, la vision des municipalités et le droit à des consultations adéquates?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme le sait le député, il s'agit d'une compétence fédérale. Ce sont des terres fédérales; elles sont donc assujetties à un régime établi aux termes des règles d'exploitation et des dispositions du règlement canadien sur l'environnement touchant les administrations portuaires.

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, la ministre pense-t-elle avoir la responsabilité de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur canadien des transports? Dans quelle mesure a-t-elle la responsabilité d'encourager le transport en commun à cette fin?

L'hon. Lisa Raitt: En fait, monsieur le président, on peut voir dans le Budget principal des dépenses — je m'étais préparée, pensant qu'on allait en parler ce soir, mais bon — que nous avons créé un fonds appelé « Air pur — Transport ». Il y a toutes sortes de projets prévus qui sont très importants pour la qualité de l'air. Nous avons beaucoup investi dans ces initiatives, et nous continuerons d'y investir afin que les gens qui travaillent dans le domaine puissent poursuivre leur travail.

Plus précisément, dans le Budget principal des dépenses de cette année, nous affectons la somme de 38 992 028 \$ à ces activités de programme précises afin de veiller à ce que ces gens continuent leur bon travail visant à améliorer la qualité de l'air en réduisant les émissions et en encourageant la technologie d'alimentation à quai.

M. Matthew Kellway: Monsieur le président, la ministre convient-elle que le Canada a besoin d'une stratégie nationale de transport en commun?

L'hon. Lisa Raitt: J'aimerais avoir plus de temps pour parler de cette question, monsieur le président. Je vais dire une chose. J'ai une longue expérience dans le domaine des transports, et je peux dire que les besoins au chapitre du transport varient en fonction de l'endroit. En effet, les besoins de transport à Sydney, en Nouvelle-Écosse, sont très différents de ceux à Milton, en Ontario, et de ceux à Wascana, en Saskatchewan. Une stratégie unique ne fonctionnerait pas nécessai-

rement et ne serait pas la meilleure façon d'utiliser l'argent des contribuables.

Je préfère le Plan d'action économique et le Fonds Chantiers Canada, qui visent des cibles précises et permettent de garantir que nous réalisons les projets réclamés par les communautés. Il ne s'agit pas d'une solution universelle.

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Monsieur le président, j'aimerais certainement offrir mes meilleurs vœux à la ministre en cette journée spéciale et la remercier d'être ici ce soir.

En décembre dernier, la Société canadienne des postes a publié un plan d'action complet en cinq points, « Prête à affronter l'avenir », qui vise à réaménager les modalités de prestation et de calcul des prix des services postaux pour répondre aux besoins nouveaux et futurs des Canadiens, tout en réduisant considérablement les coûts pour les contribuables.

C'est un moment décisif pour le service national des postes canadiennes. Le volume du courrier est en diminution depuis 2006, alors que Postes Canada livrait 1,2 milliard de lettres de plus qu'elle ne l'a fait en 2013. C'est une grosse différence. La société estime que pour chaque point de pourcentage de diminution du volume de courrier, elle perd 30 millions de dollars de recettes. Cela exerce une énorme pression sur la situation financière de Postes Canada, comme en témoignent les pertes de 129 millions de dollars avant impôt dans la seule division postale, au troisième trimestre de 2013. De toute évidence, les services actuellement assurés par Postes Canada ne sont plus viables.

Postes Canada doit maintenant gérer ses activités en tant qu'entreprise commerciale viable qui offre des services concurrentiels pour toutes les gammes de produits. Même dans le cadre de ses activités de marketing direct traditionnelles, la société se heurte à des concurrents numériques, qui utilisent des technologies mobiles et intelligentes, et le domaine de la livraison des colis est très concurrentiel.

La société sait très bien que, pour tirer parti des récentes réussites, elle doit attirer des clients au sein d'un environnement économique de plus en plus complexe. Contrairement au domaine de la livraison de lettres, celui de la livraison de colis est très concurrentiel, et le volume de colis traités augmente à l'échelle mondiale. Les services postaux de nombreux pays exploitent intensivement leurs grandes infrastructures de tri et de livraison pour accroître leurs activités dans ce secteur. La mondialisation entraîne un nombre accru de colis qui entrent au Canada et doivent être traités selon les mêmes normes élevées. Étant donné que le marché de la livraison de colis est très concurrentiel, les fournisseurs de services doivent modifier leurs opérations pour attirer et conserver les consommateurs grâce à la qualité et à la fiabilité de leurs services. Dans le marché de la livraison de colis des entreprises aux consommateurs, cela veut dire offrir une livraison rapide, fiable et pratique de même que d'excellentes options de suivi et des prix raisonnables.

Étant donné la croissance du secteur de l'expédition de colis, la concurrence est maintenant plus féroce, tant à l'échelle locale qu'internationale. Ainsi, FedEx et UPS ont renforcé leur position au Canada. Les habitudes des consommateurs ont aussi changé; ils tendent à délaisser les services à prix fort et à choisir des options moins rapides mais moins coûteuses. Comme la concurrence est de plus en plus marquée, Postes Canada se doit absolument de mieux gérer ses coûts, d'améliorer sa gamme de produits et d'offrir un service à la clientèle impeccable.

Travaux des subsides

Étant donné qu'environ 40 % des colis livrés au Canada proviennent de l'étranger, Postes Canada a négocié des accords bilatéraux, notamment avec les États-Unis et la Chine, dans le but d'accroître sa présence dans ce marché. La société a aussi investi des sommes considérables pour se doter de nouvelles installations, dont un immeuble de 700 000 pieds carrés situé à l'aéroport international de Vancouver. Elle a aussi accru l'utilisation de scanners qui assurent un suivi en temps réel, en plus de renforcer ses méthodes de livraison motorisées pour s'adapter à l'augmentation du nombre de colis.

Postes Canada a aussi offert aux petites entreprises un service de ramassage de colis sur demande en 2011 et 2012. Elle a offert aux commerçants virtuels des services en ligne améliorés, qui permettaient notamment une gestion harmonieuse des retours de marchandise.

J'aimerais souligner que le gouvernement tient à promouvoir une communication ouverte sur la façon dont Postes Canada offre des services postaux de qualité à tous les Canadiens, aux particuliers et aux entreprises, en ville et à la campagne, de façon sécuritaire et en préservant son autonomie financière. C'est dans cette optique que le gouvernement a mis en place, en 2009, le Protocole du service postal canadien, dans lequel il décrit ses attentes à l'égard des normes de service de Postes Canada et de ses activités connexes, puisque les services postaux de l'entreprise doivent répondre aux besoins des Canadiens.

Un aspect important du Protocole du service postal est son engagement d'offrir un service universel qui permet aux Canadiens des régions rurales et urbaines d'envoyer du courrier et des colis au Canada et à l'étranger et d'en recevoir du Canada et d'ailleurs dans le monde. L'engagement de Postes Canada de maintenir un service de livraison de colis dans les collectivités rurales et du Nord qui ne sont pas desservies par ses concurrents permettra aux Canadiens qui y habitent d'avoir un bien meilleur accès aux produits offerts au Canada et dans le monde entier tout en ayant la possibilité de les retourner. C'est crucial pour les nombreuses collectivités rurales et du Nord qui ne sont pas desservies par les entreprises privées de messagerie à l'heure actuelle.

• (2055)

Le plan d'action en cinq points de Postes Canada épouse le principe de la réforme sans chercher à changer le Protocole du service postal canadien. Le plan vise à offrir aux Canadiens le service postal dont ils ont besoin avec l'avènement de l'économie numérique. Postes Canada sait fort bien que le secteur postal est en pleine transformation. Il y a déjà quelques années qu'elle se prépare en vue d'un avenir où il faudra livrer plus de colis et moins de lettres.

Ainsi, la société a fait en sorte de pouvoir traiter plus de colis, tant à l'intérieur du service postal qu'au moyen de Purolator, son service de messagerie. Grâce à la réforme des activités internes entreprise en 2010, l'acheminement des colis jusqu'à destination est maintenant beaucoup plus efficace. Postes Canada a aussi adopté un plan d'investissement ambitieux, dans le but de remplacer les installations de traitement et les processus de livraison dépassés par des méthodes plus modernes et plus rentables, fondées sur la technologie. Les appareils de tri actuels sont plus rapides et plus précis. Pour ce qui est des méthodes de livraison, la société a choisi d'accorder beaucoup plus d'importance aux solutions motorisées.

Postes Canada continuera de tirer parti de ses investissements. Elle pourra ainsi réduire encore le coût de traitement du courrier, offrir un meilleur service dans le secteur en croissance de la livraison de colis et offrir aux Canadiens les services dont ils auront besoin dans les années à venir.

Dans de nombreux centres urbains, les facteurs de Postes Canada ne distribuent plus le courrier à pied; ils quittent plutôt chaque matin le centre de distribution auquel ils sont affectés au volant d'une camionnette qui consomme peu d'essence et à bord de laquelle se trouvent les lettres et les colis qu'ils devront distribuer au cours de la journée. En combinant le courrier et les colis dans un seul camion, on améliore l'expérience du client, surtout ceux qui attendent des colis, tout en réduisant les coûts pour la Société canadienne des postes. Cette dernière peut ainsi demeurer plus aisément concurrentielle dans le marché mondial des colis, qui évolue rapidement et qui compte de plus en plus sur la technologie. Tous les types de colis passent désormais par les centres de tri de Postes Canada, y compris les articles qui doivent être livrés rapidement et pour lesquels il ne peut y avoir d'erreur sur le destinataire, des produits de santé aux aliments fins en passant par les abeilles et les pousins.

La Société canadienne des postes a compris que la concurrence est féroce dans le secteur des colis et que, contrairement aux lettres, elle n'est pas la seule à fournir de tels services. Elle a donc choisi d'améliorer l'expérience du client, car elle sait que les Canadiens tiennent à leurs colis. Elle a annoncé vouloir étendre les services de cueillette en route et lancer un service intégré de retour de marchandise qui, en améliorant la gestion des stocks, les processus de retour et la facturation électronique, profitera autant aux marchands qui font des affaires en ligne qu'aux acheteurs.

Parmi les éléments clés de sa stratégie, la Société canadienne des postes a aussi l'intention de miser sur les aspects qui la distinguent dans le secteur des colis, qui n'a pas cessé de croître depuis quelques années, grâce en bonne partie au marché des achats en ligne, qui connaît lui aussi un essor rapide.

Les Canadiens ont adhéré avec enthousiasme à la consommation en ligne, personne ne dira le contraire. En octobre 2012, Statistique Canada révélait que la valeur des commandes en ligne des Canadiens avait atteint 18,9 milliards de dollars en 2012, marquant une augmentation de 24 % par rapport à l'enquête précédente, réalisée en 2010. Je le répète: 24 % en deux ans. Plus de la moitié des internautes, soit 56 %, ont commandé des biens ou des services en ligne en 2012. La plupart des acheteurs sur Internet, soit 82 %, ont passé commande à une société située au Canada, ce qui est encore plus encourageant.

Le secteur de la livraison des colis de la Société canadienne des postes propose actuellement toute une gamme de services de livraisons intérieures et internationales; et avec plus de 50 % des parts de marché, elle arrive au premier rang du marché canadien de la livraison de colis. La société a d'excellentes perspectives de croissance liées au commerce numérique, grâce à l'augmentation de l'activité commerciale en ligne. La livraison des colis s'adresse aux entreprises, aux clients de toutes tailles, aux services gouvernementaux, aux administrations postales étrangères et aux autres entreprises de livraison.

Selon un récent rapport du Conference Board du Canada, les clients résidentiels et les petites entreprises devraient faire livrer encore plus de colis en raison de la croissance du commerce électronique.

Travaux des subsides

• (2100)

La livraison de colis constitue le service qui connaît la plus forte croissance à Postes Canada. La société affirme avoir traité un nombre record de colis au cours de la période des Fêtes, du 11 novembre au 4 janvier; elle a livré 30 millions de colis au cours de cette période, soit cinq millions de plus qu'au cours de la même période l'année dernière. À 10 reprises, la société a livré plus d'un million de colis par jour. La livraison de fin de semaine a également connu un grand succès. Les employés de Postes Canada ont livré 1,1 million de colis au cours des six fins de semaine de la période des Fêtes, celle des 21 et 22 décembre ayant été la plus achalandée avec 317 000 colis livrés.

Cette croissance est principalement attribuable au fait que le nombre d'envois de colis augmente en raison de la révolution numérique. Postes Canada fait valoir que ses 25 principaux clients de détail font d'importants gains en matière de commerce électronique. Le volume de colis traités par ces détaillants cette année en janvier était 35 % plus élevé qu'au cours du même mois l'année dernière. Cette augmentation considérable fait suite à une période des Fêtes très fructueuse au cours de laquelle le volume de colis traités par ce groupe d'entreprises performantes a augmenté de 50 %.

Il est des plus évidents que les choses et les temps changent. C'est certainement le cas à Postes Canada, et la société tente de s'adapter.

J'aimerais poser une question à la ministre. L'opposition refuse de voir que Postes Canada est aux prises avec une nouvelle réalité numérique. La ministre pourrait-elle expliquer pourquoi le statu quo n'était pas une solution viable financièrement pour Postes Canada?

• (2105)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je remercie mon collègue de ses observations toujours pertinentes sur Postes Canada.

Pour ceux qui ne l'ont pas déjà fait, j'invite les députés à consulter les conclusions irréfutables que la Société canadienne des postes a publiées dans son rapport annuel de 2013 au sujet du statu quo. Dans son plan, la société indique comment elle prévoit composer avec certaines réalités. Puisque Postes Canada est une société indépendante et responsable de ses propres activités, j'aimerais citer son rapport pour présenter les raisons qu'elle a données afin de justifier le plan en cinq points que nous avons approuvé.

Je cite le rapport:

[...] les ménages et les entreprises ont cessé d'utiliser le courrier comme mode de communication principal. Ils se servent librement de moyens électroniques pour envoyer et recevoir leur courrier. Par conséquent, dans la nouvelle économie numérique, le privilège exclusif de Postes Canada pour la livraison des lettres ne suffit plus à financer son obligation d'assurer un service universel [...]

Les volumes du secteur Courrier transactionnel ont chuté de 30 % depuis 2007. Puisqu'il y a moins de courrier, les revenus diminuent, alors que le coût de la prestation du service postal est en grande partie fixe.

En 2013, nous avons livré 1,2 milliard d'articles Poste-lettres^{MC} du régime inférieur de moins qu'en 2006. Ce recul met en péril un service offert aux Canadiens depuis bien avant l'indépendance du Canada.

Notre défi était d'élaborer un plan répondant aux besoins de tous les Canadiens tout en trouvant une solution aux coûts traditionnels d'un système créé en grande partie pour traiter et livrer un gros volume de courrier. La réduction de nos coûts opérationnels nous a aidés de bien des façons, mais il fallait faire beaucoup plus pour réorganiser le système postal et éviter les pertes financières chroniques.

C'est ainsi que nous avons dévoilé notre plan d'action en cinq points à la fin de 2013. Ce plan jettera les bases d'un nouveau système postal pour les Canadiens. Il reflète ce que les Canadiens à l'échelle du pays nous ont dit au cours de discussions sur l'avenir du service postal dans les villes et les villages, et dans un forum en ligne. Les Canadiens veulent un système postal sur lequel ils peuvent compter pour répondre à leurs besoins changeants, mais ils ne sont pas disposés à payer pour ce système avec leurs impôts.

[Notre plan] est le résultat d'une analyse de deux ans où l'on a examiné toutes les options, y compris celles offertes par d'autres administrations postales partout dans le

monde, afin de déterminer les solutions qui serviraient le mieux les Canadiens. Nous simplifions nos opérations, trouvons des solutions aux coûts de main-d'œuvre, rajustons nos tarifs pour mieux refléter la situation actuelle, offrons plus de commodités en ajoutant des bureaux de poste concessionnaires et convertissons aux boîtes postales communautaires les quelque cinq millions de clients qui reçoivent toujours leur courrier à la porte. Ce plan exhaustif sur cinq ans redonnera à Postes Canada une solide assise financière et lui fournira une plateforme de croissance alimentée par l'évolution des besoins des gens et des entreprises que nous servons.

Il est évident que le plan en cinq points que Postes Canada a proposé pour composer avec les réalités de l'économie numérique se fonde sur des réflexions, des efforts et une étude considérables. Encore une fois, je remercie le député d'avoir souligné cette question.

Le président: Voilà qui conclut le segment. Nous reprenons le débat. Le député de York-Sud—Weston a la parole.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Monsieur le président, comme je ne veux pas être en reste, je souhaite moi aussi un joyeux anniversaire à la ministre.

La ministre ne convient-elle pas que sa principale responsabilité est d'assurer la sécurité des Canadiens qui utilisent le système de transport, ou qui sont touchés par lui?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, en ce qui concerne l'infrastructure et les systèmes des transports, Transport Canada accorde la plus haute importance la sécurité et la sûreté des Canadiens. Je le dis toujours, c'est ma priorité absolue.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, la ministre devrait donc reconnaître également que sa priorité n'est pas de protéger la rentabilité de certaines sociétés, ni de travailler avec des lobbyistes ou de diffuser des communiqués de presse, mais bien de protéger les Canadiens.

La ministre peut-elle nous dire combien de dangereux wagons DOT-111 circulent au Canada pour le transport de marchandises dangereuses?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je peux répondre au député que le parc de wagons DOT-111 en Amérique du Nord compte 67 000 unités.

• (2110)

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, la députée peut-elle nous dire combien de ces wagons servent au transport de pétrole brut hautement explosif, comme celui qui a causé la tragédie de Lac-Mégantic?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je ne peux donner d'autres chiffres que ceux associés aux volumes transportés. Nous savons qu'il y a eu augmentation du volume de pétrole brut transporté de cette manière.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, que fait le gouvernement pour s'assurer que les cargaisons les plus instables sont transportées dans les wagons les plus sûrs? La ministre peut-elle confirmer que les wagons les plus dangereux seront retirés de la circulation, comme prévu, d'ici trois ans?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, dans notre réponse aux recommandations du BST, nous avons indiqué que les wagons les moins sûrs — 5 000 plus précisément — seront retirés de la circulation plus tôt, dans un délai de 30 jours. Pour ce qui est des autres wagons DOT-111 transportant du pétrole brut ou de l'éthanol, ils seront mis aux normes ou retirés d'ici trois ans.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, en combien de temps les constructeurs de toute l'Amérique du Nord pourront-ils remplacer les DOT-111?

Travaux des subsides

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, les fonctionnaires de mon ministère ont obtenu de l'information à ce sujet de l'industrie. Nous avons pris ces facteurs en considération lorsque nous avons fixé le délai à trois ans. Nous avons jugé que c'était un bon compromis entre ce que l'industrie sera obligée de faire et ce que nous devons faire pour assurer la sécurité des Canadiens.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, on nous a dit au comité qu'on pourrait en construire 14 000 par année. Il faudra donc quatre ans et demi pour remplacer 67 000 wagons.

La ministre a-t-elle songé à des façons d'accélérer la construction des nouveaux wagons?

L'hon. Lisa Raitt: Absolument, monsieur le président. Je pense qu'il convient de préciser que, dans les conditions actuelles du marché, et, bien sûr, sans tenir compte des mesures de réglementation que nous avons mises en place et annoncées récemment, notamment le délai de trois ans, c'est probablement le nombre qu'ils pouvaient produire.

Je suis certaine que le marché répondra à la demande, que les constructeurs trouveront la capacité nécessaire et qu'ils voudront encore faire ce travail. Comme l'a mentionné le secrétaire parlementaire, c'est aussi une occasion pour les constructeurs et les travailleurs.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, en fait, on nous a dit que si toutes les usines disponibles en Amérique du Nord ne construisaient que des wagons destinés à remplacer les DOT-111, elle produiraient 14 000 wagons par année.

Le Bureau de la sécurité des transports a dit que les wagons DOT-111 peuvent se rompre et exploser à une vitesse aussi réduite que 20 milles à l'heure.

À quelle vitesse la ministre permet-elle maintenant aux wagons DOT-111 de circuler dans les villes?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, dans une réponse que nous avons fournie au Bureau de la sécurité des transports, nous avons indiqué que nous allions ordonner immédiatement que les trains clés qui transportent du pétrole brut réduisent leur vitesse à 50 milles à l'heure. Cependant, dans certaines régions, il faudra effectuer une analyse et une évaluation des risques qui tiennent compte de certains facteurs pour déterminer si la vitesse sera réduite à 40 milles à l'heure.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, par conséquent, la ministre leur permet de circuler à 40 milles à l'heure dans les villes, ce qui est encore une vitesse à laquelle les wagons peuvent se rompre et exploser.

Comment la ministre pourra-t-elle faire respecter cette vitesse, ou toute autre vitesse, compte tenu de la réduction constante du nombre d'inspections effectuées par Transports Canada?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je rejette complètement la prémisse de l'affirmation qui est à la fin de la question. Rien n'indique que nous avons réduit le nombre d'inspecteurs de la sécurité en ce qui concerne le transport ferroviaire. En fait, c'est nous qui avons augmenté les sommes qui sont consacrées aux inspections.

Pour ce qui est de la question comme telle, je dirai simplement qu'il y a une foule de facteurs qui entrent en ligne de compte. Nous espérons que les sociétés ferroviaires suivront et respecteront la réglementation que nous mettons en place, à défaut de quoi elles seront poursuivies avec toute la rigueur de la loi.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, devons-nous comprendre que la ministre s'engage maintenant à mettre en oeuvre les

recommandations du Bureau de la sécurité des transports, qui conseille que les voies ferrées principales soient inspectées deux fois par année et les voies secondaires une fois par année? Est-ce bien cela?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, j'ai été très claire dans la réponse que j'ai donnée au Bureau de la sécurité des transports le 23 avril, et je n'ai fait aucunement allusion à ces recommandations.

J'ai en revanche dit que nous allions apporter des changements aux ordres. Concernant l'injonction ministérielle, nous veillerons à ce que, à l'avenir, nous exigions que les sociétés ferroviaires mettent en oeuvre immédiatement les principales pratiques d'exploitation recommandées, notamment la réduction de la vitesse des trains qui transportent des marchandises dangereuses.

On tient ainsi compte de ce qui se fait aux États-Unis et, plus précisément, de la circulaire portant sur les pratiques d'exploitation parce que le département des Transports des États-Unis a récemment signé une entente de collaboration avec l'Association of American Railroads.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, la ministre n'a pas répondu à la question.

À quelle fréquence les fonctionnaires de Transports Canada inspectent-ils les voies ferrées principales et secondaires à l'heure actuelle?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je peux dire qu'environ 30 000 inspections sont effectuées par année. Et on s'attend à ce que 33 000 inspections soient menées cette année, un record.

● (2115)

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, la ministre n'a toujours pas répondu à ma question.

La ministre veillera-t-elle à ce que les nouveaux plans d'intervention d'urgence soient rendus publics afin que les autorités locales et les premiers intervenants puissent en tenir compte dans leurs propres plans?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, le Bureau de la sécurité des transports a notamment recommandé que l'on exige l'élaboration de plans d'intervention d'urgence même pour un seul wagon transportant du pétrole brut, de l'essence, du carburant diesel, du carburant d'aviation ou de l'éthanol, et c'est ce que nous faisons.

L'industrie élaborera ces plans en concertation avec les premiers intervenants. Les sociétés disposent de 150 jours pour les soumettre à Transports Canada, et un comité spécial se penchera sur la question. Ainsi, les premiers intervenants pourront avoir les renseignements dont ils ont besoin en temps opportun. C'est le comité qui examinera comment ces renseignements seront communiqués.

M. Mike Sullivan: Nous n'avons donc toujours pas de réponse, monsieur le président.

L'un des points soulevés concerne le nombre de wagons DOT-111 transportant du pétrole brut qui traversent des zones fortement urbanisées. La principale voie ferrée du CP traverse Toronto. Or, le CP n'aurait qu'à louer des voies ferrées du CN, au nord de la ville, pour éviter que ses wagons DOT-111 l'empruntent. Pourquoi le gouvernement n'oblige-t-il pas le CP à le faire?

Travaux des subsides

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, nous réagissons aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports en imposant des mesures énergiques relativement aux contenants employés pour le pétrole brut, en prescrivant des ordres pour la protection du public en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, en exigeant des plans d'intervention d'urgence et, enfin, en veillant à ce que les sociétés ferroviaires analysent leurs principales pratiques opérationnelles.

Soyons très clairs: dans l'ensemble, le système est sûr. Il y a eu un déraillement catastrophique à Lac-Mégantic. Ce fut un incident terrible, mais il n'en reste pas moins que, dans l'ensemble, le système est sûr et que, 99,997 % du temps, les marchandises dangereuses arrivent à destination. Nous voulons resserrer durablement la sécurité ferroviaire parce que c'est possible et qu'on peut toujours mieux faire.

Il ne faut pas, à l'instar de l'opposition, partir du principe que le transport ferroviaire pose un danger, parce que ce n'est pas le cas. Je pourrai citer les propos de certains des propres collègues du député relativement à la sécurité du réseau ferroviaire. Il est parfaitement irresponsable de prétendre qu'il n'est pas sécuritaire.

M. Mike Sullivan: En fait, monsieur le président, puisque nous avons déjà établi que le nombre d'accidents augmente, il est inutile de tenter de déterminer si ce système est sûr, car même s'il est question de 99,997 % des 100 000 wagons, il n'en demeure pas moins que trois wagons peuvent exploser dans la cour des Canadiens, et nous ne voulons pas qu'une telle chose se produise.

Le gouvernement n'a pas ordonné aux sociétés ferroviaires de faire passer les trains qui transportent des matières dangereuses ailleurs que dans les régions urbaines. La population pense que c'est ce qui doit être fait.

Le gouvernement demande aussi aux sociétés ferroviaires d'effectuer leurs propres analyses des risques afin de déterminer s'il est sécuritaire ou non de transporter une quantité phénoménale de matières dangereuses, particulièrement dans le cas du pétrole brut, dans les régions urbaines densément peuplées. Le volume de ces marchandises transportées a augmenté de 400 % en trois ans seulement.

Lorsqu'on effectue une analyse des risques en vue d'apporter des changements à la réglementation, comment évalue-t-on le prix d'une vie humaine?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, pour ce qui est des chiffres que le député tente de me faire gober, je tiens à souligner que tous les efforts déployés par Transports Canada dans le dossier de la sécurité visent à protéger les Canadiens et les collectivités. Pour ce faire, nous veillons à ne pas agir trop rapidement afin que tous les intéressés puissent emboîter le pas, d'une part, mais nous agissons tout de même avec rapidité pour pouvoir protéger les citoyens, d'autre part.

Un excellent exemple est la position raisonnée et tranchée que nous avons adoptée en ce qui concerne les wagons DOT-111, qui servent à transporter de l'éthanol et du pétrole brut et qui seront éliminés graduellement au cours des trois prochaines années. Ce n'est pas le cas aux États-Unis.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, il y a eu d'autres déraillements de wagons DOT-111 outre le déraillement survenu à Lac-Mégantic, et les Canadiens sont très préoccupés par la quantité de marchandises dangereuses qui passent par leurs municipalités.

En ce qui a trait à la gestion de la fatigue dans l'industrie ferroviaire, quand commencera-t-on à travailler avec les compagnies

et les travailleurs pour créer de nouveaux systèmes de gestion de la sécurité?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, ces systèmes ont déjà été mis en place dans quatre compagnies de chemin de fer. Ces éléments sont pris en considération. Les Teamsters ou Unifor pourraient examiner cette question en collaboration avec les compagnies pour lesquelles leurs membres travaillent.

Le système de gestion de la sécurité n'est pas juste un système. Il faut intégrer la sécurité dans tous les aspects de la culture de l'entreprise. C'est l'approche que nous avons adoptée au Canada à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité parce que le réseau ferroviaire canadien compte 46 000 kilomètres de voies ferrées et que nous ne pouvons pas désigner des inspecteurs pour vérifier chaque tronçon de voies ferrées. C'est pourquoi les systèmes de gestion de la sécurité sont importants. Ils représentent clairement la façon la plus appropriée et professionnelle de procéder.

• (2120)

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, combien d'accidents et d'incidents ferroviaires au Canada ont été liés à la fatigue? Ma question portait sur la fatigue.

L'hon. Lisa Raitt: Je sais que votre question portait sur la fatigue et son rôle dans les systèmes de gestion de la sécurité. J'ai également précisé que c'est une question qui était prise très au sérieux par les Teamsters. J'ai rencontré ces derniers pour discuter avec eux de la fatigue. Je sais que c'est un sujet qu'ils abordent avec leurs compagnies.

Pour ce qui est du nombre d'accidents signalés par le Bureau de la sécurité des transports, y compris le nombre d'accidents liés à la fatigue, je devrai consulter la liste complète pour pouvoir donner cette information. Cependant, je suis pas mal certaine que vous avez une idée du nombre d'accidents en question, et je suis sûre que vous allez me le dire maintenant.

Le président: Je saurais gré à la ministre d'adresser ses observations à la présidence et non au député qui pose la question.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, la ministre craint-elle que les travailleurs dont l'horaire change constamment — qui, sur une période de cinq jours, travaillent tant de jour, de soir que de nuit — risquent de ne pas pouvoir se reposer suffisamment?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, en tant qu'ancienne ministre du Travail et actuelle ministre des Transports, j'ai eu cette discussion avec les Teamsters.

En matière de gestion de la fatigue, je pense qu'il est bon de faire appel à la science pour s'assurer que les bons systèmes sont en place. Comme toujours, j'encourage les Teamsters à collaborer avec leurs patrons, afin de s'assurer qu'ils font tout leur possible.

Transports Canada, pour sa part, a déjà des règlements en place concernant les heures de travail.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, pourquoi la ministre s'est-elle servie de la loi d'exécution du budget pour restreindre l'obligation de Transports Canada d'informer le public de tous les changements apportés à la réglementation ferroviaire?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, les dispositions en question ne portent pas spécifiquement sur la réglementation ferroviaire, mais plutôt sur les modifications apportées à la réglementation des véhicules automobiles.

Travaux des subsides

La réalité, quand il est question d'harmonisation des règlements canadiens et américains, c'est que, dans certains cas, les États-Unis peuvent adopter plus rapidement des modifications réglementaires que nous.

C'est une des lois pour lesquelles il faut obligatoirement publier les modifications dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Dans ce cas-ci, au lieu de publier les modifications dans la partie I de la *Gazette*, nous demanderions la permission au Conseil du Trésor, après lui avoir fourni une analyse et une justification, de les publier directement dans la partie II de la *Gazette*. Toute décision de ce genre ferait toujours l'objet d'une surveillance.

M. Mike Sullivan: Par votre entremise, monsieur le président, je demande à la ministre ce qui a causé le déraillement du train de VIA Rail à Burlington.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, nous remercions le Bureau de la sécurité des transports pour son rapport sur la tragédie survenue dans la circonscription voisine de la mienne.

C'est la vitesse excessive qui a causé l'accident.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, la ministre reconnaît-elle qu'un système de freinage automatique, ou système de commande intégrale des freins, améliorerait la sécurité des services ferroviaires voyageurs?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, c'est une question qui s'est posée aux États-Unis, au Canada et au Royaume-Uni également.

La mise en place d'un tel système sur 46 000 kilomètres de voies coûte cher. Transports Canada y songe et nous continuons à travailler sur ce dossier. Nous savons ce que le Bureau de la sécurité des transports a recommandé et nous analysons encore tout ce qui entoure la question.

M. Mike Sullivan: Monsieur le président, cela revient à s'interroger sur le prix d'une vie. Le processus coûte cher, mais des gens perdent la vie.

Combien y a-t-il de signaux manqués chaque année? Combien d'accidents seraient évités avec un système de commande intégrale des freins?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je remercie le député de sa question. Je n'en connais pas la réponse.

M. Peter Braid (secrétaire parlementaire pour l'Infrastructure et les Collectivités, PCC): Monsieur le président, j'aimerais d'abord dire à quel point je suis heureux de pouvoir participer au débat de ce soir et combien nous nous réjouissons tous de célébrer l'anniversaire de la ministre en sa compagnie.

Ce soir, j'aimerais parler des ports canadiens, plus précisément du port Metro Vancouver, et des retombées que génèrent ces installations pour l'économie canadienne.

Les 18 administrations portuaires qui forment le système portuaire canadien sont essentielles à l'activité économique canadienne. Elles manutentionnent une part considérable des marchandises associées aux activités commerciales du Canada, soit environ 310 millions de tonnes de marchandises, pour une valeur de plus de 162 milliards de dollars par année. De façon générale, elles contribuent pour environ 24,5 milliards de dollars au produit intérieur brut du Canada et fournissent près de 269 000 emplois aux Canadiens.

Le port Metro Vancouver est le plus grand et le plus diversifié du Canada. Il s'agit également du quatrième port en importance en Amérique du Nord en ce qui a trait au tonnage manutentionné. En

résumé, c'est un important moteur économique qui facilite les échanges commerciaux entre le Canada et plus de 160 économies mondiales et qui traite 19 % de tous les échanges commerciaux du Canada. L'exploitation du port est complexe et joue un rôle clé dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du Canada. Les activités du port font intervenir diverses entreprises, notamment des terminaux de marchandises, des terminaux de croisières, des chantiers navals, des compagnies de chemin de fer, des entreprises de camionnage et des transitaires. En plus de faciliter le commerce, l'une des plus importantes retombées économiques que génère le port sont les emplois directs et indirects qu'il crée, non seulement en Colombie-Britannique, mais dans d'autres provinces, y compris une province aussi éloignée que la nôtre, l'Ontario.

Selon une étude d'impact économique du port Metro Vancouver réalisée récemment, les activités courantes de celui-ci fournissent 38 200 emplois directs en Colombie-Britannique. On évalue que les répercussions directes de ces emplois sur l'économie britanno-colombienne représentent 2,3 milliards de dollars en salaires de même qu'une contribution de 3,5 milliards de dollars au produit intérieur brut et de 8,5 milliards à la production économique. Les répercussions indirectes des activités du port sur l'économie de la Colombie-Britannique sont encore plus impressionnantes: 76 800 emplois, 6,7 milliards de dollars pour le produit intérieur brut, 14,5 milliards pour la production économique et 4,6 milliards en salaires. Ces répercussions indirectes découlent notamment des revenus de l'industrie touristique associés aux passagers des bateaux de croisière.

La majorité des emplois générés directement par les activités du port Metro Vancouver se trouve dans la vallée du Bas-Fraser, mais près de 10 100 emplois à l'extérieur du site sont soutenus par l'activité économique du port. Ces emplois à l'extérieur représentent environ 22 % de tous les emplois directs créés par les entreprises du port Metro Vancouver et s'étendent à tout l'Ouest du Canada et ailleurs. Hors de la Colombie-Britannique, l'effet direct sur l'emploi se fait le plus sentir en Alberta, suivi de l'Ontario, et se traduit par 2 700 et 1 600 emplois directs en Alberta et en Ontario respectivement. Les députés sont à même de constater le rôle essentiel que joue port Metro Vancouver pour assurer la prospérité à long terme de notre pays.

Pour ceux qui l'ignorent, le port Metro Vancouver oeuvre dans cinq secteurs d'activité, soit les secteurs de l'automobile, des marchandises diverses, du vrac, des conteneurs et de la croisière. Selon les données de 2013, le port Metro Vancouver a manutentionné 135 millions de tonnes de marchandises, ce qui est un record pour le port, et enregistré une augmentation globale de 9 % en 2012. Le tonnage importé et le tonnage exporté, qui ont tous deux connu une hausse de 9 %, ont assuré une croissance équilibrée.

● (2125)

Le port tire partie de son solide rendement en investissant des capitaux considérables pour accroître encore davantage sa capacité concurrentielle. Cet investissement permettra de multiplier les retombées économiques du port sur les économies régionales et nationales.

Travaux des subsides

D'ici 2022, le port Metro Vancouver investira 1,4 milliard de dollars en capitaux afin d'accroître son rendement. Cette activité économique supplémentaire découle des dépenses liées au programme d'immobilisations actuel du port Metro Vancouver et des investissements en capitaux des locataires du port Metro Vancouver. Ensemble, grâce à la mise en oeuvre de ce plan d'investissement en capitaux, on prévoit que le port Metro Vancouver et ses locataires créeront annuellement environ 2 800 années-personnes d'emploi direct, et éventuellement, jusqu'à 6 100 années-personnes d'emploi.

Comme d'autres l'ont déjà fait remarquer dans cette enceinte, le gouvernement s'est employé à améliorer l'efficacité, la fiabilité et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement afin que le Canada demeure concurrentiel dans le monde en constante évolution du commerce planétaire. Par exemple, nous avons lancé l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, nous avons investi 1,4 milliard de dollars dans des projets liés à la porte de l'Asie-Pacifique en partenariat avec les quatre provinces de l'Ouest, les municipalités et le secteur privé. Bon nombre de ces projets font partie intégrante de la chaîne d'approvisionnement, dont fait également partie le port Metro Vancouver.

En outre, sous la direction du premier ministre, le gouvernement fait des investissements sans précédent dans les infrastructures, solidifiant une base essentielle pour une grande partie de notre réseau des transports par l'entremise, bien sûr, du nouveau plan Chantiers Canada. Les actifs importants dans le domaine des transports, notamment les infrastructures portuaires, seront admissibles à du financement sous le volet du plan consacré aux infrastructures nationales, dans le cadre duquel 4 milliards de dollars sont réservés aux projets d'intérêt national.

Puisque le fonctionnement efficace et fiable du port Metro Vancouver est crucial pour la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique et l'économie du Canada, le gouvernement du Canada a récemment pris des mesures pour appuyer la reprise des activités de camionnage. Les pertes économiques subies par le Canada lors du récent arrêt de travail sont estimées à 126 000 \$ par jour. Nous trouvons cela inacceptable et sommes intervenus rapidement pour élaborer un plan d'action conjoint de concert avec la province de la Colombie-Britannique et le port Metro Vancouver afin de stabiliser l'industrie du transport par camions porte-conteneurs. Le plan contient 15 éléments à mettre en oeuvre et fournit un cadre pour assurer la stabilité à long terme de l'industrie du transport par camions porte-conteneurs. Toutes les parties collaborent à la mise en oeuvre du plan et les principaux intéressés sont consultés.

Le gouvernement est résolu à éliminer les obstacles à la prospérité. Voilà pourquoi nous sommes intervenus rapidement pour stabiliser l'industrie, réduire les délais d'attente et éviter que d'autres perturbations ne surviennent à l'avenir. Par exemple, le gouvernement du Canada a adopté une nouvelle réglementation pour accroître le salaire versé aux camionneurs au port Metro Vancouver.

Comme vous le savez, monsieur le président, la priorité du gouvernement est de favoriser la création d'emplois, la croissance et la prospérité à long terme pour tous les Canadiens. Toutefois, nous ne pouvons y parvenir seuls. Le port Metro Vancouver est le port le plus important et le plus diversifié au Canada. Il demeure essentiel à notre système de transport et de commerce national. Il ne fait aucun doute que le gouvernement est résolu à assurer la fiabilité de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique ainsi que le bien-être économique du Canada.

Pour terminer, j'aimerais poser une question importante à la ministre. Étant donné que mes observations portaient en grande

partie sur le port Metro Vancouver, la ministre pourrait-elle informer la Chambre des diverses mesures prises par le gouvernement à la lumière des événements récents?

• (2130)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme l'a dit le député, le port Metro Vancouver est d'une importance capitale pour la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Nous avons beaucoup investi dans cette initiative et elle a donné d'excellents résultats. Étant donné que nous ouvrons de nouveaux marchés, grâce à un nombre record d'accords de libre-échange, et que nous continuons d'exploiter de façon responsable nos abondantes ressources, il nous faut un moyen d'acheminer ces ressources vers ces marchés. La porte d'entrée de l'Asie-Pacifique a été une grande réussite à cet égard.

Ce succès est dû en bonne partie au port Metro Vancouver, qui emploie en tout 100 000 personnes et qui a traité, en 2013, 172 milliards de dollars de marchandises, dont 38 millions de tonnes de charbon, soit 40 % du total de ce type de marchandise en 2013. Tous ces aspects sont importants.

La question des camions et des conteneurs est très importante pour nous. Tout a commencé par une manifestation en février dernier dans le périmètre des installations portuaires. Nous avons agi très rapidement. Nous avons chargé Vince Ready d'étudier la situation pour remédier aux problèmes des camionneurs et des intervenants.

Peu après, nous annonçons notre plan d'action, conjointement avec la Colombie-Britannique et le port du Grand Vancouver. Une entente au sujet du plan d'action a été conclue entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique, le port du Grand Vancouver, l'Association des camionneurs unis et Unifor mettant fin à l'arrêt de travail au port du Grand Vancouver afin qu'il fonctionne à plein rendement. C'est le cas actuellement.

Le comité directeur a commencé presque immédiatement après à se réunir pour veiller à la mise en oeuvre du plan d'action conjoint. Depuis, les rencontres hebdomadaires se poursuivent. Le gouvernement fédéral s'est acquitté des obligations qu'il avait prises, ou il est en train de le faire.

Mais surtout, le 2 mai de cette année, j'ai annoncé un financement conjoint avec la Colombie-Britannique et le port du Grand Vancouver concernant une initiative accélérée visant à munir de la technologie GPS le reste du parc des camions porte-conteneurs approuvés pour l'acheminement aux terminaux portuaires dans le cadre du mécanisme de délivrance de permis aux camions du port du Grand Vancouver. C'est une mesure nécessaire qui doit être mise en place rapidement, car elle correspond à l'un des indicateurs de progrès du plan d'action conjoint.

Nous poursuivrons nos efforts. Je rencontrerai le ministre Stone à ce sujet. Tout le monde s'investit pour assurer des services fonctionnant à plein régime au port du Grand Vancouver. Nous continuerons de nous occuper de ce dossier.

• (2135)

M. Peter Braid: J'ai une autre question à poser à la ministre, monsieur le président.

Nous avons déjà consacré beaucoup de temps à discuter de l'importance du port Metro Vancouver. La ministre pourrait-elle nous parler plus généralement du rôle important que jouent les 18 ports et administrations portuaires dans la croissance économique du Canada, la création d'emplois et la prospérité à long terme de notre nation commerçante?

Travaux des subsides

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, la décision que nous avons prise d'adopter un système fondé entièrement sur le marché s'est avérée importante pour l'infrastructure des transports et la façon dont nous gérons les transports au Canada. De nombreuses mesures décisives ont été prises. L'une d'entre elle consistait à nous distancer de la Société canadienne des ports afin de privilégier un réseau d'administrations portuaires autonomes, indépendantes, autofinancées et autoréglementées; la décision s'est avérée un grand succès. La productivité du secteur des transports a augmenté de plus de 30 %. Ce sont des gains importants qui veillent au maintien de l'efficacité du système de transports, efficacité qui nous donne un véritable avantage concurrentiel.

Les ports font partie intégrante de notre secteur des transports, que ce soit le port de St. John's, à Terre-Neuve, le port Metro Vancouver ou celui de Prince Rupert. Ils sont tous à l'écoute des besoins et des souhaits des populations locales de manière à maintenir les intérêts économiques et communautaires en équilibre. Toutefois, ils s'intéressent principalement au transport maritime, et ils s'assurent de rester à la fine point du progrès.

Notre régime de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes cadrera parfaitement avec les activités qui se déroulent aux ports. C'est une étape de plus sur la voie de la modernisation de notre système maritime, qui fait l'envie du monde entier.

Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD): Monsieur le président, j'aimerais souhaiter un joyeux anniversaire à la ministre, moi aussi, bien que le contexte ne soit pas idéal. Il m'est arrivé à moi aussi de passer mon anniversaire à la Chambre. Je souhaite donc à la ministre de bons moments une fois le débat terminé.

J'aimerais mentionner que je partagerai mon temps de parole avec le député d'Acadie—Bathurst. Je prévois prendre seulement sept minutes et demie sur les 15 minutes allouées. J'aimerais que vous me fassiez signe, monsieur le président, quand il me restera environ une minute.

Comme le gouvernement autorise une forte augmentation du transport de produits pétroliers par voie ferrée, ce qui pourrait poser des risques importants tant pour les gens que pour l'environnement, pourquoi le budget fédéral consacré à la sécurité ferroviaire reste-t-il stagnant?

• (2140)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, si on regarde les chiffres des dernières années, on voit que les sommes consacrées à la sécurité ferroviaire ont augmenté. Après avoir mené une étude et une analyse en 2007, le gouvernement a investi 100 millions de dollars dans ce domaine depuis 2009.

Mme Linda Duncan: Monsieur le président, en fait, le budget a été constant entre 2012 et 2015. Malgré les accidents terribles qui se sont produits, il n'y a pas eu d'augmentation du budget.

L'augmentation récente du transport ferroviaire du pétrole, qui a été multiplié par mille, en fait une sorte de pipeline sur rail. Pourtant, aucune évaluation environnementale n'est obligatoire pour cette activité, contrairement aux pipelines. Le gouvernement dit qu'il considère le transport ferroviaire du pétrole comme plus risqué que les pipelines. Pourquoi la ministre n'exige-t-elle pas que cette activité fasse l'objet d'évaluations environnementales publiques et transparentes?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme la députée le sait, les chemins de fer du pays sont privés, et c'est à eux qu'il incombe de décider quelles marchandises ils transportent. Cepen-

nant, le transport des matières dangereuses est soumis à des règles. La sécurité ferroviaire dépend du respect des règles que nous avons établies. Nous avons pris des mesures sans précédent au cours des neuf derniers mois, sous forme d'arrêtés ministériels de nature préventive, de manière à ce que la sécurité passe avant tout lorsqu'il s'agit de ce risque accru. Je suis d'accord pour dire que plus la quantité transportée est grande, plus le risque est grand. C'est pourquoi nous prenons des mesures aussi vigoureuses. Nous voulons que les chemins de fer fassent du mieux qu'ils peuvent. Ils seront toujours soumis à des règles de sécurité et de protection de l'environnement, comme je l'ai indiqué, lorsqu'ils transportent des produits dangereux.

Mme Linda Duncan: Monsieur le président, je suis consternée par cette réponse. Au XXI^e siècle, il est renversant d'entendre une ministre dire que c'est toujours ainsi que cela s'est passé et que le gouvernement peut s'autoréglementer. C'est la deuxième fois ce soir qu'un ministériel dit être fier que le gouvernement réglemente lui-même ses activités.

Il convient peut-être de signaler que, selon les prévisions budgétaires de 2014-2015 figurant dans le rapport sur les plans et priorités, le gouvernement réduira de 18 000 \$ les dépenses consacrées à la surveillance environnementale du secteur du transport au cours des deux prochaines années.

La ministre croit-elle que les sociétés ferroviaires devraient être exemptées de l'obligation de réaliser une évaluation ouverte et publique des risques pour la vie ou la santé humaine, ou encore pour l'environnement, afin de pouvoir construire et exploiter de gigantesques terminaux qui permettent le chargement, 24 heures sur 24, de bitume et d'autres produits pétroliers dans des wagons?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, pour ce qui est de l'exemple précis donné par la députée, je crois que, pour construire quoi que ce soit au pays, il faut probablement réaliser une étude d'impact sur l'environnement ou obtenir un énoncé des incidences environnementales, selon l'autorité chargée d'accorder le permis de construction dans la région en question. Comme il ne s'agit pas d'un projet réalisé sur des terres fédérales, je ne peux pas donner de détails à ce sujet.

Je peux toutefois dire ceci: dans le cas des trains essentiels, ce qui peut même comprendre un seul wagon de pétrole brut, nous exigeons qu'une évaluation du risque soit prise en compte. Celle-ci serait réalisée en consultation avec la Fédération canadienne des municipalités pour veiller à ce que les responsables fassent tout ce qu'ils peuvent et à ce qu'ils disposent de toutes les procédures opérationnelles nécessaires pour assurer la sécurité des trains.

Par ailleurs, dans le cas où des marchandises dangereuses, comme du pétrole brut, sont chargées dans des installations particulières, nos inspecteurs peuvent aussi examiner celles-ci, en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Mme Linda Duncan: Monsieur le président, il n'est pas très rassurant que la ministre suppose simplement que ce pourrait être ou non sur le territoire appartenant à la société ferroviaire. Il s'agit de grandes installations, qui sont construites dans ma province, très près d'Edmonton. Les municipalités sont inquiètes. Selon moi, il est temps d'intervenir et d'examiner de plus près cette question. Il s'agit de grands travaux, qui nécessitent une évaluation environnementale.

Quand la ministre a-t-elle appris qu'il y aurait des goulots d'étranglement qui empêcheraient les céréales d'être acheminées des Prairies vers le marché où elles étaient destinées?

Travaux des subsides

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, le CN et le CP nous ont appris en janvier que les conditions hivernales étaient difficiles. Nous pouvions aussi le constater par les mécanismes qui nous indiquent les volumes de céréales qui sont transportées au Canada. Nous avons alors compris qu'il leur serait difficile de transporter les quantités de céréales à cause des températures extrêmes, dans différentes régions du Canada, qui les empêchaient d'utiliser des trains complets. Ils devaient plutôt utiliser des trains plus courts.

Mme Linda Duncan: Monsieur le président, je me suis entretenue aujourd'hui avec un collègue albertain de la ministre. Il n'a pas pu faire transporter ses céréales dans le marché où elles étaient destinées. Espérons que tout ira mieux l'an prochain, mais nous ne pouvons pas en avoir la certitude. Nous ne pouvons qu'espérer que la faillite ne frappera pas de plus en plus d'agriculteurs.

Voici ma prochaine question: si la ministre estime que les changements qui sont prévus dans le projet de loi C-30 et qui visent à régler la crise du transport des céréales sont importants, pourquoi comprennent-ils tous des dispositions de caducité?

• (2145)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire a déjà répondu à cette question. Les dispositions de caducité ont un caractère purement administratif et sont nécessaires. En fait, le comité a déjà discuté de cette question, et l'amendement n'a pas été adopté.

Mme Linda Duncan: Monsieur le président, quelles mesures la ministre a-t-elle prises pour empêcher le retard?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, par le truchement des fonctionnaires et du gouvernement, nous échangeons toujours avec les sociétés ferroviaires au sujet du transport des marchandises au pays. Après avoir constaté que la difficulté tenait à la fois à la quantité de grains et aux complications causées par l'hiver, nous avons rencontré des représentants des entreprises céréalières ainsi que du CN et du CP pour déterminer la meilleure façon de transporter le maximum de grains dans le laps de temps le plus court possible. C'est exactement ce que nous avons fait avec un ordre incroyable — du jamais vu au Canada — pour le transport d'un million de tonnes de grains à l'extérieur du pays dans un court laps de temps. Une surveillance était assurée et un rapport devait être présenté aux ministres.

Mme Linda Duncan: Monsieur le président, vu l'augmentation de la circulation de pétroliers sur la côte Ouest, la ministre confirmerait-elle que Transports Canada a l'intention de réduire encore de près de 6 millions de dollars au cours des deux prochaines années les fonds affectés à la sécurité maritime?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, la députée devrait surtout remarquer que nous avons augmenté de 686 % le financement dans ce domaine. Cela a à voir avec notre programme de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes et avec notre conviction profonde qu'il faut maintenir un tel programme, compte tenu de l'accroissement de l'activité sur toutes nos côtes. Toutes les réductions ou les compressions d'ordre administratif qu'on a pu constater touchaient les services administratifs et n'avaient rien à voir avec la sécurité.

[Français]

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Monsieur le président, je me joins au débat avec plaisir.

Je pense que c'est la première fois que la ministre se fait souhaiter bonne fête autant de fois par les députés du NPD. Encore une fois, je lui souhaite bonne fête.

Combien de voies ferrées destinées au transport des passagers la société VIA Rail a-t-elle au pays?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Je suis désolée, monsieur le président. En toute honnêteté, je n'ai pas bien entendu. Je pense qu'il y a eu une erreur de traduction. Le député pourrait-il répéter ce qu'il a dit?

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le président, combien de voies ferrées destinées au transport des passagers la société VIA Rail a-t-elle au pays?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, la question que j'entends maintenant est la suivante: combien de voies ferrées sont destinées au transfert des passagers de VIA Rail?

La société VIA Rail est une société canadienne indépendante qui exploite des trains de passagers et de banlieue. D'autres trains offrent des services aux passagers. Je suppose qu'il s'agit d'entreprises privées. Je pense par exemple à Rocky Mountaineer, sur la côte Ouest.

M. Yvon Godin: Monsieur le président, bienvenue à la Cour suprême du Canada. Je vais poser de nouveau la question.

[Français]

Combien de voies ferrées destinées au transport des passagers la société VIA Rail a-t-elle au pays?

Combien de rails de chemin de fer appartiennent à VIA Rail?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, VIA Rail est une société indépendante qui offre des services ferroviaires aux passagers ainsi que certains services touristiques au Canada. Elle a son propre fonctionnement, ses propres gestionnaires et sa propre administration, ce qui signifie donc qu'elle agit indépendamment du gouvernement.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le président, en ce qui concerne l'information que la ministre n'a pas, il y aurait 19 voies ferrées au pays. Combien d'entre elles sont protégées par la loi fédérale?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, pour ce qui est du nombre de chemins de fer de catégorie un sous réglementation fédérale qui ne transportent pas de passagers, on compte deux sociétés de transport de marchandises, en l'occurrence le CN et le CP, comme le député le sait sans doute.

En ce qui concerne les autres types de chemin de fer, le nombre varie selon qu'il s'agit de chemins de fer uniquement assujettis à la réglementation provinciale ou de chemins de fer assujettis à la réglementation fédérale. Je crois qu'il y a aussi environ 20 lignes ferroviaires sur courtes distances qui sont assujetties à la réglementation fédérale.

Travaux des subsides

• (2150)

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le président, pour l'information de la ministre, aucune voie ferrée de VIA Rail destinée au transport des passagers n'est protégée par la loi fédérale. C'est un immense problème.

Combien de ces voies ferrées destinées au transport des passagers ont vu leurs services abandonnés au cours des cinq dernières années?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je ne possède pas de renseignements sur les décisions opérationnelles prises par VIA Rail.

Comme je l'ai déjà mentionné, il s'agit d'une organisation indépendante qui administre ses propres affaires et gère ses services conformément aux dispositions des principales politiques sur le transport que nous avons établies pour le Canada.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le président, quand le CN a-t-il informé le gouvernement qu'il prévoyait cesser d'entretenir le tronçon ferroviaire situé entre Miramichi et Bathurst?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, selon la Loi sur les transports au Canada, la société ferroviaire qui veut désaffecter un tronçon dans cette partie du monde, comme entend le faire le CN, est tenue d'en aviser toutes les parties concernées. Le CN l'a fait en février dernier.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le président, le gouvernement s'est-il engagé à collaborer avec le CN pour le maintien des services passagers entre Montréal et Halifax?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, VIA prend ses propres décisions en matière de services.

L'entreprise nous a présenté les niveaux de service qu'elle offre grâce aux crédits que lui octroie le Parlement. Il y a le service l'Océan, auquel le député a fait allusion, qui relie Montréal et Halifax. Plusieurs autres tronçons au pays sont également exploités au moyen de l'enveloppe budgétaire que nous versons.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le président, le gouvernement a-t-il songé à offrir du financement à VIA Rail pour l'achat de ces tronçons ferroviaires ou pour l'achat des rails eux-mêmes? Quand ce financement sera-t-il annoncé, s'il y a lieu?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, VIA Rail possède une partie des tronçons ferroviaires. Soulignons que l'entreprise est l'unique propriétaire d'un tronçon à Ottawa. C'est VIA elle-même qui a fait le choix d'entreprise de l'acheter.

Sur le plan régional, le député n'est pas sans savoir que j'ai rencontré, sur son invitation, les maires de Richibucto et de Petit-Rocher ainsi que des représentants de l'Union des municipalités du Québec pour discuter du tronçon ferroviaire.

Je me réjouis d'avoir incité VIA et le CN à entamer un dialogue à propos du tronçon. Ce dialogue se poursuit.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le président, la ministre peut-elle nous dire que les conversations entre VIA Rail et le CN sont encourageantes pour les gens du Nouveau-Brunswick, du Québec et de tout l'Est du pays?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, à la lumière du travail du CN avec la province du Nouveau-Brunswick et comme l'ont fait ressortir mes consultations avec les députés ministériels néo-brunswickois, il faut s'assurer que VIA et le CN discutent de la possibilité de transférer ce tronçon à VIA.

VIA et le CN sont en pourparlers à ce sujet. Je suis ici ce soir et non à leur table.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le président, le gouvernement a réduit le budget de VIA Rail de 6 % en 2011, de 15 % en 2012 et de 9 % l'an dernier. À combien s'élèveront les compressions cette année?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, j'ai indiqué quelles sont les estimations pour cette année. Elles s'élèvent à environ 183 millions de dollars, ce qui correspond à l'objectif que nous visions au cours des années antérieures.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le président, la ministre n'a-t-elle pas honte de son gouvernement?

Le CN lui-même a annoncé dernièrement un investissement de 30 millions de dollars pour les rails de chemin de fer entre Moncton et Campbellton. La province du Nouveau-Brunswick, qui est la province la plus pauvre du Canada — j'ai honte de le dire —, va investir 25 millions de dollars pour les rails de chemin de fer afin de s'assurer que les rails restent au Nouveau-Brunswick. Ils demandent un simple montant de 10 millions de dollars du gouvernement fédéral.

La ministre n'a-t-elle pas honte de son gouvernement, qui ne peut pas se prononcer pour dire aux citoyens du Nouveau-Brunswick qu'ils n'ont pas à avoir peur et qu'ils ne perdront pas VIA Rail dans leur région?

• (2155)

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, depuis 2006, le gouvernement a versé à VIA près de 1 milliard de dollars en fonds d'immobilisation, ce qui est considérable. Nous avons beaucoup investi dans VIA Rail au cours des dernières années, mais VIA doit fonctionner de façon à ne pas être un fardeau pour les contribuables.

Cela dit, puisqu'on discute de désaffecter ce tronçon, le gouvernement a encouragé VIA à en discuter avec le CN et à tenir compte comme il se doit de ce que le député et mes collègues du Nouveau-Brunswick ont dit.

Mon rôle est de rencontrer les maires, ce que j'ai fait, d'amorcer avec eux le dialogue afin de voir à ce que nous prenions la bonne direction et à ce que nous acceptions les décisions prises, quelles qu'elles soient.

[Français]

Le président: Cela met fin à cette section.

L'honorable députée de Vancouver-Sud a la parole.

Travaux des subsides

[Traduction]

Mme Wai Young (Vancouver-Sud, PCC): Monsieur le président, je suis ravie de pouvoir m'adresser ce soir au comité plénier, mais j'aimerais avant tout faire comme bon nombre de mes collègues des deux côtés de la Chambre et souhaiter un très joyeux anniversaire à la ministre.

Le gouvernement comprend l'importance que revêtent les transports pour l'économie canadienne. Le transport maritime, plus particulièrement, contribue directement à faciliter les échanges commerciaux avec nos partenaires étrangers et à expédier nos biens partout dans le monde. De nos jours, le commerce mondial et la connectivité sont de plus en plus essentiels à la croissance économique. Il faut donc absolument que les activités maritimes ne présentent aucun danger et ne menacent pas l'environnement.

Ce soir, j'aimerais parler des programmes de sécurité maritime de Transports Canada en en exposant brièvement la portée et le mandat. Ces programmes aident directement le ministère à s'acquitter de son mandat dans le domaine de la sécurité des transports, en plus d'aider le gouvernement à assurer la sécurité de la population, une priorité pour lui.

Les programmes de sécurité maritime fixent les exigences réglementaires et les harmonisent aux normes internationales afin qu'au Canada, les bâtiments soient utilisés de manière sécuritaire et respectueuse de l'environnement. Les activités de surveillance de la conformité, comme les services d'inspection et de certification, font aussi partie des programmes de sécurité maritime.

Des exigences s'appliquent à la construction et à l'utilisation des véhicules commerciaux et des bateaux de plaisance. Les marins qui les pilotent et les entretiennent doivent notamment suivre une formation et se faire accréditer. Comme ces programmes sont exécutés et administrés efficacement, le public canadien peut avoir confiance dans le secteur maritime du pays.

Le Programme de surveillance réglementaire des bâtiments canadiens est particulièrement important, car c'est grâce à lui que les bâtiments battant pavillon canadien qui ne répondent pas aux normes sont interdits de navigation. Les activités d'inspection et de certification sont réalisées par des inspecteurs en sécurité maritime hautement qualifiés de Transports Canada ou par les représentants des organismes autorisés à qui ce pouvoir a été délégué. Dans le cadre du Programme de délégation des inspections obligatoires, Transports Canada a conclu des accords officiels avec certaines sociétés de classification permettant à ces dernières de procéder à l'inspection obligatoire des bâtiments et de délivrer les certificats connexes.

Les petits bâtiments commerciaux, qui constituent une part importante de la flotte nationale, doivent répondre à des exigences opérationnelles et sécuritaires uniques en leur genre. Ces exigences sont définies dans le cadre du nouveau Programme de conformité des petits bâtiments. Ce programme sert à informer les propriétaires et les exploitants de petits bâtiments commerciaux des obligations réglementaires que leur confère la Loi de 2001 sur la marine marchande au Canada et à les aider à s'assurer que leurs bâtiments répondent aux exigences. Ce nouveau programme s'est avéré un franc succès; il a notamment permis d'améliorer grandement l'utilisation sécuritaire des bâtiments et d'accroître la conformité.

Le contrôle des navires par l'État du port est un programme d'inspection des navires battant pavillon étranger qui entrent dans les eaux canadiennes. Il vise à garantir que les navires étrangers qui font escale à un port canadien se conforment aux principales conventions

maritimes internationales, afin d'accroître la sécurité et de protéger l'environnement.

Transports Canada est aussi le principal ministère fédéral responsable du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Ce régime a été mis en place pour atténuer les répercussions de tout incident entraînant de la pollution dans les milieux marins canadiens. Dans ce domaine, le ministère collabore avec Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne et Environnement Canada à la préparation et aux mesures d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures.

Le Programme national de surveillance aérienne, ou PNSA, constitue un volet important de ce régime. Les eaux canadiennes sont survolées par trois avions dotés de systèmes de télédétection de pointe si sensibles qu'ils peuvent détecter un déversement d'hydrocarbures d'un litre seulement. L'information recueillie est utilisée lorsque des mesures coercitives sont prises contre des pollueurs. L'hiver dernier, la ministre a participé à un vol de surveillance. Elle a pu constater que c'est un programme très efficace et utile.

Comme le savent les députés, le gouvernement prend des mesures pour prévenir les déversements d'hydrocarbures dans l'océan, pour pouvoir nettoyer les déversements rapidement et efficacement et pour faire payer les pollueurs.

● (2200)

L'ancien ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Denis Lebel, et l'ancien ministre des Ressources naturelles, Joe Oliver, ont annoncé la stratégie visant à mettre en place le Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes en mars, l'année dernière. Il s'agit d'une stratégie globale interministérielle, pilotée par Transports Canada, qui comprend des initiatives d'Environnement Canada, de Pêches et Océans Canada, de la Garde côtière canadienne et de Ressources naturelles Canada. Au chapitre de la prévention, nous avons présenté dans le projet de loi C-3 des modifications législatives qui accroîtraient la surveillance du gouvernement des installations de manutention des hydrocarbures, traitent de l'immunité des organismes d'intervention lors d'un déversement à l'une de ces installations et resserraient les exigences en matière de prévention de la pollution et d'intervention aux installations de manutention des hydrocarbures.

Les mesures que nous avons prises par l'entremise de Transports Canada comprennent également la multiplication des inspections des navires-citernes étrangers, l'examen des exigences actuelles relatives au pilotage et aux remorqueurs d'escorte et le lancement du processus visant à désigner le port de Kitimat à titre de port public, ce qui nécessiterait l'adoption de mesures de contrôle de la circulation portuaire.

Nous avons également étendu la portée du Programme national de surveillance aérienne afin d'assurer une surveillance encore plus étroite. En outre, la Garde côtière canadienne a investi dans de nouvelles aides à la navigation qui aideront les navigateurs à éviter les accidents et à prévenir les déversements d'hydrocarbures. Le gouvernement conservateur a aussi pris des mesures afin de mieux se préparer aux déversements et intervenir lorsqu'ils surviennent. La Garde côtière canadienne a adopté un système de commandement en cas d'incident visant à lui permettre d'intervenir de façon plus efficace en cas d'incident en coordonnant les activités de ses partenaires. Environnement Canada a réalisé une étude sur le comportement du bitume dilué, laquelle nous a permis de mieux comprendre les effets potentiels des déversements sur les écosystèmes marins.

Travaux des subsides

Nous avons également mis sur pied le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes afin de cerner les possibilités de renforcer davantage le régime actuel de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. La ministre étudie actuellement les recommandations du comité concernant les activités du régime au sud du 60^e parallèle et attend avec impatience le deuxième rapport, qui portera sur les interventions dans l'Arctique ainsi que le transport de substances nocives et potentiellement dangereuses en milieu marin.

Ce sont des mesures importantes, et je me réjouis que le gouvernement ait tenu les promesses qu'il avait faites l'an dernier.

Enfin, je rappellerai aux députés que la sécurité maritime ne concerne pas seulement la navigation commerciale. Il faut aussi s'occuper de la navigation de plaisance. Le Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada offre des programmes qui insistent sur la prévention et qui procurent des renseignements essentiels aux constructeurs et aux utilisateurs de bateaux de plaisance afin d'accroître la sécurité et de réduire les impacts environnementaux de la navigation. Grâce au Bureau de la sécurité nautique, Transports Canada finance des organismes qui font la promotion de la sécurité nautique ou qui cherchent des moyens de modifier le comportement des gens sur l'eau. Ces organismes ont contribué à augmenter le nombre de plaisanciers qui respectent les règles de sécurité nautique. Ils fournissent aussi des renseignements sur les accidents de bateaux qui permettent au Bureau de la sécurité nautique de fixer des objectifs afin de réduire le nombre de décès, de blessures et de dommages à des biens matériels causés par ces accidents.

Les programmes et les mesures dont j'ai parlé ce soir ont pour objectif de faire en sorte que le Canada dispose du système de sécurité maritime le plus efficace possible afin de protéger les gens et l'environnement. Les Canadiens peuvent avoir la certitude que les efforts de la ministre et de Transports Canada contribuent à faire du réseau de transport maritime canadien l'un des plus sécuritaires, des plus efficaces et des plus écologiques au monde.

• (2205)

Le président: Juste avant que la députée passe aux questions, je lui signale, ainsi qu'au reste de la Chambre, que, bien que nous soyons en comité plénier, l'obligation de désigner les députés par leur circonscription ou leur titre de ministre demeure en vigueur et qu'il n'est pas permis de désigner les députés par leur nom.

La députée de Vancouver-Sud a la parole.

Mme Wai Young: Monsieur le président, je crois savoir que, l'hiver dernier, la ministre a eu le privilège de monter à bord d'un vol du Programme national de surveillance aérienne. Je me demande si elle pourrait parler de cette expérience aux autres députés.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je profite de l'occasion pour remercier chaleureusement la députée de son excellente analyse et du bon aperçu qu'elle a donné de ce que Transports Canada essaie de faire relativement à la sécurité maritime. Je signale également que, la semaine prochaine, nous célébrerons la Semaine de la sécurité nautique. Je crois qu'il est aussi important de penser à la sécurité dans la navigation de plaisance. Les gens devraient porter leur gilet de sauvetage et s'assurer qu'ils ont tout ce qu'il faut à bord lorsqu'ils font de la navigation de plaisance.

Comme la députée l'a dit, j'ai eu la chance de monter à bord d'un vol du Programme national de surveillance aérienne. C'est un programme unique qui n'existe pas aux États-Unis. Nous avons investi dans ce programme et nous continuerons à y investir davantage d'argent pour augmenter le nombre d'heures de vol de ces patrouilles qui sont nos yeux dans le ciel.

J'ai été particulièrement ravie de constater que deux membres de l'équipage étaient des femmes. Je suis heureuse qu'on assure un certain équilibre entre les deux sexes dans le cadre de ce programme. J'ai été ravie de pouvoir m'envoler avec eux pour observer les déplacements des navires dans la région de Vancouver, et de voir le matériel, les dispositifs de détection, la technologie et les compétences qui permettent à l'équipage de voir les navires en détresse, et de détecter un déversement de pétrole. Comme l'a dit la députée, on arrive à détecter une quantité aussi minime qu'un litre de pétrole, puisqu'il est très important d'intervenir rapidement.

J'ai beaucoup aimé mon expérience. Malheureusement, nous n'avons pas vu les moyens d'intervention en cas de déversement, mais je puis répondre du professionnalisme et de la compétence sans faille de l'équipage qui se trouvait à bord de cet avion.

Les membres de l'équipage m'ont également dit que ce programme est si efficace que c'est à eux que les États-Unis ont demandé d'assurer une surveillance aérienne pour observer les déplacements du pétrole sur les eaux du golfe à la suite de l'incident de la plateforme *Deepwater Horizon*, qui avait causé un déversement catastrophique. Je suis très fière du travail qu'ils ont fait là-bas, et qui leur a valu des félicitations. Nous sommes ravis de poursuivre et d'accroître le financement de ce programme afin que les activités se poursuivent non seulement sur la côte Ouest, mais aussi dans l'Arctique, et, évidemment, sur la côte Est du pays.

Mme Wai Young: Monsieur le président, la ministre pourrait-elle dire également à la Chambre pourquoi le système de sécurité de classe mondiale entourant le transport par superpétroliers que nous voulons mettre en oeuvre constitue l'une des priorités du gouvernement?

Hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, fondamentalement, nous voulons nous assurer de protéger les Canadiens et l'environnement. Alors que nous veillons à exploiter nos ressources de manière responsable et à conquérir des marchés ailleurs dans le monde, nous souhaitons transporter nos produits vers les marchés de la façon la plus responsable qui soit sur le plan environnemental. Le transport maritime fait partie de l'équation. Nous savons qu'une augmentation des expéditions par mer sur la côte Ouest ou la côte Est entraînera inévitablement une augmentation des risques.

Nous voulons prendre les précautions nécessaires avant que les risques n'augmentent. C'est pourquoi nous avons formé un comité d'experts présidé par un capitaine de bateau très respecté, M. Gordon Houston, qui a déjà été PDG du port de Vancouver. Nous avons confié à ce comité le mandat d'évaluer notre dispositif d'intervention actuel et de nous proposer des moyens pour l'améliorer. Le comité a remis 45 recommandations au gouvernement, et nous les examinons avec toute l'attention nécessaire. Nous nous assurons de consulter les populations et de faire des choix judicieux.

Nous voulons mettre sur pied un système de sécurité de classe mondiale concernant les superpétroliers non seulement pour servir le Canada le mieux possible, mais aussi pour protéger notre réputation. Le système doit être de classe mondiale pour une bonne raison. Nous sommes des chefs de file sur la scène internationale dans ce domaine. Nous devons voir à ce que le transport maritime dans nos eaux soit aussi propre et aussi sécuritaire que possible. En cas de déversement, nous devons être capables d'intervenir aussi rapidement que possible. Et en fin de compte, ce doit être le pollueur qui paie, et non le contribuable canadien.

• (2210)

Le président: C'est ce qui met fin à ce segment. Le député d'Ottawa-Sud a la parole.

Travaux des subsides

M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.): Monsieur le président, madame la ministre, libre à vous de prétendre que le Canada est un chef de file en matière de sécurité dans les transports, mais examinons ce que vous disent les inspecteurs de votre ministère.

Je vous ai parlé plus tôt d'une récente enquête qui a été menée auprès des inspecteurs de l'aviation de Transports Canada. Au total, 9 inspecteurs sur 10 ont dit que le système de gestion de la sécurité de Transports Canada...

Le président: Le député d'Ottawa-Sud est ici depuis assez longtemps pour savoir qu'il doit s'adresser à la présidence et non directement à la ministre.

M. David McGuinty: Merci, monsieur le président, et je vous présente mes excuses. Au total, 9 inspecteurs sur 10 qui travaillent à Transports Canada nous disent que le système de gestion de la sécurité de Transports Canada empêche la correction rapide de problèmes de sécurité, alors qu'ils étaient 80 % à s'inquiéter de cela au lancement du système. Les deux tiers des inspecteurs de la ministre croient que le système de gestion de la sécurité de Transports Canada augmente en fait les risques d'un accident majeur d'aviation.

Comment les Canadiens devraient-ils interpréter ces résultats?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, le nombre d'accidents dans le secteur de l'aviation a diminué. Voilà de nombreuses années que le système de gestion de la sécurité constitue l'assise de la sécurité aérienne au pays. Il est d'ailleurs reconnu que c'est la meilleure approche.

En fait, la présidente du Bureau de la sécurité des transports, Wendy Tadros, a dit que ces systèmes « constituent un puissant outil de gestion, reconnu à l'échelle internationale, pour aider les organisations à repérer les problèmes avant qu'ils ne dégèrent ». Elle a ajouté ce qui suit: « Nous croyons que les SGS sont la bonne façon de procéder. »

Bien franchement, nous maintiendrons le cap. Forts des recommandations du vérificateur général, nous continuerons à offrir la formation et l'équipement nécessaires à nos vérificateurs pour qu'ils puissent s'acquitter de leur tâche en fonction du système de gestion de la sécurité.

M. David McGuinty: Monsieur le président, peu avant le déraillement de Lac-Mégantic, le ministère des Transports a confié à un pilote de ligne aérienne la responsabilité de gérer l'application de la réglementation sur la sécurité ferroviaire; on avait donc un pilote dans la région de Québec. De la même manière, la nouvelle politique qui a rendu cette nomination possible permettrait que des gens qui ne connaissent rien à l'aviation, et n'ont aucune expérience dans ce domaine, puissent être nommés gestionnaires de l'application de la réglementation sur la sécurité aérienne.

La ministre pourrait-elle nous expliquer où est la logique, quand on confie à un gestionnaire la responsabilité de surveiller l'application d'une réglementation sur un mode de transport auquel il ne connaît rien?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je ne sais pas pourquoi le député a une dent contre les pilotes. Ce sont des professionnels très bien formés, et il est sûrement possible de les former dans d'autres domaines.

En ce qui concerne la sécurité aérienne en général, le Canada peut se vanter d'avoir le taux d'accidents le plus bas de l'ère moderne, et ce, malgré une hausse considérable du trafic aérien. Que les gens soient pilotes, Teamsters ou exploitants maritimes, ils connaissent tous un élément fondamental du monde du transport, soit le respect

des normes de sécurité. Cet aspect fait partie intégrante de tous les modes de transport.

Chaque année, les inspecteurs de Transports Canada mènent des milliers d'inspections auprès de compagnies aériennes de petite et de grande taille. Les résultats parlent d'eux-mêmes: au Canada, les accidents d'avion ont diminué de 25 % pendant la dernière décennie, et le taux d'accidents n'a jamais été aussi bas. La sécurité des Canadiens est notre priorité, et nous continuons de la protéger par l'entremise de Transports Canada.

M. David McGuinty: Monsieur le président, j'imagine que c'est parce qu'il est tellement sécuritaire de prendre l'avion au Canada que, sous les conservateurs, les Canadiens prennent des vols à partir des États-Unis à raison de 5 millions de vols par année, selon le Conference Board du Canada. Ce nombre augmente de 10 % à 15 % par an sous le règne des conservateurs. Les Canadiens se rendent en voiture aux aéroports américains et contribuent ainsi à l'économie et à la création d'emplois aux États-Unis.

Qu'a fait la ministre pour régler la situation?

• (2215)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, les aéroports qui se trouvaient sous le contrôle de Transports Canada ont été cédés aux administrations aéroportuaires. Ils sont devenus la responsabilité des collectivités locales par le biais d'un bail foncier. Par conséquent, les membres des collectivités locales ont assumé la responsabilité de développer, gérer et promouvoir ces aéroports à une plus petite échelle, ce qui s'est révélé une véritable réussite. Les administrations aéroportuaires fixent elles-mêmes leurs prix et leurs taux. Ce sont elles qui veillent à l'arrivée et au départ des appareils, et à l'embarcation des passagers.

Par le biais de ses Plans d'action économique, le gouvernement a investi des sommes substantielles dans les infrastructures des aéroports canadiens et de leurs environs, parce qu'il reconnaît l'importance du transport aérien pour la croissance économique. Nous axons nos efforts sur la sécurité, mais nous nous assurons aussi d'inclure le secteur du transport aérien dans notre plan économique général. Le ministère des Transports fait un excellent travail d'analyse sur les besoins du secteur du transport aérien en matière de services, et il me présentera les conclusions de son examen.

M. David McGuinty: Monsieur le président, on a dit aux Canadiens que la ministre n'est pas responsable de cette situation, et elle n'a absolument pris aucune mesure pour faire baisser les coûts afin que les aéroports canadiens puissent être plus compétitifs.

J'aimerais revenir à la sécurité ferroviaire. Je me fie à l'un des documents les plus objectifs sur la sécurité ferroviaire produits au cours des deux dernières au Canada, soit le rapport du vérificateur général sur cette question. Pour la gouverne des Canadiens, j'aimerais passer en revue quelques-unes des principales constatations et conclusions du vérificateur général.

Premièrement, le vérificateur général et son équipe ont mené une vérification portant sur une période de trois ans à Transports Canada, qui relève de la ministre. Elle est la cinquième ministre des Transports en huit ans. J'imagine que, au sein du Cabinet conservateur, c'est un point de passage vers le haut, le bas ou la sortie.

Travaux des subsides

Dans son rapport, le vérificateur général s'est demandé si les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale avaient mis en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité et a déclaré que « Transports Canada n'a pas encore établi d'approche de vérification permettant d'obtenir une assurance minimale que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont respecté cette exigence et géré leurs risques ».

Premièrement, cette constatation contredit l'affirmation de la ministre voulant que des systèmes de gestion de la sécurité de calibre mondial soient en place.

Deuxièmement, le vérificateur général a déclaré que Transports Canada n'avait pas établi d'échéanciers précis. Voici ce que dit le rapport: « Nous avons constaté qu'en ce qui concerne les jalons visant à surveiller les progrès relatifs à ces problèmes, les plans de travail étaient vagues. »

Troisièmement, Transports Canada ne fournit pas certains renseignements essentiels. Il y a des lacunes à l'égard des évaluations des risques. Le ministère ne peut pas nous donner des renseignements sur les tronçons de voie ferrée utilisés dans le transport des marchandises dangereuses. Je pense ici à Lac-Mégantic. Transports Canada ne peut pas non plus nous fournir des renseignements sur l'état des ponts ferroviaires ou l'information financière des compagnies de chemin de fer privées de compétence fédérale, qui n'est pas accessible au public.

Le vérificateur général nous dit ensuite que, durant les trois ans qui ont fait l'objet de l'audit, Transports Canada a seulement effectué 14 vérifications, alors que le ministère avait affirmé que cela représentait uniquement 25 % des vérifications qui devaient être faites pour assurer la sécurité ferroviaire au pays. En fait, au cours de cette période de trois ans, VIA Rail, qui assure le transport de 4 millions de personnes chaque année, n'a fait l'objet d'aucune vérification.

Pas une seule.

J'ai interrogé plus tôt la ministre au sujet des inspecteurs qualifiés. En 2009, Transports Canada a affirmé qu'il avait besoin de 20 vérificateurs de système pour vérifier tous les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire tous les trois ans. Combien de vérificateurs y avait-il? Il y en avait seulement 10, la moitié de ce qui est requis.

Puis, le vérificateur général nous dit que Transports Canada ne sait pas si les inspecteurs qui font partie de son effectif actuel possèdent les capacités et les compétences requises pour faire leur travail. Il ajoute que: « Les inspecteurs et les gestionnaires n'ont pas reçu une formation en temps opportun. »

Le vérificateur général affirme que Transports Canada ne peut même pas garantir que les inspecteurs sont objectifs et indépendants, car ils viennent du secteur privé, et surtout des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

C'est une critique cinglante des huit dernières années et des cinq ministres des Transports qui se sont occupés du dossier de la sécurité ferroviaire. Toutefois, en écoutant la ministre parler, on croirait que tout va bien dans ce domaine.

La ministre peut-elle expliquer aux Canadiens comment il est possible que le vérificateur général ait trouvé ces constatations tellement graves qu'il a dit clairement au comité qu'il rédigerait un autre rapport provisoire pour examiner les progrès réalisés sous le gouvernement actuel?

● (2220)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, tout d'abord, j'aimerais citer un extrait du rapport du vérificateur général, qui dit: « Nous n'avons pas examiné la sécurité des opérations des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ni celle des autres compagnies de chemin de fer. Nous n'avons pas non plus examiné la sécurité générale de l'industrie ferroviaire du Canada. »

Je maintiens ce que j'ai dit au sujet de la sécurité du secteur ferroviaire et de l'importance d'améliorer sa sécurité.

À propos des recommandations, nous avons remercié le vérificateur général de son rapport et de ses recommandations; clairement, il est inacceptable que seulement 26 % des vérifications aient été effectuées. C'est pourquoi on a demandé au ministère de mettre au point un plan d'action de la sécurité ferroviaire pour le Bureau du vérificateur général, dont j'ai une copie ici. Le ministère recevra une note en fonction des objectifs établis dans ce plan d'action. Le plan est assorti d'échéanciers complets, de dates d'achèvement, qui sont nécessaires, et mon bureau et moi-même surveillons sa mise en oeuvre sur une base continue.

À propos des vérifications et des vérificateurs en formation, au printemps, chacun des 100 inspecteurs pourra effectuer des vérifications et aura terminé sa formation. Nous continuerons d'atteindre la cible établie de 30 000 inspections annuelles et plus, ce qui dépasse de loin le nombre d'inspections effectuées par le passé.

Lorsque le rapport est paru en novembre dernier, j'ai affirmé que, si le ministère ne respectait pas son plan d'action, je n'hésiterais pas à demander au vérificateur général d'effectuer une nouvelle vérification pour s'assurer que toutes les mesures requises sont prises. Je maintiens cette déclaration-là aussi.

M. David McGuinty: Monsieur le président, les Canadiens découvrent que la quantité de pétrole brut expédié au Canada par chemin de fer a crû de 32 000 % depuis 2009. Cela fait huit ans que le gouvernement conservateur sait qu'elle augmente. Je suis absolument certain que, dans les documents de transition préparés pour le prédécesseur de la ministre, le gouvernement a été averti de cette augmentation massive du transport de marchandises dangereuses par train. La ministre actuelle sait, tout comme le premier ministre, que si, au cours de la prochaine décennie, tous les oléoducs envisagés pour le pays sont construits et pleinement fonctionnels, la production excédentaire de pétrole sera de 1 million de barils par jour au Canada. Comment ce pétrole sera-t-il transporté? Par chemin de fer.

Au lieu de prendre le rapport du vérificateur général, de remercier celui-ci pour son bon travail et de le renvoyer à ses affaires, la ministre expliquerait-elle pourquoi le gouvernement ne sent pas l'urgence d'agir, au lendemain de la tragédie de Lac-Mégantic? Compte tenu de l'augmentation massive du transport de marchandises dangereuses, notamment de bitume dilué, par chemin de fer, pourquoi n'accroît-il pas considérablement les sommes affectées à la sécurité ferroviaire? Les comptes publics de 2012-2013 révèlent que les fonds accordés à VIA Rail ont été réduits de 15 %, à la sécurité aérienne, de 11 %, à la sécurité maritime, de 25 % et à la sécurité routière, de 5,5 % et que ceux qui sont consacrés à la sécurité ferroviaire demeurent relativement constants.

Avant que la ministre réponde, je rappelle aux Canadiens que le gouvernement dépense davantage pour élaborer des plans d'action économique et en faire la publicité dans de scandaleuses campagnes d'auto-promotion que pour assurer la sécurité du transport ferroviaire.

Travaux des subsides

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme je l'ai déjà mentionné, il ressort du Budget principal des dépenses que c'est en raison d'un transfert au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires que la sécurité aérienne a diminué. Ce n'est pas pour les raisons avancées par le député.

En ce qui concerne la diminution de la sécurité maritime ou ferroviaire, il s'agit de questions administratives. Cela n'a rien à voir avec la sécurité. Nous n'abolirions jamais des postes d'inspecteurs pour cette raison.

Nous avons commencé à nous pencher sur la sécurité ferroviaire en 2007, en étudiant le transport ferroviaire. C'est nous qui avons présenté les modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Bien sûr, tous les députés ont voté pour, mais nous les avons présentées parce que nous voulions améliorer la sécurité du système, qui est sécuritaire, il faut l'admettre. En fait, de l'avis de l'ancienne députée de Trinity—Spadina, le système de transport ferroviaire est sécuritaire. Voici ce qu'elle avait déclaré: « Il est très sécuritaire d'expédier des marchandises par chemin de fer, et le bilan à cet égard est vraiment très bon. » Elle a tenu ces propos en octobre 2013. Elle a reconnu que le système est sécuritaire et je suis d'accord avec elle.

Nous voulons le rendre plus sécuritaire et nous donnons suite aux conclusions que le Bureau de la sécurité des transports continue de tirer de ce qui s'est passé à Lac-Mégantic.

Nous avons dit qu'il faut adopter des ordres préventifs relatifs au partage de l'information avec les municipalités pour pouvoir appuyer les premiers intervenants.

Nous avons également émis un ordre préventif relatif à la classification adéquate des marchandises, étant donné que cette catégorie de pétrole brut a réagi de manière très unique et différente.

Nous avons émis un ordre préventif obligeant les expéditeurs à élaborer un Plan d'intervention d'urgence, ou PIU, pour les liquides inflammables que j'ai énumérés plus tôt. J'ai mis sur pied un groupe de travail sur les PIU. J'ai tendu la main à l'industrie. Nous avons créé des groupes de travail.

Nous travaillons sans relâche sur ce dossier depuis notre arrivée au pouvoir. La santé et la sécurité des Canadiens sont au cœur de nos priorités. Nous ferons tout ce que nous pouvons pour assurer la sécurité des Canadiens et acheminer nos marchandises vers les marchés.

• (2225)

Le président: Voilà qui conclut le segment.

Le député d'Elmwood—Transcona a la parole.

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Monsieur le président, je m'en voudrais de ne pas souligner, moi aussi, l'anniversaire de la ministre et lui offrir mes vœux. Espérons que, au cours des prochaines soirées, elle aura l'occasion de célébrer cet événement de manière plus agréable que par ce débat.

Cela dit, le réseau ferroviaire canadien a joué un rôle névralgique dans l'essor de notre pays. Il compte à peu près 48 000 kilomètres de voies ferrées, ce qui suffirait pour faire le tour du monde. Il est l'un des plus vastes de la planète.

Le chemin de fer tisse un lien entre les Canadiens. Parce qu'il achemine nos marchandises jusqu'aux marchés, il est essentiel à notre prospérité. Environ 70 % du fret acheminé par voie de surface est transporté par train; pensons notamment au vrac, comme les produits agricoles ou forestiers, au minerai et aux produits énergétiques, dont le pétrole.

Depuis quelques années, le vrac génère plus de 40 % de notre produit intérieur brut. Les voies ferrées servent aussi à transporter ce qu'on appelle des matières dangereuses, comme le pétrole et le gaz naturel. Celles-ci jouent un rôle essentiel dans l'économie nord-américaine, mais elles représentent néanmoins un risque pour la population ou l'environnement.

De tels cargaisons sont transportées quotidiennement par voie ferroviaire d'un bout à l'autre du Canada en toute sécurité et sans incident. Les Canadiens dépendent de beaucoup de ces produits dans leur vie quotidienne. D'ailleurs, plus de 30 millions de cargaisons de produits dangereux sont transportées annuellement au pays. Je souligne encore une fois qu'elles parviennent pratiquement toujours à destination sans incident.

Toutefois, l'été dernier, un incident tragique s'est produit. Le 6 juillet, un train sans équipage de la Montreal, Maine and Atlantic chargé de pétrole brut a déraillé à Lac-Mégantic, au Québec. L'explosion et l'incendie qui s'en sont suivis ont tué 47 personnes, causé d'importants dommages à la ville et déversé plus de cinq millions de litres de pétrole brut. Les événements de Lac-Mégantic soulignent la nécessité constante de sécurité ferroviaire.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a immédiatement amorcé une enquête sur les lieux. Ce bureau assure un service extrêmement utile au gouvernement et aux Canadiens. Il fonctionne indépendamment du gouvernement et formule des recommandations à la suite de ses enquêtes sur les incidents qui surviennent dans le domaine des transports.

Plus tôt cette année, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a formulé des recommandations provisoires fondées sur l'enquête en cours sur le tragique incident de Lac-Mégantic. Le gouvernement a pris des mesures décisives pour tenir compte de ces recommandations.

Récemment, le ministre des Transports a ordonné à son ministère de renforcer davantage la sécurité ferroviaire au Canada en retirant de la circulation les wagons-citernes DOT-111 les moins résistants aux collisions; en exigeant que les wagons-citernes DOT-111 qui ne respectent pas les normes publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en janvier 2014, ou toute autre norme à venir, soient éliminés progressivement sur trois ans; en exigeant l'élaboration d'un plan d'intervention d'urgence même pour un seul wagon transportant du pétrole brut, de l'essence, du carburant diesel, du carburant d'aviation et de l'éthanol; en créant un groupe de travail composé de municipalités, de premiers intervenants, de sociétés ferroviaires et d'expéditeurs pour renforcer la capacité d'intervention d'urgence dans tout le pays; en exigeant que les compagnies de chemin de fer réduisent la vitesse des trains qui transportent des marchandises dangereuses et mettent en place d'autres pratiques opérationnelles clés.

Je dois toutefois mentionner que, compte tenu de l'intégration des réseaux ferroviaires du Canada et des États-Unis, des wagons traversent chaque jour la frontière dans les deux directions. Il faut donc trouver une solution pour l'ensemble de l'Amérique du Nord. Lorsqu'il est question d'imposer de nouvelles normes pour les wagons, nous n'existons pas en vase clos. Nous devons tenir compte de nos partenaires américains en matière de transport ferroviaire.

Ainsi, la ministre des Transports continue de collaborer avec son homologue américain pour accélérer l'élaboration de normes encore plus strictes conformément aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Travaux des subsides

De plus, ici-même, au Parlement, la ministre a demandé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités d'examiner les systèmes de gestion de la sécurité des sociétés ferroviaires ainsi que le transport des marchandises dangereuses. Si j'en parle, c'est parce que je veux souligner que le Canada s'est penché sur la sécurité du transport ferroviaire. Ceux qui affirment le contraire doivent prendre connaissance des faits.

En plus de ce dont je viens de parler, le gouvernement prend d'autres mesures pour régler ce problème important. En ce qui concerne la communication de renseignements sur le transport des marchandises dangereuses, la ministre a déclaré que le gouvernement est déterminé à engager un véritable dialogue, un peu partout au Canada, avec les principaux intervenants du secteur du transport et à échanger avec eux des renseignements. Un ordre préventif a été émis pour que ce dialogue ait lieu.

Quant à la classification des marchandises dangereuses, la ministre a annoncé une directive visant à ce que tout le pétrole brut transporté soit testé et classifié comme il se doit, et que les résultats soient transmis à Transports Canada.

• (2230)

Transports Canada disposera ainsi d'un moyen supplémentaire pour surveiller la conformité de l'industrie et cibler ses interventions pour assurer une plus grande sécurité aux Canadiens.

Lorsque nous considérons toutes ces mesures, nous pouvons voir que l'approche adoptée par le gouvernement est semblable à l'initiative de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes que nous avons élaborée pour le transport maritime. Elle est centrée sur la prévention, l'intervention et la responsabilité.

Le gouvernement est déterminé à assurer la sécurité ferroviaire et, avant cette tragédie, avait pris de nombreuses mesures pour la renforcer. Ça vaut la peine d'en mentionner quelques-unes.

En 2009, nous avons augmenté le financement pour assurer une fonction d'inspection ferroviaire permanente dotée de plus de 100 postes à l'échelle nationale. Au printemps dernier, Transports Canada comptait 101 inspecteurs de la sécurité ferroviaire et 35 inspecteurs de marchandises dangereuses. Le ministère a instauré un nouveau plan de dotation dynamique pour accroître la capacité de surveillance. Par exemple, entre le 1^{er} avril 2012 et le 31 mars 2013, les inspecteurs de la sécurité ferroviaire ont effectué plus de 30 000 inspections. Le gouvernement a aussi investi plus de 100 millions de dollars dans le système de sécurité ferroviaire.

Nous avons aussi pris des mesures sur le plan législatif. L'an dernier, les dernières modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire sont entrées en vigueur, donnant le pouvoir de prendre de nouveaux règlements pour renforcer les programmes de sécurité et de surveillance. Ces nouveaux règlements prévoient des amendes plus élevées pour les entreprises qui enfreignent les règles, l'obligation pour les transporteurs ferroviaires de soumettre un plan de gestion environnementale, la protection des employés qui signalent des lacunes de sécurité et l'obligation pour les sociétés ferroviaires d'avoir un cadre légalement responsable de la sécurité.

Je tiens aussi à signaler d'autres mesures que nous avons prises immédiatement après les événements qui ont eu lieu à Lac-Mégantic. La ministre des Transports a ordonné à son ministère d'émettre une injonction ministérielle à l'intention des compagnies de chemin de fer. Cette injonction comprenait cinq exigences: que deux conducteurs soient présents en tout temps dans les trains transportant des marchandises dangereuses; que toutes les cabines soient verrouillées; que tous les inverseurs soient retirés des locomotives; que tous les freins soient bien appliqués sur toutes les locomotives; et qu'aucun

train ne soit laissé sans surveillance si de nouvelles conditions très strictes ne sont pas respectées. Le gouvernement a rendu ces exigences permanentes.

Ces mesures renforcent les moyens pris par Transports Canada pour renforcer la sécurité de notre réseau ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses. À cette fin, nous avons dit que nous allions nous employer à améliorer la collecte de données sur la sécurité et les outils servant à analyser les risques pour la sécurité, ainsi qu'à améliorer et accroître le parc de véhicules utilisés pour évaluer l'état des voies ferrées. Nous favoriserons la communication aux municipalités des renseignements se rapportant aux marchandises dangereuses transportées, nous procéderons à des recherches appuyant le développement des technologies liées à la sécurité, et nous ferons la promotion d'une culture valorisant la sécurité dans l'industrie ferroviaire. En outre, nous continuerons à collaborer avec les collectivités partout au Canada et avec des groupes comme la Fédération canadienne des municipalités pour repérer des façons d'appuyer davantage le travail des planificateurs des mesures d'urgence municipales et celui des premiers intervenants.

Nous continuons également de renforcer la sécurité ferroviaire en prenant d'autres mesures. C'est pour cette raison qu'avant même la fin des enquêtes sur cette tragédie, la ministre a demandé aux fonctionnaires de son ministère d'accélérer l'élaboration et la mise en oeuvre du règlement tenant compte des modifications apportées récemment à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Dans ce contexte, il convient d'examiner plusieurs aspects. Par exemple, est-ce que les régimes et les options dont nous disposons à l'heure actuelle tiennent bel et bien compte des risques associés au transport de pétrole brut et d'autres matières dangereuses? Comme nous l'avons fait lorsque nous avons créé le régime de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, devrions-nous réévaluer le régime de responsabilité et d'indemnisation du transport ferroviaire pour mieux protéger les victimes, l'environnement et les contribuables?

Étant donné que les réseaux ferroviaires du Canada et des États-Unis sont intégrés, pour pouvoir améliorer l'efficacité du système ferroviaire dans son ensemble, nous devrions chercher à établir de nouvelles relations de collaboration à l'échelle continentale en ce qui concerne la sécurité ferroviaire.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous prenons déjà certaines mesures à cet égard.

Dans un premier temps, l'Office des transports du Canada examinera ses critères d'évaluation en matière d'assurance et prendra ensuite les mesures permises en vertu des lois en vigueur. En outre, Transports Canada évaluera le montant d'assurance requis pour bien indemniser les victimes et payer les frais de nettoyage après un accident. Par la suite, nous espérons pouvoir présenter des options en vue d'améliorer ce régime et de voir à ce qu'il tienne bel et bien compte des risques associés au transport de pétrole brut et de matières dangereuses.

Outre les mesures que le gouvernement peut prendre compte tenu des pouvoirs dont il dispose, nous devons aussi inciter les entreprises du secteur des transports à favoriser une culture de la sécurité dans leurs activités quotidiennes afin que les employés sentent qu'ils peuvent tous contribuer à assurer la sécurité des opérations. En procédant ainsi, ces entreprises conserveront la confiance du gouvernement et pourront avoir la certitude que celui-ci les appuiera.

Travaux des subsides

• (2235)

Pour terminer, je me permettrai de soulever quelques aspects importants. Tout d'abord, il existe des règlements sur la sécurité ferroviaire pour assurer la sécurité et la protection du public. S'ils ne sont pas respectés, nous n'hésiterons pas à agir et, si les sociétés ne classent pas adéquatement les biens qu'elles transportent, elles peuvent être poursuivies en justice en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

Deuxièmement, le Canada possède un réseau de transport robuste, sûr et digne de confiance. Les faits montrent que le Canada veille à la sécurité ferroviaire et que notre bilan en la matière s'est amélioré au cours des dernières années. Toutefois, les événements survenus à Lac-Mégantic nous rappellent que nous devons toujours veiller à renforcer la sécurité ferroviaire. Pour y parvenir, nous tirerons des enseignements des événements récents et travaillerons de concert avec tous les intervenants du transport ferroviaire pour assurer la sécurité de notre réseau dans l'intérêt des Canadiens.

Nous sommes conscients qu'il reste encore du travail à faire, et nous avons à coeur de collaborer avec l'industrie ferroviaire, les gouvernements et nos partenaires tels que la Fédération canadienne des municipalités pour améliorer la sécurité du réseau de transport des marchandises dangereuses.

À cet égard, j'ai une question à poser à la ministre. À la lumière de ce que j'ai dit dans mon exposé, la ministre pourrait-elle dire si elle a confiance en la direction que nous prenons et si celle-ci contribuera à assurer la sécurité de notre réseau de transport et d'échanges commerciaux.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je remercie les députés de leurs commentaires et de leurs énumérations de tout ce que nous avons accompli et essayé d'accomplir en matière de sécurité ferroviaire au cours des dernières années. Certes, il est toujours possible de faire mieux. Nous allons constamment nous efforcer de mieux faire et nous allons poursuivre sur cette voie au sein de Transports Canada. Cela dit, je suis satisfaite des réactions que suscitent tous les ordres préventifs, arrêtés d'urgence et règlements que nous avons émis, pris ou annoncés.

Je vais prendre quelques instants pour montrer que nous ne sommes pas les seuls à trouver que nous accomplissons du bon travail. Nous en avons la confirmation de la part de gens de l'extérieur, comme Claude Dauphin, président de la Fédération canadienne des municipalités, qui a déclaré ceci:

La FCM félicite le gouvernement fédéral pour sa réponse à la tragédie de Lac-Mégantic et aux recommandations concernant la sécurité ferroviaire qui en ont découlé.

Il a ajouté ce qui suit:

L'engagement du gouvernement à accroître la sécurité dans le transport des matières dangereuses et d'exiger que les expéditeurs et les sociétés ferroviaires aient des assurances additionnelles répond directement aux demandes du groupe de travail national de la FCM sur la sécurité ferroviaire.

De plus, il est important de signaler que, le 23 avril dernier, Rebecca Blaikie, qui est la présidente du NPD, a réagi aux commentaires que nous avons adressés au Bureau de la sécurité des transports en affirmant qu'elle estime qu'il s'agit d'un pas dans la bonne direction et qu'elle se réjouit de voir le gouvernement agir dans ce dossier.

Le député de Brossard—La Prairie a aussi déclaré:

C'est un geste positif, un pas dans la bonne direction.

Il a aussi dit que l'échéancier de trois ans représentait la meilleure solution possible.

La mairesse de Lac-Mégantic — une personne avec qui nous entretenons de bons liens et une relation empreinte de respect et que nous nous devons de consulter puisqu'elle a été au coeur des événements récents dans le domaine de la sécurité ferroviaire — s'est dite satisfaite des nouvelles mesures proposées par le gouvernement fédéral.

D'après la présidente du Bureau de la sécurité des transports, notre réponse énergique aux recommandations de son organisme est encourageante.

M. Claude Dauphin a aussi déclaré ceci:

Les nouvelles mesures de sécurité annoncées aujourd'hui répondent directement à nos appels pour des actions concrètes et elles constituent une autre étape majeure pour accroître la sécurité des chemins de fer du Canada et des collectivités construites à proximité.

J'aimerais remercier l'Association canadienne des chefs de pompiers, qui nous a félicités d'exiger l'élaboration d'un plan d'intervention d'urgence lorsque du pétrole brut, de l'éthanol ou d'autres liquides inflammables sont transportés par voie ferrée. C'est une mesure qu'ils demandaient. Nous sommes heureux de pouvoir compter sur leur collaboration soutenue dans ce dossier.

M. Lawrence Toet: Monsieur le président, la ministre pourrait-elle nous en dire plus sur les modifications réglementaires qu'elle a annoncées le mois dernier en réponse aux conclusions provisoires du Bureau de la sécurité des transports sur la tragédie de Lac-Mégantic?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, nous avons pris des mesures décisives le 23 avril, et nous avons présenté nos recommandations en réponse au Bureau de la sécurité des transports.

Aujourd'hui, le département des Transports des États-Unis a présenté ses mesures d'urgence, dont certaines sont calquées sur les nôtres. Comparativement, je peux dire que les mesures prises par le Canada vont plus loin que les deux avis publiés par les États-Unis aujourd'hui.

• (2240)

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Monsieur le président, j'aimerais commencer par souhaiter un joyeux anniversaire à la ministre.

[Français]

La ministre est-elle au courant que le gouvernement a diminué de près de 20 % le nombre de pilotes inspecteurs agréés chargés de la surveillance et de la sécurité aériennes depuis qu'il a pris le pouvoir en 2007?

Cela lui semble-t-il alarmant?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je ne peux que répéter ce que j'ai déjà dit. En matière de sécurité aérienne, l'apparente diminution découle surtout du transfert du sous-programme d'aide aux immobilisations des aéroports en raison de la nouvelle architecture, ou structure, de Transports Canada.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, ce que je veux dire à la ministre, c'est qu'il y a 80 inspecteurs de moins qu'il y en avait en 2007. C'est effarant. Ces inspecteurs sont les seuls qui assurent que les compagnies obéissent aux règles de sécurité.

Combien de postes de pilote inspecteur agréé ont été supprimés à Transport Canada, en 2013?

Travaux des subsides

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, en ce qui a trait à l'aviation, j'ai déjà indiqué que, dans le secteur de l'aviation civile, le nombre de postes d'inspecteur en 2013-2014 s'élève à 1 778, ce qui est largement supérieur aux 1 400 postes qui existaient en 2012 et en 2013.

Ce sont les chiffres. Comme je l'ai déjà dit, la sécurité aérienne n'a fait l'objet d'aucune compression.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, j'aimerais dire à la ministre que ce sont 15 postes d'inspecteur qui ont été supprimés l'an dernier. En fait, 85 % des inspecteurs sont d'avis que les voyageurs aériens ont été exposés à des risques plus grands en raison des pratiques de gestion de la sécurité aérienne de Transports Canada.

La ministre a-t-elle lu ou a-t-elle été informée des résultats du récent sondage mené auprès des inspecteurs des services de Transports Canada?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, en ce qui concerne les inspections menées dans le secteur de l'aviation, la conformité aux règles fait partie des critères observés, et elle est assurée grâce à des activités de surveillance, y compris les inspections dont parle la députée.

Les inspecteurs de transporteurs aériens inspectent à la fois les petits et les grands transporteurs aériens. C'est une composante essentielle de notre système de prévention. Comme je l'ai déjà dit, ce système fonctionne, puisque, au cours des dernières années, nous avons observé une diminution du nombre d'accidents dans le secteur de l'aviation.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, j'aimerais dire à la ministre que, dans ce sondage, les deux tiers des répondants croient que le système de gestion de la sécurité de Transports Canada va plutôt accroître les risques d'accident d'aviation grave.

Quelles mesures la ministre a-t-elle prises à la suite de l'étude menée par ses propres inspecteurs?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, les modifications aux systèmes de gestion de la sécurité ont eu lieu il y a plusieurs années. Transports Canada continue de mettre en oeuvre ces systèmes, mais il s'agit là d'un système qui a été adopté à la fois par l'industrie aérienne et l'industrie ferroviaire.

Il est important que ces systèmes offrent un cadre qui favorise la culture de la sécurité. Les gens intègrent la sécurité à leurs activités quotidiennes au sein de l'entreprise, et ça fonctionne. La présidente du Bureau de la sécurité des transports a dit que c'est ce qu'il faut faire. Comme je l'ai dit, nous avons observé une diminution des accidents dans le secteur de l'aviation au pays.

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, voici ma question à la ministre. Pourquoi le gouvernement du Canada a-t-il réduit le budget de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien de 7 millions de dollars, alors que nous devrions renforcer la sécurité dans les aéroports?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, à l'instar de tout autre organisme gouvernemental, l'ACSTA a été soumise à un examen stratégique de ses activités administratives. Cet examen n'a eu

aucune incidence sur ses activités de première ligne. L'ACSTA continue de veiller à la sécurité des passagers dans les aéroports.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, le gouvernement recueille-t-il des revenus de la redevance pour la sécurité facturée sur des vols au Canada?

La ministre peut-elle confirmer que 100 % de cet argent est dépensé aux fins de la sécurité aéroportuaire et n'est pas versé aux revenus généraux du gouvernement?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, à propos de l'ACSTA, nous pouvons constater que le financement demandé cette année, qui s'élève environ à 591 millions de dollars, fera l'objet d'une évaluation complexe. Les fonds seront affectés à trois fonctions: le contrôle préembarquement, le contrôle des bagages enregistrés et le contrôle des non-passagers.

La somme demandée pour les cartes d'identité pour les zones réglementées est celle dont l'ACSTA a besoin pour continuer de respecter les obligations découlant des politiques que lui ont imposées Transports Canada.

• (2245)

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, la ministre pense-t-elle qu'une réduction du nombre d'agents de bord entraînera une baisse du niveau de sécurité des passagers? J'apprécierais une réponse courte, s'il vous plaît.

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, la norme d'un agent de bord par tranche de 50 passagers est considérée acceptable par les transporteurs américains et internationaux. Cela dit, la norme au Canada est d'actuellement d'un agent pour 40 passagers. Nous menons actuellement des consultations afin de recueillir l'avis de l'industrie, et plus précisément des agents de bord à cet égard.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, la question est simple et la réponse l'est également. Bien sûr, la réduction du nombre d'agents de bord par unités de sièges réduit la sécurité.

La ministre croit-elle en une évaluation scientifique avant de changer le ratio agents de bord-passagers à bord des avions?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, chaque fois que nous accordons une exemption à une règle en vigueur, c'est après avoir analysé la situation sur le plan de la sécurité. C'est ce qui s'est passé dans le cas des exemptions consenties à WestJet et à Sunwing. À l'heure actuelle, nous cherchons à déterminer s'il convient de modifier le règlement en question. Nous consultons divers intervenants à ce sujet pour veiller à respecter les règles qui s'appliquent aux transporteurs aux États-Unis et en Europe. Par ailleurs, un ratio reconnu par l'OACI garantit le même niveau de sécurité.

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, la ministre ne convient-elle pas que, pour ce qui est d'une question aussi importante que le changement de la réglementation relative aux agents de bord, mener une seule grande consultation est insuffisant?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je suis satisfaite du travail d'analyse mené par le ministère dans ce dossier. Je m'attends à ce que d'autres consultations suivent celles qui sont toujours tenues relativement à ces questions de réglementation.

Travaux des subsides

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, avant d'effectuer le changement de ratio 1-50, la ministre va-t-elle s'engager à demander une étude à ce sujet au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, comme les conservateurs se sont unanimement engagés à le faire en 2005?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, j'ai déjà demandé au comité d'étudier les systèmes de gestion de la sécurité relativement au transport des marchandises dangereuses dans tous les modes de transport. J'ai demandé au comité de me remettre un rapport provisoire en juin. Les membres du comité sont actuellement saisis de la question et je suis impatiente de connaître leurs conclusions.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, le règlement que Transports Canada propose maintenant pour les agents de bord est moins rigoureux que ce que les hauts gestionnaires de Transports Canada ont recommandé en 2004 et en 2006, et que deux prédécesseurs de la ministre ont rejeté.

La ministre peut-elle nous expliquer comment ce qui était considéré non sécuritaire en 2004 peut être devenu sécuritaire 10 ans plus tard?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je le répète, le ratio d'un agent de bord par tranche de 50 passagers est déjà la norme aux États-Unis et en Europe. Cette norme est appliquée tous les jours et elle est reconnue par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Cette norme n'est toutefois pas en vigueur au Canada pour l'instant. Nous examinons actuellement la réglementation. Les fonctionnaires en font une analyse rigoureuse en consultation avec l'industrie, comme nous l'avons exigé. Une fois ce processus terminé, je recevrai les conclusions et une décision sera prise.

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, le Canada est un chef de file. Ça ne donne rien de dire que les États-Unis font ceci ou que l'Europe fait cela, sans compter que ça n'améliore en rien la sécurité.

La ministre convient-elle qu'il serait inapproprié que des travailleurs étrangers temporaires puissent préparer les repas servis sur des vols canadiens sans avoir d'abord obtenu les autorisations de sécurité requises?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, les gens qui s'occupent des services aériens dans les aéroports ont soit reçu une carte qui atteste qu'ils ont été accrédités par Transports Canada, soit ils ont franchi avec succès un processus d'autorisation de sécurité. Ces mesures sont déjà en place, et elles font partie du quotidien dans les aéroports du Canada.

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, la ministre peut-elle confirmer qu'il en est ainsi dans tous les aéroports du pays? Et si j'ai bien compris, la ministre convient effectivement que les employés chargés de préparer les repas doivent obtenir les autorisations de sécurité nécessaires, c'est bien ça?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme je le disais, les travailleurs qui s'occupent des services aériens dans les aéroports doivent soit franchir avec succès les étapes d'un processus d'autorisation de sécurité, soit obtenir une carte leur permettant de circuler dans les secteurs visés. C'est obligatoire. Ce processus est la

responsabilité de Transports Canada, et il est pris très au sérieux, puisqu'il s'agit de sécurité.

Je ne connais pas les détails concernant le statut de ces travailleurs en matière de résidence au Canada. J'imagine que cette question relève des fonctionnaires concernés, et qu'elle est traitée comme tous les autres types de demandes.

● (2250)

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, la ministre partage-t-elle l'opinion de son collègue responsable des infrastructures qui croit qu'il ne faudrait pas procéder trop rapidement et démolir l'aérogare de Mirabel, et que tous les partenaires devraient travailler ensemble pour trouver une solution?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, l'aérogare de Mirabel relève d'Aéroports de Montréal depuis que Transports Canada lui a cédé le bail foncier. La propriété nous appartient, mais les autorités administratives de l'aéroport peuvent décider comment l'utiliser. J'ai cru comprendre que les représentants de l'association ont eu des conversations avec les maires de la région. J'encourage une telle initiative mais, au bout du compte, c'est eux qui décideront comment procéder à cet égard.

Depuis 2004, quand on a cessé d'offrir des services voyageurs à l'aéroport de Mirabel, l'administration d'Aéroports de Montréal tente en vain de trouver une nouvelle vocation à ces installations qui permettrait de générer de l'argent. Elle a maintenant indiqué que c'est la direction qu'elle souhaitait prendre.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, pendant que la Ville de Mirabel, la CMM, les chambres de commerce, la CRÉ des Laurentides, la Table des préfets et élus de la couronne Nord et l'ensemble des intervenants locaux tentent de trouver une nouvelle vocation aux installations, voilà qu'ADM annonce sa préférence pour la démolition.

La ministre est-elle prête à travailler avec le milieu afin de reconvertir l'aérogare de Mirabel?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, la décision revient vraiment aux dirigeants d'Aéroports de Montréal puisqu'ils sont responsables de cette aérogare et des décisions qui s'y rattachent. Je signale qu'ils ont dit avoir pris cette décision parce que les coûts d'entretien étaient élevés, que les installations ne répondaient pas aux besoins actuels de l'aviation commerciale et que l'aérogare n'avait pas de viabilité économique. C'est ce qui les a menés à prendre cette décision. Cependant, comme je l'ai dit, j'ai cru comprendre qu'ils avaient des discussions avec les maires de la région, et je leur souhaite bonne chance dans leurs discussions.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, en 2013, Aéroports de Montréal a soumis à Transports Canada 24 dossiers de non-respect des procédures et règles applicables à la gestion du bruit généré par le trafic aérien.

De quel type de violations s'agissait-il? La ministre peut-elle nous dire la suite qui a été donnée à chacun de ces dossiers?

Travaux des subsides

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je saisis les fonctionnaires de mon ministère de cette question, car je ne possède pas cette information pour l'instant.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, j'attends donc le suivi de la ministre.

Un nombre croissant de citoyens domiciliés à l'Est de l'aéroport Trudeau, en dehors du périmètre défini par la courbe d'ambiance sonore NEF 30, se plaignent des bruits des aéronefs, notamment la nuit.

Quand Transports Canada va-t-il revoir son dispositif de collection des données sonores et reconsidérer son modèle de prévision d'ambiance, pour prendre en compte la nuisance faite à cette population?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme la députée le sait, Aéroports de Montréal a mis sur pied un comité sur le bruit qui est très actif dans la communauté. Je sais d'ailleurs que Nav Canada et des compagnies aériennes entendent y participer. C'est vraiment le comité qui est le mieux placé pour mener à bien cette discussion avec les citoyens.

Comme je l'ai dit, j'incite Aéroports de Montréal, qui est un organisme indépendant, à continuer de discuter avec ses voisins et les citoyens dans le dossier de la gestion du bruit dans cette région. Il est important que les aéroports se penchent sur ces questions et tiennent ce type de discussions.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, je pense qu'il est très important que le gouvernement prenne sa place quant à cet enjeu, car c'est un enjeu grandissant sur l'île de Montréal.

Par ailleurs, 74 % des Canadiens, incluant 68 % d'électeurs conservateurs, disent que la décision du fédéral de réduire le nombre d'agents de bord aura des répercussions négatives sur la sécurité des passagers.

Qui la ministre protège-t-elle? Est-ce les passagers canadiens ou les compagnies aériennes?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, j'ai déjà dit que le ratio proposé, soit 1 agent de bord pour 50 passagers, est accepté par l'Organisation de l'aviation civile internationale et que c'est le ratio utilisé aux États-Unis et en Europe. Nous envisageons de passer de 1 agent bord pour 40 passagers à 1 agent de bord pour 50 passagers.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Monsieur le président, neuf inspecteurs sur dix croient que le Système de gestion de sécurité de Transports Canada empêche de corriger les problèmes de sécurité dans des délais raisonnables, soit 80 % de plus que le nombre de ceux qui s'inquiétaient que ce soit le cas au début de la mise en place des SGC.

Ces résultats semblent-ils alarmants aux yeux de la ministre? Pourquoi les propres inspecteurs du ministère font-ils si peu confiance aux procédures de sécurité?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, une chose est claire: Transports Canada, ses représentants et nous-mêmes devons travailler très fort et faire tout ce que nous pouvons pour donner

suite au rapport du vérificateur général concernant la surveillance et la mise en service des services de gestion de la sécurité. Nous allons poursuivre nos efforts en ce sens.

Comme je l'ai dit, nous allons respecter à 100 % les exigences concernant la prestation, ce printemps, de formations en la matière. Je précise d'ailleurs que le nombre de postes de surveillance — et plus particulièrement dans le secteur de l'aviation civile — est considérable. On parle de près de 1 800 postes au total. De ce nombre, 1 100 sont dans le secteur de l'aviation civile, et le reste est réparti entre les secteurs de la sécurité maritime, de la sécurité ferroviaire et du transport des produits dangereux.

Il est absolument essentiel de signaler que la sécurité du transport et des passagers est toujours au cœur de tout ce que fait Transports Canada. C'est à cela que servent ces inspecteurs. Nous voulons qu'ils utilisent les systèmes de gestion de la sécurité, parce que c'est ce qui nous a été recommandé, mais aussi parce que c'est la norme sur la scène internationale et que nous devrions, nous aussi, l'adopter.

• (2255)

M. Ed Komarnicki (Souris—Moose Mountain, PCC): Monsieur le président, je suis heureux de pouvoir prendre la parole à la Chambre aujourd'hui...

Le président: Le député a-t-il l'intention de consacrer dix minutes à son discours et cinq minutes aux questions?

M. Ed Komarnicki: C'est exact, monsieur le président.

Je suis heureux de pouvoir prendre la parole ce soir au sujet de l'aide accordée par le gouvernement fédéral aux municipalités et aux premiers intervenants.

Les premiers intervenants oeuvrent en première ligne pour assurer la sécurité publique. Lorsqu'une urgence se produit, la ligne 911 est inondée d'appels dirigés vers les centres d'urgence des municipalités. Les mesures d'urgence commencent par l'intervention très importante de la police, des pompiers et des ambulanciers sur les lieux de l'accident. Sans la présence vitale des premiers répondants, les vies des Canadiens seraient encore plus en danger.

Notre gouvernement est donc conscient de l'importance de disposer d'une capacité adéquate d'intervention par les premiers répondants. Il aide les municipalités à veiller à ce que les Canadiens aient accès à l'assistance dont ils ont besoin à la suite d'un accident lié au transport de produits dangereux.

Par exemple, notre gouvernement a prévu une enveloppe budgétaire pour aider les municipalités, et une partie de cet argent sera distribué par Sécurité publique Canada pour payer les interventions et la remise en état des lieux à Lac-Mégantic.

Compte tenu de leur nature, la vaste majorité des urgences au pays sont gérées à l'échelle locale par les provinces, les territoires et les municipalités. Dans le système canadien de gestion des urgences, les premiers intervenants et les responsables provinciaux sont chargés de répondre aux besoins immédiats des habitants victimes d'une catastrophe. Cependant, le gouvernement fédéral peut effectivement jouer un rôle important grâce aux accords d'aide financière en cas de catastrophe, en particulier lorsqu'une population subit les effets dévastateurs d'une catastrophe naturelle de grande ampleur.

Ces accords ont été établis pour fournir une aide financière aux provinces et aux territoires, selon le principe du partage des coûts, quand les coûts de l'intervention et de la relance des activités après une catastrophe naturelle dépassent ce qu'il serait normalement raisonnable pour ces autorités d'assumer. Par l'intermédiaire de ce programme, le gouvernement a versé plus de 2,5 milliards de dollars aux provinces et aux territoires pour les aider, après une catastrophe, à payer les coûts des mesures d'urgence et à remettre l'infrastructure et les biens personnels dans leur état initial.

Comme nous l'avons appris l'été dernier, cependant, nos collectivités peuvent être secouées par des incidents qui n'entrent pas dans la catégorie des catastrophes naturelles de grande envergure. La tragédie sans précédent de Lac-Mégantic était d'une telle ampleur que le gouvernement a été contraint de trouver une réponse rapide et exceptionnelle en matière de financement. Compte tenu de son effet dévastateur et immédiat, il était clair qu'il n'y avait pas de temps à perdre. Il fallait en priorité fournir sans tarder de l'aide aux personnes dont la vie avait été brisée. C'est exactement ce que le gouvernement a fait en s'engageant à verser 60 millions de dollars à la province de Québec. Depuis, nous avons aussi fourni jusqu'à 95 millions de dollars pour la décontamination de l'eau et du sol.

En outre, pour contribuer à répondre à ces besoins exceptionnels, Sécurité publique Canada s'est engagé à fournir une part de la totalité des fonds à hauteur de 25 millions de dollars afin d'aider le Québec dans son intervention immédiate et ses efforts de rétablissement et de permettre la reconstruction et la restauration de cette collectivité dévastée.

Les fonds versés pourraient servir à couvrir plusieurs dépenses admissibles, notamment: la prestation de services d'urgence; le sauvetage, le transport, le logement et l'aide alimentaire d'urgence; l'enregistrement des personnes déplacées par la destruction de leur demeure; des mesures de sûreté à court terme prises par étapes, notamment le retrait de biens précieux et de matières dangereuses des sites; la prestation d'urgence des services communautaires essentiels; l'enlèvement des structures endommagées représentant une menace pour la sécurité publique; la réparation des infrastructures publiques comme les routes et les ponts; et enfin, le nettoyage.

Depuis cette annonce, le gouvernement continue de collaborer avec les représentants du Québec et de Lac-Mégantic pour veiller à ce que les demandes d'aide fédérale présentées par la province soient traitées rapidement. La santé et la sécurité des Canadiens est la priorité absolue du gouvernement. Ces fonds sont un exemple de plus de notre étroite collaboration avec les provinces et les territoires afin d'aider les Canadiens en cas de grandes catastrophes.

Nous continuons de soutenir les premiers intervenants pour veiller à ce qu'ils aient accès aux renseignements qui pourraient les aider à faire face à un incident.

C'est pourquoi, le 20 novembre 2013, la ministre des Transports a pris des mesures pour veiller à ce que les municipalités et les premiers intervenants aient accès aux renseignements concernant les marchandises dangereuses qui traversent leurs collectivités. Le gouvernement a forcé l'industrie à fournir aux planificateurs d'urgence et aux premiers intervenants des municipalités l'information dont ils ont besoin pour réaliser des évaluations du risque adéquates, élaborer des plans d'intervention d'urgence et former les premiers intervenants.

• (2300)

Qui plus est, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de 1992 confère au gouvernement fédéral le pouvoir nécessaire pour

Travaux des subsides

élaborer des politiques, vérifier la conformité, mener des recherches visant à accroître la sécurité, orienter les interventions en cas d'urgence et élaborer des règlements et des normes pour gérer le risque pendant le transport de marchandises dangereuses.

Afin d'aider un peu plus les municipalités à gérer une situation d'urgence, la Direction générale du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada exploite le Centre canadien d'urgence transport, appelé CANUTEC, pour aider le personnel d'intervention d'urgence à gérer les urgences liées aux marchandises dangereuses. Les employés de ce centre de renommée mondiale sont des scientifiques bilingues, spécialisés en intervention d'urgence, qui ont acquis une expertise en interprétation des renseignements techniques et qui dispensent des conseils en matière d'intervention d'urgence aux premiers intervenants.

Le centre est ouvert jour et nuit et reçoit plus de 30 000 appels par année liés à la sécurité. Des délégations du monde entier visitent le CANUTEC pour intégrer les pratiques canadiennes aux programmes des marchandises dangereuses de leur propre pays.

CANUTEC est intervenu immédiatement après l'accident qui s'est produit à Lac-Mégantic, en fournissant aux premiers intervenants arrivés sur les lieux du tragique accident des renseignements concernant notamment les risques potentiels présentés par les matières dangereuses, les superficies à évacuer, les renseignements sur la feuille de train et les exigences relatives aux vêtements de protection.

Les premiers répondants mentionnent régulièrement l'importance et la nécessité de CANUTEC pour accomplir leur travail d'intervention et comprendre les risques liés au transport des marchandises dangereuses. CANUTEC offre aussi aux premiers répondants un accès immédiat à des renseignements sur les marchandises dangereuses à la suite d'un incident.

La réglementation prévoit que les exploitants de chemins de fer doivent remettre la feuille de train au CANUTEC dès qu'il y a un incident. La feuille de train fournit aux premiers intervenants de l'information détaillée sur les produits transportés dans le train, de l'information beaucoup plus détaillée, en fait, que celle qui est affichée sur les wagons.

La feuille de train permet aux spécialistes du CANUTEC de prendre connaissance rapidement des conseils détaillés sur la manipulation des produits lors d'un déversement ou d'un mélange imprévu, ou encore sur les zones à évacuer. Elle leur permet de comprendre en un clin d'oeil les risques associés à tel ou tel incident.

Le gouvernement a à coeur de fournir aux premiers intervenants l'information dont ils ont besoin lorsque survient un incident impliquant des produits dangereux, comme le montrent le fait que le CANUTEC doive déjà leur fournir de l'information immédiate ou l'ordre préventif en vertu duquel les municipalités auront dorénavant accès aux données historiques les concernant.

Nous sommes chanceux, car tous ceux qui sont appelés à intervenir en cas d'urgence ou qui s'occupent du transport de produits dangereux connaissent l'importance du CANUTEC et de son *Guide des mesures d'urgence*. Ce guide, produit par Transports Canada, aide les premiers intervenants, les policiers, les pompiers, les ambulanciers et les techniciens paramédicaux à faire leur travail et à protéger les Canadiens dans les moments qui suivent un incident impliquant des produits dangereux.

Travaux des subsides

Complet et informatif, le *Guide des mesures d'urgence* sert autant lorsqu'un incident impliquant des produits dangereux survient sur une grande route ou une voie ferrée que lorsqu'il se déclare dans un avion ou un navire. Il permet aux premiers répondants d'identifier rapidement les risques généraux ou particuliers que présente le produit auquel ils ont affaire. De nombreux premiers répondants en ont fait leur ouvrage de prédilection, et il se trouve un peu partout.

La ministre pourrait-elle nous donner plus de détails sur le nombre de postes de surveillance associés à chacun des modes de transport ainsi qu'au transport des produits dangereux? Pourrait-elle ensuite nous donner son avis sur les recommandations formulées le 23 janvier 2014 par le Bureau de la sécurité des transports concernant les plans d'intervention d'urgence? Enfin, la ministre pourrait-elle dire à la Chambre ce que le gouvernement a fait pour donner suite à ces recommandations?

• (2305)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, au début de la soirée — il y a à peine trois heures —, j'ai donné le nombre exact d'inspecteurs de l'aviation civile. Au cours de la dernière période de questions, je me suis trompé de chiffre. Je tiens à dire clairement que, au sein de l'aviation civile, il y a 1 137 postes de surveillant, et non, comme je l'ai dit, 1 707, ce qui est plutôt le nombre total.

Je remercie le député de m'avoir signalé cette erreur afin que je puisse rétablir les faits. Je suis aussi ravie qu'il ait parlé d'un sujet qui est très important pour nous.

Pour ce qui est des événements survenus à Lac-Mégantic, j'ai eu une première réunion avec la mairesse de Lac-Mégantic, dans cette municipalité. Puis, 10 jours plus tard, j'ai rencontré les maires de la région. Un des éléments qui sont ressortis de ces rencontres, c'est le fait que, premièrement, les premiers répondants doivent avoir certains renseignements. Deuxièmement, ils doivent s'assurer de pouvoir communiquer avec les sociétés ferroviaires dans leur région.

C'est ce que nous avons tenté de faire avec nos ordres préventifs. Le premier porte sur les renseignements, alors que le deuxième, qui vient d'être publié, a trait à la préparation des interventions d'urgence le long des voies ferrées canadiennes.

Comme l'a souligné le député, le plan d'intervention d'urgence, ou PIU, est un plan officiel. Il dresse la liste des mesures que l'industrie prendra pour appuyer les premiers intervenants sur les lieux d'un accident mettant en cause des marchandises dangereuses. Parfois, on a besoin de compétences particulières, parfois de matériel d'intervention spécial. Le PIU aide les municipalités et les intervenants d'urgence locaux, en mettant à leur disposition, à toute heure du jour ou de la nuit, une expertise technique et du personnel d'intervention d'urgence entraîné et équipé sur les lieux d'un accident.

Le PIU décrit les capacités et l'équipement spécialisés qui seraient utilisés pour appuyer l'intervention lors d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses à risque élevé. Il dresse la liste des préparatifs d'urgence, de la formation du personnel, des exercices d'intervention et de l'entretien de l'équipement.

Comme l'a souligné le député, le CANUTEC fournit également du soutien aux premiers intervenants. Le centre d'urgence de Transports Canada, ouvert 24 heures sur 24, est doté de scientifiques qui fournissent de l'information en temps réel et appuient les interventions d'urgence des premiers intervenants après un accident ou un incident. Les municipalités nous ont dit que c'est un service auquel elles veulent avoir accès.

Avant l'annonce que j'ai faite le 23 avril, on exigeait un PIU pour certains carburants raffinés volatils, comme l'essence ou le diesel,

lorsqu'ils étaient transportés dans un grand nombre de wagons faisant partie d'un convoi. On ne l'exigeait pas pour le transport de pétrole brut ou lorsqu'un plus petit nombre de wagons était utilisé.

On exige maintenant un PIU pour le transport par train en grandes quantités de certains liquides inflammables. Aux termes de l'ordre préventif que nous avons émis, les expéditeurs doivent élaborer un PIU pour le pétrole brut, l'essence, le diesel, le carburant aviation et l'éthanol, même lorsqu'un seul wagon-citerne contient l'un des liquides inflammables désignés. C'est un pas important dans la bonne direction. Voilà comment nous réglons cette question.

L'industrie doit soumettre son PIU à Transports Canada aux fins d'approbation dans un délai de 150 jours. Nous avons également mis sur pied un groupe de travail afin d'explorer davantage les recommandations faites par le groupe de travail sur les interventions d'urgence du Comité consultatif sur la politique générale relative au transport des marchandises dangereuses.

M. Ed Komarnicki: Monsieur le président, des représentants de l'association canadienne des pompiers sont venus témoigner au comité de la communication d'information par rapport aux marchandises transportées.

La ministre peut-elle dire aux Canadiens ce qui est ressorti de ses discussions avec l'Association canadienne des chefs de pompiers relativement à la sécurité ferroviaire et au rôle des premiers intervenants en cas d'accident?

• (2310)

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, l'Association canadienne des chefs de pompiers nous a été absolument essentielle pour traiter de la question des premiers intervenants. Ses représentants ont assisté à nos réunions. Ils m'ont rencontrée en tête-à-tête. Ils ont rencontré mes fonctionnaires et aussi mon personnel. Leur rétroaction n'a pas de prix. Je les en remercie et je me réjouis qu'ils aient fini par féliciter le gouvernement d'exiger des plans d'intervention d'urgence pour ces marchandises. Selon eux, cela montre que nous sommes à l'écoute des préoccupations des intervenants d'urgence sur des questions de sécurité publique.

M. Hoang Mai (Brossard—La Prairie, NPD): Monsieur le président, comme beaucoup l'ont fait ce soir, j'aimerais souhaiter un joyeux anniversaire à la ministre. Après avoir assisté à sa prestation au dîner de la tribune de la presse, je ne vais pas lui chanter *Joyeux anniversaire*, mais je lui souhaite un bon anniversaire pour ce qu'il en reste.

Le financement du programme de la Sécurité des véhicules automobiles a été réduit de 34 % depuis 2009. Il est passé de 34 millions de dollars à moins de 21 millions de dollars cette année. Combien de personnes travaillent actuellement dans le cadre de ce programme?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, 80 équivalents temps plein sont affectés à ce programme.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, c'est moins qu'en 2009, où il y avait 126 équivalents temps plein. Quels postes ont été éliminés et quels programmes ont été touchés?

Travaux des subsides

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, pour répondre à la question, les postes touchés étaient principalement liés à la sensibilisation, c'est-à-dire à l'éducation des automobilistes, aux communications et à la conception. Ils n'étaient pas liés aux activités législatives ou réglementaires et ne relevaient pas de la division des enquêtes sur les défauts ni de celle des rappels, ce qui veut dire qu'ils ne relevaient pas non plus de l'administration de la sécurité.

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur le président, en juin dernier, un accident de la route mortel a eu lieu au Québec. On a appris que cet accident aurait possiblement été causé par une pièce défectueuse des véhicules de General Motors.

Depuis quand GM est-il au courant de ce problème?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, l'accident survenu l'année dernière n'était pas lié au possible rappel de véhicules GM à ce moment-là. J'ai été avisée du rappel le 28 février.

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur le président, quand Transports Canada a-t-il été mis au courant de ce problème?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, le 10 février 2014, GM Canada a procédé au rappel de 153 000 véhicules précisément à cause d'une défectuosité sur le commutateur d'allumage qui pouvait le faire passer involontairement de la position « marche » aux positions « accessoires » ou « arrêt ».

M. Hoang Mai: Monsieur le président, quand Transports Canada a-t-il été avisé du problème?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, Transports Canada en a été avisé lorsque GM Canada a émis son rappel le 10 février 2014.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, GM fait l'objet de cinq enquêtes distinctes aux États-Unis, et sa PDG a témoigné à deux audiences du gouvernement américain. Pourquoi le gouvernement du Canada ne veut-il pas que les Canadiens obtiennent des réponses de GM?

L'hon. Lisa Raitt: En ce qui a trait aux enquêtes en cours aux États-Unis, monsieur le président, les autorités américaines font enquête sur la date à laquelle la société mère a été mise au courant de cette défectuosité. Nous savons que GM Canada n'agit pas de façon indépendante de sa société mère. La prise de décisions à l'égard de choses telles que les rappels est centralisée, comme c'est le cas chez d'autres manufacturiers.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, la ministre ne veut-elle pas que les Canadiens obtiennent des réponses et posent des questions directement auprès de GM?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, la Loi sur la sécurité automobile oblige les manufacturiers à nous aviser de toute défectuosité et à rappeler les produits défectueux. Nous nous attendons à ce que les manufacturiers respectent la loi, sans quoi ils sont passibles d'amendes et d'emprisonnement.

• (2315)

M. Hoang Mai: Monsieur le président, le hic, c'est que la ministre nous dit que Transports Canada a été avisé en février, mais GM, d'après ce qu'on rapporte dans les médias, connaissait déjà le problème en 2001. Pourquoi a-t-il fallu aussi longtemps?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, cela fait l'objet d'une enquête très détaillée aux États-Unis. Comme je l'ai dit, la prise de

décisions se fait aux États-Unis, et GM Canada n'agit pas de façon indépendante. Cela se passe aux États-Unis.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, pourquoi ne pas nous permettre de poser des questions au Comité des transports ici, au Canada?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, GM Canada a procédé à des rappels. Nous ne savons pas si la société était au courant du problème ou de la défectuosité avant que le rappel soit transmis à Transports Canada. Transports Canada, bien entendu, a déjà été mis en cause dans des poursuites en vertu de la Loi sur la sécurité automobile. La difficulté dans ce cas vient du fait que nous attendons de voir ce qui se passe aux États-Unis et l'information qu'ils détiennent. Les enquêtes se poursuivront là-bas.

Qui plus est, il serait juste de dire, pour corriger une chose que j'ai dite plus tôt, que Transports Canada n'était pas au courant qu'il y avait un problème de commutateur d'allumage avant de recevoir son premier avis de GM Canada, en février. Par conséquent, aucun lien n'a été fait avec l'accident précédent qui est malheureusement survenu en juin dernier et dont parlait le député.

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur le président, c'est dommage que la ministre ne veuille pas que l'on pose des questions à la ministre et à GM en comité.

Je vais maintenant parler d'un dossier qui me tient à coeur, soit celui du pont Champlain. La responsabilité de la construction du nouveau pont Champlain revient à Transports Canada, et pourtant c'est le ministre de l'Infrastructure qui pilote le projet.

Quel est le rôle de la ministre dans ce dossier?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, nous avons été très clairs dès le départ sur cette question concernant le pont. Même si les travaux sont confiés à Transports Canada, ce pont relève de la compétence et de la responsabilité de mon collègue, le ministre de l'Infrastructure.

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur le président, le ministre qui gère présentement le dossier a réussi à ce que tout le monde soit contre la position du gouvernement. Ce serait bien que la ministre prenne en charge le dossier. Est-ce qu'elle peut nous dire quelle sera la proportion des coûts de construction financée par le péage?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, ce que je peux dire, c'est que j'ai tout à fait confiance en la façon dont mon collègue, le ministre de l'Infrastructure, gère le dossier. Il a été un excellent ministre des Transports. Il est un excellent ministre de l'Infrastructure et des Affaires intergouvernementales. Il gère ce dossier du mieux qu'il peut. Il a toute ma confiance.

En ce qui concerne le pont Champlain, comme je l'ai dit, c'est lui qui est responsable de ce dossier. Bien que Transports Canada lui prête assistance à cet égard, le dossier ne relève pas de mon ministère.

Travaux des subsides

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur le président, j'aimerais préciser que, normalement, la même période de temps de parole doit être allouée à la question et à la réponse. Il y a des réponses dont la durée est plus longue que celle de mes questions.

Puisque cela dépend de son ministère, la ministre peut-elle nous dire combien d'emplois vont être créés grâce à la construction du nouveau pont?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, encore une fois, je m'en remets au ministre de l'Infrastructure pour ces aspects particuliers du projet.

Ce que je puis dire, c'est que notre position à ce sujet est très claire depuis le début. Le nouveau pont sera construit dans le cadre d'un partenariat public-privé. Il y aura du transport en commun et un péage.

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur le président, il y a des fonctionnaires de Transports Canada qui travaillent sur le dossier de Transports Canada. Est-ce que la ministre nous dit qu'il n'y a personne, à Transports Canada, qui sait combien d'emplois seront créés grâce à l'un des plus grands chantiers du Canada?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, Transports Canada appuie le ministre de l'Infrastructure dans ce dossier. Toute demande concernant ces chiffres peut être adressée à Transports Canada par l'intermédiaire du ministre de l'Infrastructure.

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur le président, le problème, c'est que lorsque le gouvernement fait un appel d'offres, il ne regarde même pas combien d'emplois vont être créés. Ce n'est même pas une exigence du gouvernement. C'est triste que l'on n'ait pas de réponse à ce sujet.

Je reviendrai maintenant aux DOT-111, dont mon collègue a déjà parlé. La ministre a écouté nos recommandations au sujet de la nécessité d'avoir un échéancier, et je l'en félicite. Par contre, il s'agit d'un échéancier de trois ans. Qu'en est-il des DOT-111 qui ne sont pas nécessairement en bon état? Qu'est-ce qui va advenir des vieux wagons DOT-111 qui vont continuer à circuler? Pourquoi Transports Canada ne donnerait-il pas des exemptions afin que les compagnies puissent continuer à les utiliser, plutôt que continuer à autoriser les vieux wagons DOT-111 à rouler sur nos rails?

• (2320)

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, j'ai un peu de mal à comprendre. Je ne crois pas que le député a voulu dire que je ne devrais pas retirer ces wagons DOT-111. Je le laisse donc reformuler sa question.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, la ministre a établi un délai de trois ans. En attendant, il y aura encore des wagons DOT-111 en circulation. Ma question est la suivante: Au lieu de permettre aux vieux wagons DOT-111 de continuer de traverser nos localités et centres urbains, pourquoi ne pas demander à Transports Canada d'accorder une exemption aux compagnies afin qu'elles puissent s'assurer que les wagons DOT-111 toujours en circulation ne présentent aucun danger?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, l'approche que nous adoptons à l'égard du Bureau de la sécurité des transports consiste à nous intéresser avant tout aux contenants, donc les wagons DOT-111. Nous nous y prenons de deux façons. Premièrement, le député devrait savoir qu'il y a toutes sortes de wagons DOT-111 différents. Certains d'entre eux, comme les 5 000 wagons que nous voulons sortir du pays d'ici 30 jours, sont les plus dangereux. Il y a plusieurs catégories de wagons DOT-111. C'est acceptable.

Nous avons publié le règlement dans la *Gazette* en janvier dernier. C'est la norme. Ce que nous espérons, c'est que les wagons répondent à la norme, ou la dépassent, d'ici le 1^{er} mai 2017. Nous passerons les trois prochaines années à atteindre cet objectif.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, la ministre ne répond pas à la question que je lui ai posée.

Les libéraux font la même chose. Ils parlent d'autoréglementation et de permettre aux compagnies de décider qu'elles vont continuer à utiliser les vieux wagons DOT-111. Ce que nous disons, c'est que le rôle de Transports Canada consiste à assurer la sécurité des Canadiens. Pourquoi ne pas accorder une exemption aux compagnies plutôt que de permettre à tout le monde de continuer à utiliser ces vieux wagons?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, les wagons DOT-111 vont demeurer en service au cours des trois prochaines années. Il importe de rappeler que cela s'applique uniquement au transport du pétrole brut et de l'éthanol. En contrepartie, d'autres mesures de sécurité ont été mises en place pour faire en sorte que, pendant ces trois années, l'approche globale en matière de sécurité ferroviaire repose à la fois sur des mesures relatives aux pratiques opérationnelles et des mesures relatives aux contenants.

Nous avons également réduit la vitesse des trains, ce qui est important, en plus de toutes les autres mesures que nous avons prises au cours des neuf derniers mois en vue d'accroître la sécurité liée à l'exploitation des trains au pays.

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur le président, est-ce que la ministre peut me dire combien d'inspecteurs il y a en matière de transport de matières dangereuses?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Il y en a 70, monsieur le président.

[Français]

M. Hoang Mai: Monsieur le président, j'ai un autre chiffre.

Il y a donc 70 inspecteurs pour 40 000 sites au Canada. Est-ce que les compressions budgétaires ont eu un impact sur ce chiffre?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je peux dire au député qu'en ce qui concerne le transport de matières dangereuses, 70 employés sont affectés de façon générale à cette tâche, et de ce nombre, 35 sont des inspecteurs. Ils s'occupent des installations d'inspection et des autres endroits où il y a des matières dangereuses.

Nous pouvons également compter sur un ensemble de lois et de règlements rigoureux en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, qui prévoit des amendes élevées et établit la responsabilité pénale en cas d'infraction. Nous prenons le tout très au sérieux.

Travaux des subsides

M. Hoang Mai: Monsieur le président, la ministre dit que des amendes sont imposées aux entreprises qui enfreignent la loi. Combien d'amendes ont été imposées par Transports Canada l'an dernier?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je vais devoir me renseigner avant de répondre au député à ce sujet.

• (2325)

M. Hoang Mai: Monsieur le président, la ministre peut-elle nous dire si des amendes ont été imposées? Si elle n'a pas les chiffres de l'année dernière, peut-elle nous dire ce qu'il en était au cours des cinq dernières années?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, je vais aussi devoir me renseigner avant de répondre à cette question.

M. Hoang Mai: Monsieur le président, d'après ce que disent les médias, aucune amende n'a été imposée et nous voulons savoir pourquoi il en est ainsi.

[Français]

J'ai une dernière question à poser, si le temps me le permet.

Au sujet de Lac-Mégantic, mon collègue a posé des questions concernant les assurances. Les assurances n'étaient pas suffisantes. Les résidents ont dû payer 8 millions de dollars pour nettoyer le dégât engendré par la tragédie de Lac-Mégantic.

Quand la ministre va-t-elle corriger les lacunes du régime de responsabilité, comme l'a demandé la mairesse Collette Roy Laroche?

[Traduction]

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, dans le discours du Trône de cette année, le premier ministre a indiqué que nous allions examiner le régime de responsabilité en matière de transport ferroviaire. C'est exactement ce que fait le ministère. Un document de travail a été publié sur le site Web et des consultations ont eu lieu sur la question. Les données sont en cours d'analyse et on me fera rapport des résultats par la suite.

Nous prenons ce dossier très au sérieux parce que nous croyons fondamentalement que le pollueur doit payer.

Le président: Le temps est écoulé. Le secrétaire parlementaire de la ministre des Transports a la parole pour environ quatre minutes avant la fin de la période prévue pour ce débat.

M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC): Monsieur le président, alors que la journée tire à sa fin, permettez-moi de transmettre mes meilleurs vœux à la ministre pour son anniversaire.

Je profite aussi de l'occasion pour la féliciter, car elle accomplit un excellent travail dans le portefeuille des Transports. Elle compte parmi les meilleurs ministres des Transports que le Canada ait jamais connus.

Je tiens à remercier les hauts fonctionnaires de notre ministère, des professionnels dévoués. Je remercie aussi leur équipe, qui regroupe des milliers de fonctionnaires non partisans dévoués à Transports Canada. Ils travaillent avec diligence chaque jour pour que les Canadiens soient en sécurité et que les enjeux de sécurité publique soient pris au sérieux.

De toute évidence, le personnel ministériel travaille de très près avec la ministre au quotidien afin de relever les défis prioritaires. Ils ne font pas du 9 à 5 mais continuent inlassablement jusqu'à ce que le travail soit fait. C'est essentiel.

Des membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités sont ici aujourd'hui pour appuyer la ministre. Ils font un travail exceptionnel. Je pense particulièrement à l'étude qu'ils mènent actuellement sur tous les modes de transport, les systèmes de gestion de la sécurité et le transport des matières dangereuses, que ce soit par train, par bateau, par avion ou par camion. Nous accomplissons des tâches importantes qui viennent soutenir le travail de la ministre. Nous travaillons en collaboration avec les députés d'en face. La sécurité publique passe avant tout.

Je voulais poser quelques questions.

Premièrement, en réponse à l'intervention de la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, je crois que la ministre aimerait apporter une précision importante au sujet des Aéroports de Montréal.

Deuxièmement, je me pencherai sur mon sujet préféré. J'aimerais que la ministre nous parle de l'importance économique du passage international de la rivière Detroit et des progrès réalisés dans ce domaine. Pourrait-elle aussi nous expliquer pourquoi c'est le gouvernement, et non l'opposition, qui est parfaitement placé pour mener à bien ce projet d'une grande importance pour la nation, un projet qui représente la priorité absolue du gouvernement en matière d'infrastructures?

L'hon. Lisa Raitt: Monsieur le président, pour répondre à la députée de Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, j'ai déjà dit qu'Aéroports de Montréal est tenu d'avoir des plans de gestion du bruit. L'organisme a même mis sur pied un comité de gestion du bruit. Je tiens à souligner que, chaque fois que ce qui semble être une anomalie est signalé, l'aéroport en informe Transports Canada, et le ministre décide des mesures qu'il convient de prendre. D'ailleurs, la liste des infractions et des contrevenants se trouve sur le site Web du ministère.

Je suis heureuse de parler du nouveau passage international de la rivière Détroit, parce que cette initiative a deux objectifs.

Premièrement, ce sera très avantageux pour nos échanges commerciaux ainsi que pour l'emploi, la croissance et la prospérité à long terme. Ce genre de projet n'arrive qu'une fois par génération, et nous pouvons en être très fiers. Je suis fière du travail accompli par le secrétaire parlementaire dans ce dossier, dont il a suivi l'évolution depuis le début. Il en a été un très grand partisan et a constamment mis la main à la pâte. Je lui suis reconnaissante de pouvoir compter sur son expertise et son expérience dans ce dossier, où nous ferons tout le nécessaire pour que le pont soit construit.

La construction doit avoir lieu, car nous avons besoin d'accroître nos échanges commerciaux et de résoudre le problème de congestion au passage frontalier entre le Canada et les États-Unis le plus emprunté par les véhicules commerciaux. Des milliers d'emplois seront créés. Huit millions d'emplois aux États-Unis et deux millions d'emplois au Canada dépendent du commerce et des investissements entre nos deux pays. Un tel pont sera utile pour préserver ces emplois dans les deux pays.

La construction de ce nouveau passage frontalier est en outre très attendue, car on estime qu'elle créera entre 10 000 et 15 000 emplois dans le secteur de la construction, en Ontario et au Michigan.

Le gouvernement continuera d'aller de l'avant dans ce projet. Le budget de 2014 prévoit plus de 630 millions de dollars pour la construction du nouveau pont. Nous sommes sur le point de nommer le PDG, d'établir la société d'État, d'acquérir les terrains et d'amorcer les activités liées à l'approvisionnement et à la réalisation du projet.

Travaux des subsides

Il s'agit d'une initiative dont je suis fière. Je suis également fière de la participation du secrétaire parlementaire dans ce dossier. Je le remercie de sa question.

• (2330)

[Français]

Le président: Comme il est 23 h 30, conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, tous les crédits sont réputés avoir

fait l'objet d'un rapport. Le comité lève la séance et je quitte maintenant le fauteuil.

Le vice-président: La Chambre demeure ajournée jusqu'à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 23 h 30.)

TABLE DES MATIÈRES

Le mercredi 7 mai 2014

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS			
L'Université Trinity Western		M. Harper	5045
M. Hiebert	5041	La justice	
Le Réseau canadien sur la santé des mères, des nouveaux-nés et des enfants		M. Trudeau	5045
Mme Laverdière	5041	M. Harper	5046
La ville de Sarnia		L'emploi	
Mme Davidson	5041	M. Trudeau	5046
L'Université d'Ottawa		M. Harper	5046
M. Bélanger	5042	M. Trudeau	5046
Le patriotisme dans Stromont—Dundas—South Glangarry		M. Harper	5046
M. Lauzon	5042	Les pensions	
La sclérose en plaques		M. Allen (Welland)	5046
M. Sullivan	5042	M. Clement	5046
Le Mois du patrimoine asiatique		Le développement économique du Nord	
M. Leung	5042	M. Bevington	5046
La sclérose en plaques		M. Carrie	5046
M. Braid	5042	Les travaux publics et les services gouvernementaux	
Les mères sans statut		M. Giguère	5047
Mme Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	5043	Mme Finley	5047
L'initiative Mom-mentum Mother's Day Tea		La fiscalité	
Mme Brown (Newmarket—Aurora)	5043	M. Cullen	5047
La Journée nationale de commémoration		M. Clement	5047
M. Mulcair	5043	M. Cullen	5047
La violence faite aux femmes		M. Clement	5047
Mme Smith	5043	L'emploi	
Le Komagata Maru		Mme Sims	5047
M. Lamoureux	5044	M. Kenney	5047
Les anciens combattants		Mme Sims	5047
M. Hawn	5044	M. Kenney	5048
Les priorités gouvernementales		Mme Groguhé	5048
Mme Blanchette-Lamothe	5044	M. Kenney	5048
Le Venezuela		Mme Groguhé	5048
M. Hoback	5044	M. Kenney	5048
		Mme Freeland	5048
QUESTIONS ORALES		M. Kenney	5048
Les affaires étrangères		Mme McCallum	5048
M. Mulcair	5044	M. Kenney	5048
M. Harper	5044	M. McCallum	5049
La justice		M. Kenney	5049
M. Mulcair	5045	L'environnement	
M. Harper	5045	Mme Leslie	5049
M. Mulcair	5045	M. Carrie	5049
M. Harper	5045	Mme Leslie	5049
Les anciens combattants		M. Carrie	5049
M. Mulcair	5045	L'assurance-emploi	
M. Harper	5045	M. Chisholm	5049
M. Mulcair	5045	M. Kenney	5050
		M. Aubin	5050
		M. Kenney	5050
		La défense nationale	
		M. Merrifield	5050
		M. Nicholson	5050

Le pont Champlain	
M. Mai	5050
M. Lebel	5050
Mme Boutin-Sweet	5050
M. Lebel	5050
La justice	
Mme Boivin	5051
M. MacKay	5051
Mme Boivin	5051
M. MacKay	5051
Les affaires étrangères	
Mme Duncan (Etobicoke-Nord)	5051
M. Baird	5051
L'environnement	
M. McKay	5051
M. Carrie	5051
Les affaires étrangères	
M. Dewar	5051
M. Baird	5052
Mme Laverdière	5052
M. Baird	5052
La santé	
M. Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	5052
Mme Ambrose	5052
L'Agence de promotion économique du Canada atlantique	
M. LeBlanc (Beauséjour)	5052
M. Moore (Fundy Royal)	5052
Les langues officielles	
M. Godin	5052
M. Alexander	5052
La sécurité publique	
Mme Ambler	5053
M. Blaney	5053
L'industrie forestière	
M. Rafferty	5053
Mme Block	5053
L'assurance-emploi	
M. Fortin	5053
M. Kenney	5053
Recours au Règlement	
Questions orales	
Mme Sims	5053
M. Masse	5054
M. Kenney	5054
M. Casey	5054
M. MacKay	5055
Mme Boivin	5055

AFFAIRES COURANTES

Réponse du gouvernement à des pétitions	
M. Lukiwski	5055
Motion	5055
Adoption de la motion	5056

Recours au Règlement	
Les amendements à l'étape du rapport — Décision de la présidence	
Le Président	5057

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur l'intégrité des élections	
Projet de loi C-23. Étape du rapport	5058
Décision de la présidence	
Le Président	5059
Motions d'amendement	
M. Scott	5059
Motions n ^{os} 1, 2, 3 et 4	5059
M. Lamoureux	5059
Motion n ^o 5	5059
M. Scott	5059
Motions n ^{os} 6 à 21	5059
M. Lamoureux	5059
Motions Nos. 22 et 23	5059
M. Scott	5059
Motion n ^o 24	5059
M. Lamoureux	5060
Motions n ^{os} 25 et 26	5060
M. Scott	5060
Motion n ^o 27	5060
Mme May	5060
Motion n ^o 28	5060
M. Lamoureux	5060
Motion n ^o 29	5060
M. Scott	5060
Motions n ^{os} 30 à 37	5060
Mme May	5060
Motion n ^o 38	5060
M. Scott	5060
Motions n ^{os} 39 à 44	5060
M. Lamoureux	5060
Motion n ^o 45	5060
M. Scott	5060
Motions n ^{os} 46 à 54, 56, 57, 61, 62, 64 à 85, 88, 89, 91, 96 à 99, 101 à 145	5060
M. Scott	5062
M. Lamoureux	5063
Mme May	5063
Mme Latendresse	5064
Projet de loi C-23 — Avis de motion d'attribution de temps	
M. Van Loan	5064
Étape du rapport	
M. Lamoureux	5064
Travaux des subsides	
Motion de l'opposition — Les travailleurs étrangers temporaires	
Motion	5065

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La sécurité publique et nationale	
Projet de loi C-479. Étape du rapport	5066
Adoption de la motion n ^o 1	5067
M. Sweet	5067
Projet de loi C-479. Motion d'adoption	5067

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.

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.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>