



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 146 • NUMÉRO 203 • 1<sup>re</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le lundi 4 février 2013**

—  
**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 lundi 4 février 2013

La séance est ouverte à 11 heures.

---

*Prière*

---

### INITIATIVES PARLEMENTAIRES

● (1105)

[Français]

#### LE CODE CANADIEN DU TRAVAIL

**Mme Sana Hassainia (Verchères—Les Patriotes, NPDP)** propose que le projet de loi C-464, Loi modifiant le Code canadien du travail et la Loi sur l'assurance-emploi (congé parental lors de naissances ou d'adoptions multiples), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

— Monsieur le Président, c'est avec grand plaisir que je me lève aujourd'hui à la Chambre pour expliquer à mes collègues à quel point l'adoption du projet de loi C-464 est importante.

Le texte législatif aura des répercussions majeures sur les familles canadiennes. Sa portée est énorme et ses conséquences se feront sentir dans la vie quotidienne de nombreux concitoyens.

Le projet de loi C-464 propose de modifier le Code canadien du travail et la Loi sur l'assurance-emploi pour offrir une meilleure protection aux parents qui ont le bonheur de vivre un accouchement multiple.

On le sait, la naissance d'un enfant est un immense bonheur qui, toutefois, ne vient pas sans inquiétude et sans effort. Tout aussi magnifique que soit l'accouchement, c'est aussi une grande responsabilité qui demande énormément de temps et d'efforts aux parents. On comprendra donc que cette responsabilité est décuplée lorsque la grossesse est multiple. S'occuper d'un enfant est déjà une tâche énorme, s'occuper de deux, trois, voire quatre enfants est encore plus exigeant.

Malheureusement, dans la loi actuelle, aucune différence n'est faite entre ces deux types d'accouchement. Que l'on mette un ou plusieurs enfants au monde, la même protection et la même aide sont offertes aux parents. C'est une faille majeure que le projet de loi C-464 vise à colmater pour restaurer la justice aux parents d'enfants multiples et encourager réellement les parents à avoir des enfants.

Concrètement, la loi actuelle fonctionne assez bien pour ceux et celles qui attendent ou adoptent un enfant unique. L'assurance-emploi leur accorde en effet jusqu'à 35 semaines de congé pendant lesquelles des prestations sont versées. La somme varie, mais on parle de 55 % du salaire régulier pour un maximum de 501 \$ par semaine. En règle générale, cela aide les nouveaux parents à s'occuper de leur enfant dans les premières semaines de sa vie, mais

pour ceux qui ont des jumeaux, par exemple, c'est souvent insuffisant, étant donné que leurs besoins sont doubles.

Quiconque ayant déjà vécu l'expérience d'une naissance multiple sait à quel point les défis sont deux fois plus nombreux lorsque des jumeaux sont mis au monde. Il y a deux bouches à nourrir, il faut acheter deux fois plus de vêtements et deux fois plus de nourriture. Parfois, il faut même agrandir une pièce ou même déménager, sans parler du fait que deux enfants demandent deux fois plus de notre temps en tant que parent. Ce sont des détails qui ne sont pas à négliger. Psychologiquement et physiquement, le prix est aussi plus élevé pour une naissance multiple. Il faut veiller au bien-être de deux bébés, les surveiller et les nourrir.

Je crois parler au nom de tous les parents canadiens quand je dis qu'il s'agit d'une expérience éprouvante. Par contre, la loi actuelle ne le reconnaît pas. Elle traite de la même façon ceux qui ont un bébé et ceux qui en ont deux ou plus. Or ce n'est assurément pas ce qui se passe en réalité. C'est logique pourtant: deux enfants, deux fois plus de besoins.

Il y a une foule de bonnes raisons d'aider concrètement ceux et celles qui ont plusieurs enfants à la fois. Il faut savoir que par rapport à 1991, par exemple, on a noté une augmentation de 50 % du nombre d'accouchements multiples au Canada. Si le nombre de grossesses multiples est aujourd'hui à plus de 3 % des grossesses au Canada, on peut donc imaginer que les années à venir seront marquées par de nouvelles hausses du nombre d'accouchements multiples.

Il faut aider ces personnes. Il faut permettre à ces parents de s'occuper convenablement de leurs enfants. Nous aiderons ainsi concrètement les familles canadiennes qui le méritent bien. En tant qu'élus qui représentent les Canadiens, c'est notre devoir de soutenir ces familles et de les encourager à agrandir leur famille pour le bien-être commun de notre société.

Non seulement c'est la bonne chose à faire, mais c'est aussi une décision logique qui aidera notre société à long terme. Une société qui s'occupe de ses enfants est une société en santé, et des familles moins endettées aident au développement de l'économie de notre pays. C'est pourquoi le projet de loi C-464 fera passer le nombre maximal de semaines de prestations de congé parental à 70 semaines en cas de naissance ou d'adoption multiple. C'est simple 70 semaines divisées par deux, ça donne à chaque parent 35 semaines de prestations pour rester à la maison et prendre soin des enfants ensemble.

Nous en conviendrons tous, il s'agit d'un délai beaucoup plus adapté à l'ampleur de la tâche liée à l'arrivée de deux bébés ou plus.

### *Initiatives parlementaires*

Une autre raison importante réside dans la promotion de l'égalité des genres. Un long chemin a été parcouru depuis les dernières décennies dans ce domaine, mais il faut continuer à avancer. Accorder les mêmes droits à tous les parents, peu importe le nombre de bébés qu'ils accueillent dans leur famille est un pas dans la bonne direction. Je pense aussi aux pères. Il ne faut pas les oublier. Lors d'une situation potentiellement difficile, il faut les appuyer au même titre que les mères. Permettre aux pères d'être près de leur famille, c'est aussi aider les mères et surtout les familles complètes à mieux gérer ce défi.

Le projet de loi C-464 fait exactement cela. Il permet au père et à la mère de prendre assez de temps pour affronter les défis liés à une grossesse multiple.

Je sais très bien que je parle au nom des parents qui ont vécu une telle grossesse quand je dis que le projet de loi C-464 serait un énorme soulagement pour eux.

Il existe un organisme, Naissances multiples Canada, qui se consacre exclusivement à cette question. Après avoir étudié les grandes lignes de ce projet de loi, les gens de l'organisme nous ont signifié leur appui total. C'est la même chose pour l'Association de parents de jumeaux et triplés de la région de Montréal, de Québec et de Trois-Rivières, qui se sont dits en accord complet avec l'adoption du projet de loi C-464. Est-il nécessaire d'indiquer que nous avons reçu des appuis très forts de Vancouver à Halifax pour ce projet de loi?

Bien sûr, comme toutes les politiques publiques, des coûts sont rattachés à l'adoption du projet de loi C-464. En ces temps économiques incertains, il faut absolument nous assurer de bien utiliser l'argent de nos concitoyens. Nous sommes tous d'accord avec cela. C'est pourquoi j'ai le plaisir de vous apprendre que le projet de loi C-464 est une initiative abordable et hautement efficace. Avec un peu d'argent et de bonne volonté, nous pourrions améliorer la qualité de vie de nombreux concitoyens et concitoyennes et, du même coup, améliorer la santé économique des familles canadiennes en ces temps économiques incertains.

Il faut d'abord se souvenir que le projet de loi propose de modifier l'assurance-emploi. Ainsi, ce ne sera pas l'ensemble des contribuables qui devra assumer la facture, mais bien les travailleurs eux-mêmes. Je crois sincèrement qu'il s'agit donc d'une opération équitable, viable et rentable. Plutôt que de faire porter le fardeau de cette nouvelle politique à toute la population, on le place sur les épaules de ceux qui en profiteront. C'est donc une façon honnête et peu coûteuse pour nous permettre d'offrir une meilleure protection aux parents.

Concrètement, de quels montants parle-t-on au juste? Les spécialistes ont estimé que ce changement à l'assurance-emploi constituerait une dépense d'environ 27 millions de dollars annuellement. Comme mes collègues le savent, les travailleurs canadiens cotisent déjà à l'assurance-emploi. Ces prestations sont donc un droit qui leur revient. Il faut absolument se rappeler qu'il ne s'agit pas d'une simple dépense, mais d'un investissement dans la santé de nos familles, dans la diminution de l'endettement des familles et dans une incitation concrète à faire augmenter le taux de natalité déjà trop bas du Canada.

Les travailleurs qui accueillent deux enfants et plus lors d'un accouchement ou d'une adoption ont eux aussi le droit d'être appuyés. Ils ne méritent pas un traitement inférieur aux autres pour la simple raison qu'ils ont eu une grossesse multiple. Eux aussi cotisent chaque semaine au régime d'assurance-emploi. Il est donc normal,

juste et pragmatique d'offrir aux familles canadiennes une protection adéquate et adaptée à leurs besoins.

Je considère qu'il est de notre devoir, en tant que société, d'aider ceux et celles qui choisissent de fonder ou d'agrandir une famille. Je sais que mes honorables collègues réunis en cette Chambre partagent cette détermination à améliorer le sort de nos concitoyens. Le régime actuel fonctionne bien pour la majorité des nouveaux parents. Comme je l'ai déjà expliqué, il existe une lacune flagrante lors des cas de grossesses multiples, qui sont d'ailleurs en constante croissance depuis plusieurs années.

C'est pourquoi le projet de loi C-464 tend la main aux jeunes familles qui font face à cette grande responsabilité. C'est un projet de loi mûrement réfléchi, efficace, qui permettra de soulager financièrement des familles en ayant bien besoin. On le sait, l'endettement des ménages accueillant plus d'un enfant est souvent trop élevé. Le projet de loi C-464 répond directement à ce besoin.

Nous savons tous que la très grande majorité des enjeux qui tiennent à coeur aux Canadiens sont l'amélioration de l'économie et l'importance de la famille. Je vous confirme à tous que le projet de loi C-464 répond à ces deux préoccupations et inquiétudes en même temps et d'une façon très efficace.

C'est en aidant le coeur de la société canadienne, les familles, que nous pourrions améliorer la vie des Canadiens. Par le même fait, nous pourrions aider au désendettement des familles canadiennes: une famille moins endettée est une famille qui participe mieux au développement économique de la société canadienne.

Nous répondons également aux demandes des Canadiens et Canadiennes en faisant la promotion de l'égalité des genres dans les familles. Cette égalité des genres profite aussi à tous les citoyens canadiens qui ne cherchent qu'à s'épanouir à l'intérieur de leur famille.

Un autre enjeu qui inquiète les Canadiens est la baisse dramatique de la natalité au Canada. L'une des raisons de cette baisse de la natalité est sans aucun doute la précarité financière des familles qui ne peuvent se permettre d'avoir beaucoup d'enfants. Encore une fois, le projet de loi C-464 répond à cette inquiétude des Canadiens, puisqu'il encourage les familles à avoir plus d'enfants et les sécurise dans le cas de naissances multiples. Encourager les familles à avoir des enfants est très rentable dans un pays en déclin démographique.

Finalement, c'est dans le but de répondre aux besoins des parents, lors de naissances ou d'adoptions multiples, qui ne sont pas pris en considération par l'assurance-emploi, malgré leurs besoins doublement plus importants, que le projet de loi C-464 est proposé aujourd'hui en cette Chambre. Ce projet de loi est juste, viable et très pragmatique.

Pour toutes ces raisons, je suis profondément convaincue que son adoption aiderait grandement des milliers de familles canadiennes.

•(1110)

J'incite mes collègues à laisser les jeux politiques de côté et à travailler ensemble pour le développement et l'amélioration de la société comme de l'économie canadienne. C'est ainsi que nous pourrions faire avancer les choses. Profitons de cette occasion historique qui se présente à nous et indiquons clairement que le Canada est un pays qui se soucie du bien-être des familles de toutes les régions du Canada.

Lorsque ce sera accompli, nous pourrions regarder derrière nous et avoir de quoi être fiers du chemin parcouru. Les générations futures nous en seront reconnaissantes.

*Initiatives parlementaires*

●(1115)

*[Traduction]*

**M. Erin O'Toole (Durham, PCC):** Monsieur le Président, ma question porte sur le coût du projet de loi.

Dans son discours, ma collègue a mentionné que des experts estiment le coût du projet de loi à 27 millions de dollars, alors que le directeur parlementaire du budget l'a estimé à 80 millions de dollars et que le ministère estime qu'il pourrait même atteindre 100 millions de dollars. J'aimerais que la députée explique à la Chambre comment on est arrivé au chiffre de 27 millions de dollars et quels experts ont été consultés pour ce faire.

*[Français]*

**Mme Sana Hassainia:** Monsieur le Président, de toute évidence, des études ont déjà été faites à ce sujet. Les chiffres varient évidemment d'une année à l'autre, parce qu'on ne sait pas combien de naissances il y aura.

Où va-t-on aller chercher l'argent pour ce programme? On sait que les parents cotisent déjà. On veut pallier une injustice dans le système présentement. Tous les parents cotisent, sauf qu'un parent qui accueillera un seul enfant aura, aujourd'hui, ses 35 semaines. Un parent qui accueillera deux enfants aura aussi 35 semaines.

Si le premier parent accueille un deuxième enfant par la suite, il aura 35 autres semaines. Il aura donc bénéficié de 72 semaines en tout et pour tout, alors que le premier parent qui a eu ses deux enfants en même temps aura eu seulement 35 semaines.

Ça dépendra évidemment du choix du gouvernement, à savoir où il veut investir son argent. Nous, nous savons que nous voulons l'investir dans la santé des familles canadiennes.

*[Traduction]*

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je suis plutôt favorable à la proposition de la députée, d'autant plus que ce week-end la femme de mon fils a accouché de mon premier petit-enfant et j'en suis très heureux.

Cela dit, je me demande si la députée trouverait opportun que des amendements soient apportés au projet de loi par le comité et dans quelle mesure elle serait ouverte à de tels amendements. Je crois que, au bout du compte, tous les députés reconnaissent qu'il est important que la mère et le père puissent rester à la maison dans les jours suivant la naissance de leur bébé et pendant les premiers temps de son développement.

La députée pourrait-elle nous dire si elle estime que son projet de loi pourrait être amélioré et dans quelle mesure elle accepterait que le comité y apporte des amendements?

*[Français]*

**Mme Sana Hassainia:** Monsieur le Président, mon projet de loi, tel qu'il est présenté, répondrait effectivement aux besoins des familles canadiennes qui accueillent plusieurs bébés, que ce soit par le biais de l'adoption ou de l'accouchement.

Nous sommes disposés à étudier la question en comité et à recevoir avec grand plaisir les modifications, si nécessaire.

**Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NDP):** Monsieur le Président, je félicite la députée de Verchères—Les Patriotes de son discours. Nous savons que son projet de loi est tout à fait légitime.

Nous savons, entre autres, que les bébés issus de naissances multiples ont un faible poids à la naissance, et que ceux d'entre eux

qui sont nés prématurément ont souvent besoin de soins supérieurs à la moyenne par rapport aux bébés issus d'une naissance unique.

La députée de Verchères—Les Patriotes pourrait-elle nous parler des conséquences pour les parents d'avoir deux enfants qui se réveillent à des heures différentes, mangent à des heures différentes et ont besoin de soins postnatals plus grands que les enfants uniques?

**Mme Sana Hassainia:** Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de son excellente question.

En effet, il faut savoir qu'une grossesse multiple engendre généralement des problèmes de santé et peut laisser des séquelles graves chez les enfants, par exemple à la suite d'une naissance prématurée. Les mamans peuvent aussi avoir des séquelles graves lorsqu'elles accouchent de plusieurs bébés en une seule grossesse.

C'est donc vraiment important de pouvoir donner aux mamans ce temps nécessaire pour recouvrer leur santé, avec l'aide d'un papa à la maison qui peut s'occuper aussi d'un bébé ou des deux, afin qu'elles puissent souffler, retrouver la santé tranquillement et retourner plus tard sur le marché du travail. Même l'employeur bénéficiera de leur retour, puisqu'elles seront en meilleure santé, autant sur les plans psychologique que physique.

*[Traduction]*

**M. Erin O'Toole (Durham, PCC):** Monsieur le Président, je suis ravi de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-464.

Chaque enfant est un cadeau. Je félicite le député de Winnipeg-Nord à l'occasion de la naissance de son premier petit-enfant. C'est un événement mémorable.

Chaque enfant est une bénédiction. J'aimerais également mentionner à la Chambre la naissance, le jour de Noël, d'Aurélie et de Clémentine Smith, les jumelles de mes très bons amis, Paul Smith et Gillian Hewitt Smith. Les enfants sont une bénédiction et devraient être reconnus en tant que tels dans nos collectivités et à la Chambre aujourd'hui.

Premièrement, le projet de loi modifierait la Loi sur l'assurance-emploi afin de doubler le nombre maximal de semaines pendant lesquelles des prestations parentales peuvent être versées aux parents bénis par une naissance multiple ou à ceux qui adoptent plus d'un enfant à la fois. Deuxièmement, le projet de loi modifierait le Code canadien du travail afin de protéger les emplois de ces parents pendant 72 semaines dans les lieux de travail sous réglementation fédérale.

Malheureusement, le gouvernement ne peut pas appuyer le projet de loi C-464. Même si nous comprenons les bonnes intentions de la députée, son projet de loi se heurte à des considérations économiques et est contraire à la structure et aux principes de notre système d'assurance-emploi.

Le gouvernement, plus que n'importe quel gouvernement auparavant, comprend l'importance de la famille. Les familles de Durham le comprennent très bien et moi aussi je le comprends parfaitement, car je suis l'heureux père de Mollie et de Jack. Ma femme, Rebecca, et moi avons dû prendre des décisions concernant la garde des enfants et décider lequel travaillerait.

### *Initiatives parlementaires*

Compte tenu du climat économique actuel, il ne serait pas financièrement responsable d'adopter le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui. Ce dernier saperait en outre le principe fondamental de notre système d'assurance-emploi. Selon les estimations de la députée de Verchères—Les Patriotes, sa proposition d'augmenter le nombre maximal de semaines pendant lesquelles les prestations parentales peuvent être versées coûterait 27 millions de dollars par an. Or, le gouvernement estime que le coût du programme à lui seul s'élèverait à près de 100 millions de dollars. À ce montant s'ajouteraient d'éventuels coûts d'administration. Cette modification risque donc de coûter jusqu'à quatre fois plus au programme d'assurance-emploi qu'estimé par la députée.

Outre cette mesure législative qui, comme je l'ai mentionné, coûterait près de 100 millions de dollars, le NPD a proposé de puiser près de 3,8 milliards de dollars de plus par an dans la caisse de l'assurance-emploi. Ce sont 3,8 milliards de dollars de plus en cotisations qui devront être versés par les travailleurs et les employeurs. En cette période de fragilité économique, alors que le compte d'assurance-emploi est toujours déficitaire, ce ne serait pas une décision économiquement ou financièrement prudente.

Cette augmentation serait payée directement par les travailleurs canadiens, qui auraient donc moins d'argent pour faire vivre leur famille. Les employeurs devraient aussi payer des cotisations plus élevées, ce qui pourrait, dans certains cas, nuire à la santé financière de l'entreprise et même l'acculer à la faillite.

Pendant la fin de semaine, j'ai rencontré Scott Delong, propriétaire d'une petite entreprise de Durham qui arrive déjà difficilement à composer avec les changements apportés à la CSPAAT par la province. Il n'a pas les moyens d'assumer un autre fardeau comme celui que propose le NPD. Alors que notre gouvernement a conçu un nouveau mécanisme de fixation des taux afin que les cotisations à l'assurance-emploi soient stables et prévisibles, le NPD propose des mesures qui feraient grimper ces cotisations de 16 % en une seule année.

J'aimerais, si vous me le permettez, parler un peu du principe de l'assurance dans le contexte de l'assurance-emploi.

Tout d'abord, nous avons actuellement un bon système, qui soutient les parents et leur permet de choisir la solution qui répond le mieux aux besoins de leur famille. En vertu du Code canadien du travail, les parents qui accueillent un nouvel enfant dans leur famille peuvent prendre 37 semaines de congé après la naissance ou l'adoption de l'enfant. Ils ont aussi droit à 35 semaines de prestations parentales provenant de l'assurance-emploi. La prestation parentale d'assurance-emploi est conçue pour remplacer temporairement le revenu des travailleurs qui prennent congé pour s'occuper d'un enfant. Ainsi, les parents peuvent plus facilement rester à la maison pour prendre soin de leur nouveau-né ou de l'enfant qu'ils viennent d'adopter. Ce programme offre une grande souplesse, puisque les parents peuvent se répartir les 35 semaines comme ils le désirent.

Mais la loi est claire: les prestations parentales du régime d'assurance-emploi ne sont aucunement rattachées au nombre d'enfants nés ou adoptés à la fois. D'ailleurs, aucune loi sur les normes du travail au pays n'octroie actuellement de congés additionnels aux parents dans le cas de naissances ou d'adoptions multiples.

• (1120)

Comme son nom l'indique, l'assurance-emploi est un régime d'assurance, pas un programme d'aide sociale qui tient compte des besoins financiers et des circonstances propres à un requérant pour déterminer son admissibilité et le montant de ses prestations

hebdomadaires. Autrement dit, les prestations spéciales de l'assurance-emploi remplacent une partie du revenu dont une personne est privée pendant qu'elle s'absente du travail. L'assurance vise donc le revenu perdu et non la situation personnelle du prestataire. En appuyant le projet de loi, on changerait fondamentalement les modalités des prestations spéciales de l'assurance-emploi, ce que le gouvernement ne pourra jamais avaliser.

Je mentionne en passant un arrêt que la Cour d'appel fédérale a rendu il y a à peine plus d'une semaine, le 24 janvier dernier, et qui porte justement sur la question en cause aujourd'hui. En résumé, un couple de Canadiens revendiquait 35 semaines de prestations de l'assurance-emploi par parent, car il avait eu des jumeaux. Le tribunal a tranché sans équivoque: la loi donne droit à 35 semaines de congé parental par grossesse et non par enfant né ou adopté. Il a aussi déterminé qu'il ne s'agissait ni de discrimination ni d'inégalité aux termes de la Charte.

Les familles canadiennes sont l'une des grandes priorités du gouvernement. Nous l'avons d'ailleurs prouvé en mettant en oeuvre des initiatives qui leur sont destinées, comme la prestation fiscale canadienne pour enfants, le supplément de la prestation nationale pour enfants ainsi que la prestation universelle pour la garde d'enfants. Chaque année, plus de 1,5 million de familles reçoivent la prestation universelle pour la garde d'enfants. Ce programme a été créé par le gouvernement conservateur afin d'aider les familles à faire des choix en ce qui concerne la gestion de leur foyer. En outre, 3,3 millions de parents reçoivent la prestation fiscale canadienne pour enfants. Ainsi, la famille canadienne moyenne économise maintenant 3 000 \$ par année en impôt par comparaison à ce qu'elle payait avant l'élection du gouvernement conservateur. J'ai récemment été élu à l'issue d'une élection partielle dans la circonscription de Durham, et pendant ma campagne, des centaines de parents m'ont dit à quel point ils sont satisfaits de ces politiques axées sur la famille puisqu'elles les aident et leur permettent de faire des choix.

La prestation fiscale canadienne pour enfants et la prestation universelle pour la garde d'enfants s'ajoutent aux 15 semaines de congé de maternité accordées aux mères, de même qu'aux 35 semaines de congé parental qui sont en ce moment offertes dans le cadre du régime d'assurance-emploi. Comme le premier ministre l'a déjà mentionné, nous croyons que les familles sont le fondement de notre société. Le gouvernement a réduit les taxes et les impôts et augmenté les prestations afin que les familles puissent faire leurs propres choix quant à la façon d'élever leurs enfants. Nous croyons en effet que les parents sont les mieux placés pour décider comment élever leurs propres enfants.

En conclusion, le gouvernement ne peut pas appuyer une mesure législative qui pourrait faire augmenter les dépenses de la caisse de l'assurance-emploi de 100 millions de dollars par année. Nous ne pouvons pas non plus appuyer un projet de loi qui modifierait l'essence même d'un programme national déjà reconnu pour sa souplesse et sa capacité de répondre aux besoins des familles. Par conséquent, je demande à tous les députés de faire comme moi et d'appuyer notre solide régime d'assurance-emploi en votant contre le projet de loi C-464.

*Initiatives parlementaires*

● (1125)

**M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat de ce matin, non pas uniquement en tant que porte-parole du Parti libéral en matière de ressources humaines et de développement des compétences, mais aussi en tant que père de trois garçons. Il y a une tempête assez importante qui s'abat sur la côte Est aujourd'hui, et les écoles du Cap-Breton et de nombreux districts sont fermées. Comme ma femme est enseignante au collège communautaire, elle est restée à la maison aujourd'hui. J'essaierai donc de ne pas exagérer le rôle que j'ai joué dans l'éducation de mes trois garçons lors des premières années de leur vie. Toutefois, à mon avis, élever trois garçons très énergiques et assez rapprochés est une expérience tout à fait marquante.

Les jeunes mères, aux prises avec sacs, poussettes et enfants, auraient presque besoin d'un troisième bras. Imaginez les efforts supplémentaires qu'elles doivent déployer quand elles ont des jumeaux, voire plusieurs enfants du même âge. Les naissances multiples ne sont certainement pas une situation normale. Ce n'est pas une situation anormale, mais c'est une question qui mérite certainement d'être abordée dans un projet de loi, comme celui qui a été présenté par ma collègue.

J'aimerais aborder plusieurs questions au cours des 10 minutes dont je dispose. Le défi est de trouver le juste équilibre lorsqu'on doit à la fois tenir compte des circonstances particulières entourant les naissances multiples, mettre en place de bonnes politiques sociales raisonnables et justes, et considérer les coûts des programmes pour les contribuables. C'est pourquoi nous devons adopter une stratégie pragmatique et sensée.

Des millions d'employeurs et d'employés contribuent à la caisse d'assurance-emploi. En tant que législateurs, nous devons examiner avec soin les modifications apportées aux lois et aux règlements. Je crois qu'il est dans l'intérêt des Canadiens que ces modifications soient examinées soigneusement, contrairement à celles qui ont été proposées pour le régime d'assurance-emploi, comme la mesure visant le travail pendant une période de prestations et d'autres modifications importantes qui ont eu des effets importants sur les industries saisonnières.

Toutefois, afin que nous puissions prendre une décision éclairée à l'égard du projet de loi, je crois qu'il faut répondre à certaines questions. Je ne pense pas que nous ayons tous les renseignements nécessaires. On a parlé de certains aspects, mais je n'ai pas vraiment confiance dans les renseignements dont je dispose. Je crois que nous aurions avantage à examiner cette question de près et à entendre l'avis de témoins pour et contre cette proposition. Cela serait utile tant au comité qu'à la Chambre dans leur étude de cette dernière.

Cela étant dit, je crois que nous ne pouvons pas être contre l'objectif du projet de loi, qui est d'aider les familles à composer avec des circonstances imprévues et difficiles. C'est pourquoi je tiens à appuyer le renvoi du projet de loi au comité afin que nous puissions en établir les avantages.

Le Canada est l'un des pays les plus généreux en ce qui a trait aux prestations de maternité et de paternité. Étant un fier député libéral, je crois que le Parti libéral a beaucoup contribué à la réputation du pays dans le monde. En 1971, le gouvernement dirigé par le premier ministre Pierre Trudeau a mis en place le premier congé de maternité, le congé de maternité de 15 semaines. Quelque 19 ans plus tard, le gouvernement du premier ministre Chrétien a augmenté la durée de ces prestations parentales pour la faire passer à 35 semaines, et il a réduit le nombre d'heures requis pour être admissible, lequel est passé de 700 à 600, permettant ainsi à un plus

grand nombre de parents de consacrer plus de temps à prendre soin de leurs enfants sans craindre de perdre leur emploi ou de ne pas avoir de revenu.

● (1130)

Il convient de faire remarquer que mon collègue de Durham parle au nom du Parti conservateur et que, lorsque M. Chrétien a présenté la loi prévoyant l'augmentation des prestations, l'Alliance canadienne a, en fait, voté contre celle-ci. Je ne suis donc pas étonné d'entendre que le député n'appuie pas ce projet de loi.

Le projet de loi C-464 est louable parce qu'il vise à aider les parents qui se trouvent dans une situation spéciale. Je pense que tous les députés conviendront que le fait de donner naissance à de multiples enfants constitue une situation très spéciale. Pensons aux quintuplées Dionne, qui étaient très spéciales, et qui ont suscité l'enthousiasme et stimulé l'imagination du pays tout entier. Dans bien des naissances multiples — que ce soit des jumeaux, des triplets ou des quintuplés —, des problèmes surviennent pendant la grossesse et l'accouchement. Les parents et les enfants subissent un stress physique, émotionnel et psychologique, sans parler du fardeau financier provoqué par des naissances multiples. Je pense qu'il vaut la peine de parler de ces problèmes importants.

Selon Naissances multiples Canada, 57 % des jumeaux et 98 % des enfants nés de grossesses multiples d'ordre supérieur naissent prématurément et présentent un poids inférieur et des problèmes postnataux. On ne peut nier ces problèmes ni en amoindrir la gravité. Voilà certaines des raisons fondamentales pour lesquelles nous devrions au moins étudier ce projet de loi.

Toutefois, certains arguments avancés à l'appui du projet de loi ne sont pas sans faille. Par exemple, certains font valoir que, puisque des pays européens offrent des prestations supplémentaires en cas de naissances multiples, le Canada devrait en faire autant. Toutefois, dans la majorité de ces pays, les prestations totales sont moins généreuses que celles offertes par le système actuel au Canada.

Selon les partisans du projet de loi, les difficultés supplémentaires avec lesquelles les parents doivent composer lors de naissances multiples justifient que l'on accorde à ceux-ci 35 semaines de congé et de prestations d'assurance-emploi supplémentaires. Si les parents d'un enfant ont droit à 35 semaines, les parents de jumeaux devraient automatiquement avoir droit au double ou, à tout le moins, être admissibles au double. Or, je ne suis pas convaincu que des jumeaux représentent le double du travail. Par conséquent, il ne m'apparaît pas logique d'établir une corrélation en ce sens et de simplement multiplier par deux les 35 semaines. D'ailleurs, je ne suis pas certain que nous puissions le faire.

En tant que députés, notre tâche devrait être de prendre de bonnes mesures, qui aident les parents, mais qui sont également responsables, au sens où elles permettent de préserver la caisse d'assurance-emploi.

Selon le directeur parlementaire du budget, il y a environ 13 000 naissances multiples par année, et 6 700 parents seraient admissibles à un prolongement des prestations. Il estime le coût de cette mesure à environ 80 millions de dollars par année. Même si ce montant peut sembler assez élevé, il est comparable à celui du projet de loi C-44, la mesure législative du gouvernement qui a créé une nouvelle prestation parentale spéciale l'automne dernier. Voilà une autre raison pour laquelle il faut absolument renvoyer le projet de loi au comité.

*Initiatives parlementaires*

Mon temps de parole s'achève, je vais donc récapituler. Je suis convaincu qu'il y a des points sur lesquels la Chambre peut s'entendre. Les naissances multiples sont plutôt rares. Le critère le plus pertinent pour déterminer si le projet de loi devrait aller de l'avant n'est pas de savoir si nous sommes tous d'accord avec l'idée d'accorder aux parents de jumeaux, de triplets ou autre le double de ce qu'obtiennent les parents d'un seul enfant. Le projet de loi est à l'étape de la deuxième lecture, il s'agit donc surtout d'obtenir davantage d'information.

● (1135)

Dans ce cas-ci, je crois que nous devrions tous appuyer le projet de loi. Je ne sais pas s'il convient de doubler les prestations, mais je crois que nous devrions reconnaître les difficultés avec lesquels doivent composer les parents dans le cas de naissances multiples et, à tout le moins, appuyer le renvoi du projet de loi au comité.

[Français]

**Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD):** Monsieur le Président, je désire d'abord remercier mes collègues, particulièrement la députée de Verchères—Les Patriotes de son apport constructif à la réflexion que nous devons avoir à titre de député sur la question des congés parentaux lors de naissances ou d'adoptions multiples. Il s'agit d'un débat important qui doit s'adapter à la réalité des familles modernes lorsqu'il est question de concilier les exigences du marché du travail et celles des familles.

Au Canada, les naissances multiples sont à la hausse. Plus de 100 000 enfants de moins de 13 ans proviennent de naissances multiples. De ce nombre, 41 000 ont moins de cinq ans. En 1974 et 1990, les naissances de jumeaux ont augmenté de 35 % alors que celles des triplés et des quadruplés ont fait un bond de 250 %.

Si les bébés de naissances multiples représentent 2 % des naissances au Canada, ils contribuent à 16 % des naissances de petit poids. Un peu moins de 50 % des jumeaux naissent prématurément ou sont de petit poids alors que la proportion passe à 90 % s'il s'agit de triplés, de quadruplés ou de quintuplés. Ces bébés nécessiteront donc plus d'attention et de soin.

Le bébé de petit poids et les bébés prématurés ont plus besoin d'aide que l'enfant à terme, surtout s'il est très petit et s'il est né à moins de 35 semaines de grossesse. Le prématuré a besoin d'aide pour survivre hors de l'utérus de sa mère. Il peut avoir des besoins spéciaux, car certaines parties de son corps n'ont pas eu le temps de se développer complètement. Le prématuré peut avoir de la difficulté à respirer, parce que ses poumons ne sont pas complètement formés. Il a souvent du mal à respirer, à s'alimenter et à maintenir sa température corporelle. En milieu hospitalier, il sera souvent placé dans un incubateur afin de maintenir sa température corporelle plus élevée.

Les naissances prématurées constituent un problème de santé publique important, puisqu'elles sont la principale cause de mortalité infantile dans plusieurs pays. Elles entraînent des coûts de soins de santé considérables et des dépenses majeures pour les familles après la naissance.

Comme l'a dit la députée de Verchères—Les Patriotes, les défis auxquels font face les familles sont énormes et constants. Les naissances issues de grossesses multiples sont souvent prématurées et les bébés exposés à des troubles de développement et des séquelles permanentes. Le niveau de stress de ces familles est accru sur les plans physique et financier. Le NPD souhaite leur donner un répit et les appuyer dès le départ.

En Amérique du Nord, le taux des naissances prématurées a augmenté au cours des dernières décennies. Plusieurs facteurs, dont celui des grossesses tardives et le recours aux techniques de procréation assistée, ont contribué à l'augmentation des naissances multiples et des accouchements prématurés. Les interventions obstétricales plus nombreuses, soit celles liées aux naissances prématurées justifiées pour des raisons médicales, sont en bonne partie responsables de cette augmentation. Au Canada, le taux des naissances prématurées a augmenté régulièrement, passant de quelque 6 % au début des années 1980 à 8 % ces dernières années.

Les mères vivant dans des quartiers à faible revenu peuvent faire face à de nombreux désavantages sociaux et économiques. Dans les quartiers pauvres, on retrouve un taux plus élevé de chômage, un niveau de scolarité plus bas, un taux élevé de tabagisme, de consommation d'alcool et de drogues. Il est évident que ces mères auront besoin de plus de soutien.

Normalement, en vertu de la loi canadienne, les parents peuvent prendre au total 35 semaines de congé parental à la suite de naissance ou de l'adoption d'un enfant tout en recevant des prestations prévues à la Loi sur l'assurance-emploi du Canada. Ces mesures s'appliquent peu importe le nombre d'enfants nés ou adoptés en même temps. Cela relève déjà du programme de l'assurance-emploi du Canada.

Le Code canadien du travail permet aux parents naturels et adoptifs de prendre un congé parental pouvant atteindre 37 semaines et ceci aux mêmes conditions que le congé de maternité, c'est-à-dire que les employés, y compris les cadres, les gestionnaires, les professionnels, ont droit à 17 semaines de congé de maternité s'ils ont accompli au moins six mois consécutifs d'emploi continu auprès d'un même employeur avant le début de leur congé.

Il est possible de prendre ce congé de maternité à tout moment pendant la période qui commence 11 semaines avant la date prévue de l'accouchement et qui se termine 17 semaines après la date effective de l'accouchement. L'employée qui a donné naissance à un enfant peut prendre à la fois un congé de maternité et un congé parental, mais pendant une seule période pour chaque type de congé. Ceux qui désirent prendre un congé parental doivent le faire en un seul bloc d'une période continue non entrecoupée de périodes de travail.

● (1140)

De plus, l'employé, mère ou père, qui prend soin d'un nouveau-né ou d'un enfant nouvellement adopté a droit à un congé parental pouvant aller jusqu'à 37 semaines, comme on l'a dit tout à l'heure. Cependant, la durée totale du congé de maternité et du congé parental ne doit pas dépasser 52 semaines.

Ce que demande la députée de Verchères—Les Patriotes, par ce projet de loi, n'est pas une chose nouvelle ailleurs dans le monde. Par exemple, au grand-duché de Luxembourg, le congé parental représente un droit individuel pour chacun des deux parents qui travaillent tous les deux. Chaque parent qui remplit les conditions d'octroi a droit, sur sa demande, à un congé parental de six mois à temps plein, par enfant. En cas d'accouchement ou d'adoption multiple, la durée du congé est multipliée par le nombre d'enfants de la même naissance ou adoption. S'ils sont quatre, c'est multiplié par quatre.

*Initiatives parlementaires*

Un père de famille norvégien va bientôt pouvoir prendre 14 semaines de congé pour s'occuper de son nouveau-né, tout en percevant 100 % de son salaire. Un parti membre de la coalition gouvernementale a annoncé, le vendredi 5 octobre 2012, que le gouvernement allait allonger de deux semaines le congé parental pour le porter à 49 semaines pleinement rémunérées, et à 59 semaines à 80 % du salaire. On est loin de là.

En Norvège, le congé parental englobe le congé maternité et le congé paternité. Sur ces 49 semaines, la part minimale du père, qui n'est pas transférable à la mère, sera portée de 12 à 14 semaines. La mesure, qui entrera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2013, a été officiellement annoncée dans le projet de loi des finances présenté le 8 octobre dernier. Cette disposition vise à impliquer davantage les hommes dans l'éducation des enfants, mais aussi à aplanir les inégalités professionnelles entre les sexes, les mères étant souvent pénalisées par une absence prolongée de leur emploi. Elle fera du système norvégien l'un des plus généreux au monde.

L'état actuel des choses est problématique. Le Canada n'est plus un leader en ce qui concerne le bien-être des enfants. Parmi les pays de l'OCDE, le Canada se classe dans le dernier tiers en ce qui concerne la mortalité infantile, la santé, la sécurité et la pauvreté. Le Canada était peut-être un leader en 1971, mais une mise à niveau est nécessaire en 2013.

Les déterminants sociaux de la santé sont de plus en plus reconnus et étudiés. Plusieurs organismes qui s'intéressent à la santé les étudient. Un de ces organismes, et non le moindre, est l'Organisation mondiale de la santé. L'OMS définit les déterminants sociaux de la santé comme les circonstances dans lesquelles les individus naissent, grandissent, vivent, travaillent, vieillissent, ainsi que les systèmes mis en place pour faire face à la maladie.

Nous savons que les parents qui mettent au monde des jumeaux et des triplés ont beaucoup plus de difficultés à arriver. Le congé parental permet aux parents d'un enfant en bas âge d'interrompre leur carrière professionnelle ou de la réduire pour assurer une présence auprès de cet enfant à des moments importants de son développement, tout en ayant la certitude de retrouver leur poste de travail à la fin du congé.

En conclusion, devant la forte croissance des naissances multiples au Québec et au pays, la députée de Verchères—Les Patriotes a déposé un projet de loi d'intérêt privé visant à appuyer financièrement les familles dans le cas de naissance ou d'adoption multiple. La députée met l'enfant au cœur de nos priorités. Le NPD l'appuie. La population et surtout les parents connaissant des naissances multiples l'appuient. Je la remercie.

• (1145)

[Traduction]

**Mme Kellie Leitch (secrétaire parlementaire de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et de la ministre du Travail, PCC):** Monsieur le Président, il est bien certain que les enfants sont une bénédiction. Si je suis devenue chirurgienne orthopédiste en pédiatrie, c'est en partie à cause de mon amour pour les enfants; je comprends donc très bien les motifs purement humanitaires pour lesquels la députée a présenté ce projet de loi. L'acceptation de cette mesure telle quelle serait néanmoins contraire à l'esprit de la Loi sur l'assurance-emploi, comme je vais l'expliquer.

La Loi sur l'assurance-emploi est très claire en ce qui concerne les naissances multiples. Elle précise que, pour chaque grossesse ou adoption, les prestations parentales de l'assurance-emploi peuvent être touchées pendant une période maximale de 35 semaines, quel

que soit le nombre d'enfants nés ou adoptés. Les prestations peuvent être versées à un seul parent ou partagées entre les deux, simultanément ou consécutivement. La Cour d'appel fédérale a récemment statué sur cette question, confirmant la loi dans sa forme actuelle et rejetant l'argument de traitement inégal fondé sur la Charte des droits et libertés.

Le projet de loi a pour but de faire passer de 35 à 70 le nombre de semaines pendant lesquelles des prestations parentales peuvent être versées dans le cas de naissances ou d'adoptions multiples. Contrairement aux programmes d'aide sociale, où la situation ou les besoins financiers de chaque requérant sont pris en considération pour la détermination de l'admissibilité, l'assurance-emploi est un programme d'assurance. C'est à la perte de salaire que l'assurance s'applique. Les prestations d'assurance-emploi remplacent une partie du salaire dont la personne est privée pendant la période où elle est absente du travail. Permettre la modification prévue par le projet de loi minerait la nature même du programme d'assurance-emploi et en changerait l'objectif.

En plus des prestations parentales de 35 semaines, la nouvelle mère a droit à des prestations de maternité de 15 semaines. Ces prestations ont pour but de la protéger d'une perte de revenus pendant la période entourant l'accouchement, où elle est physiquement incapable de travailler ou de chercher du travail. Le programme d'assurance-emploi fait en sorte que les parents qui travaillent et connaissent une perte de revenu obtiennent du soutien pour établir un équilibre entre les exigences du travail et celles de la famille en leur procurant la souplesse nécessaire pour demeurer à la maison et s'occuper de leurs enfants, de leur nouveau-né ou de leur enfant adoptif.

Grâce à la Loi visant à aider les familles dans le besoin, le gouvernement a récemment mis en place plusieurs initiatives afin d'offrir une plus grande stabilité financière aux parents éprouvant des difficultés. Nous avons modifié la Loi sur l'assurance-emploi pour permettre à ceux qui sont devenus malades ou se sont blessés pendant qu'ils recevaient des prestations parentales d'accéder plus facilement aux prestations de maladie de l'assurance-emploi. De plus, nous avons prévu une nouvelle prestation d'assurance-emploi pour les parents d'enfants gravement malades afin que les familles n'éprouvent pas de difficultés financières indues à cause de la maladie de leurs enfants.

En tant que chirurgienne orthopédiste en pédiatrie, je sais que la maladie d'un enfant est un lourd fardeau pour une famille. Ayant vu des parents présents au chevet de leur enfant, je peux dire par expérience qu'il est d'une importance cruciale que les parents soient là quand leur enfant a besoin d'eux. Les parents de Simcoe—Grey, la circonscription que je représente, ont affirmé qu'ils étaient très heureux que le gouvernement ait effectué cet investissement important pour aider les familles au moment où elles en ont le plus besoin.

En outre, nous avons prévu le versement d'une prestation aux parents d'enfants assassinés ou portés disparus. Ces parents subissent un énorme stress émotionnel et doivent souvent s'absenter de leur travail pour surmonter cette tragédie ou participer au processus de justice pénale.

*Initiatives parlementaires*

Nous reconnaissons notre responsabilité d'aider les parents à concilier travail et famille. Nous avons démontré, à maintes reprises, que nous sommes déterminés à aider les familles et nous continuerons dans cette voie. Nous avons, au moyen du Plan d'action économique du Canada, bonifié la prestation universelle pour la garde d'enfants afin d'aider plus de 2 millions de jeunes enfants et 1,5 million de familles chaque année. Depuis qu'elle a été créée, cette prestation a permis de sortir environ 22 000 familles de la pauvreté.

Nous aidons les parents qui travaillent en investissant considérablement dans la création de nouvelles places en garderie. Le gouvernement a alloué des milliards de dollars pour soutenir le développement de la petite enfance et la garde des enfants au moyen de transferts aux provinces et aux territoires, de dépenses directes et de mesures fiscales pour les familles canadiennes. La prestation fiscale canadienne pour enfants et le supplément de la prestation nationale pour enfants nous ont permis d'aider les familles à faible et à moyen revenu.

En outre, grâce aux programmes de placement en famille d'accueil aux fins d'adoption, les parents d'accueil sont admissibles aux prestations parentales d'assurance-emploi dès qu'ils ont entamé les démarches pour adopter un enfant qui leur a été confié. Qui plus est, les travailleurs autonomes peuvent maintenant cotiser au programme d'assurance-emploi ce qui leur permet de recevoir les prestations de maternité, de maladie et de compassion, ainsi que les prestations parentales. Aussi, la période d'admissibilité aux prestations parentales d'assurance-emploi a été prolongée pour les membres des Forces canadiennes rappelés en service pendant un tel congé ou dont le congé a été reporté en raison d'exigences militaires.

En ce qui concerne la modification proposée à l'assurance-emploi, nous avons estimé que sa mise en œuvre coûterait environ 100 millions de dollars par an aux travailleurs et aux employeurs. Ce montant s'ajouterait aux 4 milliards de dollars par année que coûteraient les mesures d'assurance-emploi que voudrait créer le NPD, notamment une année de travail de 360 heures qui entraînerait une hausse de 16 % des primes d'assurance-emploi.

• (1150)

À l'automne 2001, j'ai eu la chance de participer aux consultations sur l'établissement des taux de cotisation à l'assurance-emploi. J'ai entendu des entrepreneurs et des travailleurs d'un bout à l'autre du pays parler de l'importance d'établir des taux de cotisation stables et prévisibles. Alors que le gouvernement a conçu un nouveau mécanisme de fixation des taux afin que les cotisations à l'assurance-emploi soient stables et prévisibles, le NPD propose des mesures qui feraient grimper ces cotisations de plus de 16% en une seule année.

La mère ou le père qui prend soin de son enfant joue le rôle le plus important qui soit. La famille constitue l'unité fondamentale de la société, l'épine dorsale d'un pays prospère. Le gouvernement n'a cessé de montrer son engagement à venir en aide aux familles. Toutefois, en cette période de fragilité économique, quand les petites entreprises s'inquiètent des cotisations d'assurance-emploi, il serait financièrement irresponsable d'appuyer un projet de loi qui feraient augmenter celles-ci.

Je comprends que la députée avait de bonnes intentions en proposant ce projet de loi, et je partage parfaitement son désir de soutenir davantage les familles canadiennes — comme nous l'avons fait récemment dans le cadre du projet de loi C-44, Loi visant à aider les familles dans le besoin —, mais je ne peux appuyer le projet de loi en ce moment parce qu'il aurait d'énormes répercussions

négatives sur les petites entreprises dans ma circonscription, Simcoe—Grey, en faisant hausser les cotisations d'assurance-emploi.

J'invite tous les députés à se joindre à moi pour voter contre cette mesure législative, qui imposerait un lourd fardeau aux petites entreprises, aux employeurs et aux employés du pays.

[Français]

**Mme Mylène Freeman (Argenteuil—Papineau—Mirabel, NPD):** Monsieur le Président, avant de commencer, puis-je vous demander combien de temps je vais avoir?

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Il y a probablement assez de temps pour 10 minutes.

**Mme Mylène Freeman:** Monsieur le Président, je vous remercie de la clarification.

Je suis heureuse de prendre la parole pour appuyer le projet de loi de ma collègue de Verchères—Les Patriotes. Le projet de loi C-464, Loi modifiant le Code canadien du travail et la Loi sur l'assurance-emploi, qui donnerait un congé parental plus long lors de naissances ou d'adoptions multiples, n'est vraiment qu'une égalisation du traitement des parents d'enfants multiples.

Ce projet de loi a pour but de régler une situation très simple. Les parents reçoivent normalement 35 semaines de congé parental et de prestations parentales par enfant, mais cela n'est pas le cas quand les parents ont des jumeaux ou des enfants multiples. Cette différence de traitement n'est fondée que sur la date de naissance des enfants. Les parents de jumeaux, d'enfants multiples ou qui adoptent plusieurs enfants en même temps seront donc désavantagés.

Ce projet de loi vise à aider ces familles en leur accordant un congé parental plus long ainsi qu'un support financier adéquat. Ce congé pourra aller jusqu'à 72 semaines dans le cas de naissances ou d'adoptions multiples. Ces 72 semaines pourront être partagées entre les deux parents selon leurs besoins. Comme on le sait, toute situation familiale est différente. Alors, on veut toujours que ce soit flexible. Elles peuvent aussi être prises en totalité par un seul parent.

Actuellement, le Code canadien du travail et la Loi sur l'assurance-emploi n'offrent aucune flexibilité dans le cas de naissance multiple ou d'adoption multiple. Il en découle une injustice pour les parents de jumeaux, de triplés, de quadruplés et ainsi de suite, ou pour les parents qui adoptent plusieurs enfants en même temps. Sur le site Web de Service Canada, dans la section sur les prestations de maternité et parentales de l'assurance-emploi, on dit simplement ceci:

Le nombre de semaines de prestations de maternité ou de prestations parentales de l'assurance-emploi auxquelles vous avez droit reste inchangé, même en cas de naissance multiple [...] ou si vous adoptez plus d'un enfant en même temps.

Peut-être que le fait d'avoir plusieurs enfants en même temps peut sembler anecdotique, mais ce n'est pas du tout le cas. C'est une situation assez fréquente et de plus en plus courante. Par exemple, au Québec et au Canada, en 1980, on comptait un jumeau pour 54 naissances. En 2010, le nombre était d'un jumeau pour 33 naissances. On voit donc une augmentation.

Depuis 1981, on observe une augmentation de 50 % des grossesses multiples. C'est donc aujourd'hui 3 % de toutes les grossesses qui sont des grossesses multiples. Si on parlait uniquement de jumeaux, 6 % des enfants venant au monde aujourd'hui seraient donc concernés par cette loi, en plus des grossesses de plus de deux enfants et des cas d'adoption.

Donc, ce n'est quand même pas un chiffre énorme, mais ce sont beaucoup d'enfants qui ont moins accès à leurs parents en début de vie parce qu'ils sont des enfants multiples. Or on veut donner la même chance à tous nos nouveaux-nés.

• (1155)

[Traduction]

Au pays, Statistique Canada et Santé Canada ont observé une augmentation considérable du nombre de naissances de jumeaux, et une hausse encore plus prononcée du nombre de naissances multiples. Tous les jours, plus de 26 mères canadiennes donnent naissance à des enfants multiples. Sans être une conséquence directe, cette hausse des naissances multiples est en grande partie attribuable à la tendance qu'ont les femmes à attendre plus longtemps avant d'avoir des enfants. Avant de fonder une famille, de plus en plus de femmes veulent obtenir un diplôme, démarrer une carrière et stabiliser leur situation économique. Des études révèlent que, plus la femme est âgée, plus la possibilité de concevoir des jumeaux ou des enfants multiples est élevée.

C'est pourquoi il est important d'appuyer le projet de loi et de reconnaître que la situation des mères évolue, et qu'il y aura un plus grand nombre de naissances multiples. Il faut comprendre que le régime d'assurance-emploi doit traiter ces enfants et ces parents équitablement. Lorsqu'elle se penche sur des lois, la Chambre devrait toujours se soucier de l'équité.

[Français]

Je vais brièvement faire référence à un document écrit par un spécialiste de la question, Gisèle Séguin, elle-même mère de jumeaux. Pendant de nombreuses années, elle a été très active au sein de l'Association des parents de jumeaux de sa région.

Son livre, intitulé *Jumeaux: mission possible!*, a été publié par le centre mère-enfant du CHU Sainte-Justine. L'auteure dit que dans le cas d'une grossesse multiple, la situation devient automatiquement à risque. Je pense que ma collègue y a fait allusion. Quand on a une grossesse multiple, on peut arriver à terme plus rapidement. Les enfants exigent plus de soins. Le fait d'être enceinte de plus d'un enfant change probablement nos plans, comme la capacité de retourner aussi rapidement que prévu au travail. De toute évidence, un enfant plus à risque exige une attention accrue de la part des parents.

En outre, le stress financier complique la vie des parents. Élever des jumeaux coûte deux fois plus cher qu'élever un enfant ou deux enfants nés à des moments différents. On parle de deux fois plus de couches, de deux chaises hautes, de deux sièges d'auto. Il faut tout doubler. Quand les enfants n'ont pas le même âge, on peut réutiliser certaines choses, mais dans le cas de jumeaux, c'est deux bicyclettes et deux équipements de hockey en même temps. Effectivement, dans le cas d'une naissance multiple, le coût de l'éducation des enfants double ou triple. Il faut tenir compte du fait qu'élever des enfants issus d'une naissance multiple demande plus d'énergie et occasionne un plus grand stress financier.

Je pense que ma collègue a trouvé à ce problème une bonne solution qui nous permettrait d'appuyer les familles qui connaissent une naissance multiple.

J'espère que les conservateurs, ainsi que tous les députés de la Chambre, reconnaîtront qu'il s'agit vraiment d'offrir un traitement équitable aux enfants et aux parents qui ont connu une naissance multiple. Je suis très contente que ma collègue ait proposé ce projet de loi.

### Initiatives ministérielles

Pour conclure, je demande à tous mes collègues d'appuyer ce projet de loi.

• (1200)

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** La période prévue pour l'étude des affaires émanant des députés est maintenant expirée, et l'ordre est reporté au bas de l'ordre de priorité au *Feuilleton*.

\* \* \*

[Traduction]

### LOI DE 2013 SUR LA SUCCESSION AU TRÔNE

(Projet de loi C-53. L'ordre du jour appelle: Initiatives ministérielles:)

Le 31 janvier 2013—Deuxième lecture du projet de loi C-53, Loi d'assentiment aux modifications apportées à la loi concernant la succession au trône—Le ministre de la Justice.

**L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, il y a eu consultations entre les partis, et je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante. Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, le projet de loi C-53, Loi d'assentiment aux modifications apportées à la loi concernant la succession au trône, soit réputé lu une deuxième fois et renvoyé à un comité plénier, réputé étudié en comité plénier, réputé avoir fait l'objet d'un rapport sans amendement, réputé adopté à l'étape du rapport et réputé lu une troisième fois et adopté.

[Français]

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Le leader du gouvernement à la Chambre des communes a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour proposer cette motion?

**Des voix:** D'accord.

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

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu pour la deuxième fois, étudié en comité plénier, rapport en est fait sans amendements, il est agréé, lu pour la troisième fois et adopté.)

---

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

### LOI SUR LES SERVICES ÉQUITABLES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 1<sup>er</sup> février, de la motion portant que le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NDP):** Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole pour lancer le débat d'aujourd'hui sur le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada.

Je dirai d'abord un mot du secteur ferroviaire au Canada pour préciser le contexte dans lequel doit se situer le débat. Le transport ferroviaire est essentiel à l'économie canadienne, car 70 % du transport de marchandises par voie terrestre se fait par train au pays.

### *Initiatives ministérielles*

L'industrie du rail doit travailler pour le Canada. Sous le gouvernement actuel, notre déficit commercial ne cesse de grossir, ayant atteint près de 2 milliards de dollars en novembre seulement. On ne peut tolérer sous aucun prétexte le manque d'efficacité, les coûts excessifs et le mauvais rendement qui caractérisent notre secteur ferroviaire à l'heure actuelle; notre économie ne le permet pas.

Les clients du fret ferroviaire font des pieds et des mains pour obtenir des services équitables et fiables du CN et du CP, qui exercent pratiquement un monopole sur notre système ferroviaire. Nombreux sont ceux qui ne peuvent même pas obtenir de contrat de service de la part de l'une de ces sociétés. Ceux qui y parviennent ont des contrats pour des services qui ne sont pas fiables et coûtent à notre économie des centaines de millions de dollars chaque année.

Des récoltes qui pourrissent, des usines et des mines où le travail est arrêté, des correspondances manquées avec d'autres modes de transport, tout cela cause du tort aux exportateurs canadiens, nuit à notre compétitivité à l'échelle mondiale et nous coûte des emplois.

Ces problèmes ont une incidence sur un large éventail d'activités économiques, comme l'agriculture, la foresterie, l'industrie minière, l'industrie chimique et l'industrie automobile.

Cela n'a rien de nouveau. Cette situation caractérise l'industrie depuis de nombreuses années et contrarie les clients des services de transport ferroviaire des marchandises au point que 80 % d'entre eux sont désormais insatisfaits des services qu'ils reçoivent. Ils ont exigé des changements, notamment que le gouvernement fédéral passe à l'action en adoptant une mesure législative qui obligerait le CN et le CP à conclure des accords de service avec les expéditeurs.

Toutefois, les changements se sont fait attendre. L'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises a commencé en 2008. Un comité a été formé, un rapport a été produit, une médiation a eu lieu, un autre rapport a été produit, et enfin le ministre a promis l'adoption d'une mesure législative.

Cependant, il semble que ce soit le projet de loi d'initiative parlementaire C-441, présenté par ma collègue, la députée de Trinity—Spadina, qui ait enfin poussé le gouvernement à présenter le projet de loi dont nous sommes saisis.

Ce projet de loi offre une solution mitigée à un problème économique concret. D'abord, il ne s'applique pas aux contrats existants. Il prévoit seulement un processus d'arbitrage coûteux et limité lorsque les négociations en vue de conclure un nouveau contrat échouent. Les clients des services de transport ferroviaire avaient demandé que des amendes soient incluses dans les accords de service, que des normes de rendement soient établies et qu'un processus de résolution des conflits accessible soit prévu. Ces demandes ont été ignorées.

C'est un début, mais il reste encore beaucoup à faire. Nous appuierons le renvoi du projet de loi au comité afin d'y proposer des amendements qui corrigeront les faiblesses et les oublis du projet de loi.

Avant de le renvoyer au comité, je crois que nous devrions étudier sérieusement et rigoureusement les possibilités économiques que nous perdons en raison de la structure et de la réglementation actuelles de notre réseau ferroviaire.

Les problèmes que connaissent actuellement les clients des services de fret découlent du fait que le secteur ferroviaire du Canada est essentiellement un monopole. C'est ce qu'on en a fait en 1995 lorsqu'on a vendu le Canadien National et les rails à des intérêts privés.

En procédant à cette vente, on a essentiellement transformé en monopole un secteur de 10 milliards de dollars qui est au cœur même de l'économie canadienne. Je cite un passage d'un document de Transports Canada sur le transport ferroviaire:

Du nombre total de recettes de l'industrie du transport ferroviaire au pays, le CN compte pour plus de 50 % et le CP pour environ 35 %. Ensemble, le CN et le CP sont responsables de plus de 95 % des tonnes-kilomètres annuelles du secteur ferroviaire canadien, plus de 75 % des voies de l'industrie et les trois quarts du tonnage global transportés par le secteur ferroviaire.

Tant sur le plan économique qu'environnemental, il est important que notre réseau ferroviaire soit pleinement efficace. La solution de rechange au transport ferroviaire des marchandises, c'est le transport routier par camions.

Or, selon le dernier rapport d'inventaire national d'Environnement Canada, qui couvre la période de 1990 à 2010, la majeure partie des émissions de gaz à effet de serre causées par les transports sont attribuables au transport routier. De 1990 à 2010, les émissions produites par le transport routier ont augmenté de 37 mégatonnes, c'est-à-dire de 38 %. Parmi ces 37 mégatonnes, les émissions produites par les véhicules lourds fonctionnant au diesel et les gros camions de marchandises ont augmenté de 20 mégatonnes, ce qui représente une hausse de 101 %.

● (1205)

Il vaut la peine de souligner que l'intensité des émissions de gaz à effet de serre des trains de marchandises a diminué de 24 % entre 1990 et 2008, et qu'il reste beaucoup de place à l'amélioration à ce chapitre pour le transport ferroviaire de marchandises et de passagers.

Nous savons qu'il n'est pas toujours possible de remplacer le transport routier de marchandises par le transport ferroviaire, et vice versa, mais la tendance est préoccupante, non seulement du point de vue de l'environnement, mais aussi compte tenu du problème général de la congestion sur les routes et de ce qu'il en coûte à l'environnement et à l'économie. Il ne fait aucun doute que le plus de marchandises nous transportons par train, le moins de camions engorgent inutilement nos réseaux routiers pour le transport de marchandises.

Il en va de même pour le transport de voyageurs. Il est intéressant de constater que, tandis que les passagers-kilomètres — c'est-à-dire les déplacements de voyageurs — en véhicule motorisé au Canada augmentent depuis longtemps, les passagers-kilomètres par train demeurent pratiquement inchangés après avoir considérablement diminué en 1990. C'est en effet en 1990 que VIA Rail a vu son achalandage chuter de 45 % suite au décret du gouvernement fédéral l'obligeant à abandonner certains couloirs et lignes secondaires. Il s'en est suivi une dégringolade du transport de voyageurs pour VIA, qui est passé d'un sommet d'environ 8 millions de passagers par année dans les années 1980 à un achalandage qui tourne autour de 4 millions de passagers par année depuis.

*Initiatives ministérielles*

Les efforts déployés en vue d'augmenter le service ferroviaire pour les passagers se heurtent au quasi monopole de CN et CP. VIA fait circuler ses trains sur 12 500 kilomètres de voies, mais elle n'est propriétaire que d'à peine 2 % de celles-ci. Quatre-vingt pourcent appartient au CN et au CP, mais surtout au CN. Le reste des voies empruntées par les trains de VIA sont des chemins de fer sur courtes distances détenus et entretenus en fonction du marché du transport des marchandises qu'ils desservent. Par conséquent, puisqu'elle ne possède pratiquement aucune voie ferrée et aucune priorité d'accès, VIA Rail doit négocier des ententes de service ferroviaire avec ces gros transporteurs de marchandises pour offrir son service de transport de passagers et se retrouve coincée entre un quasi monopole et une succession de gouvernement libéraux et conservateurs qui ne reconnaissent pas la valeur durable et l'incroyable potentiel économique et écologique du transport ferroviaire au pays.

L'indifférence du gouvernement à l'égard du potentiel économique et environnemental du transport ferroviaire a des répercussions non seulement sur le transport de marchandises et le transport interurbain de voyageurs, mais aussi sur les villes. Ma ville, Toronto, se heurte à cette indifférence. En effet, des investissements dans l'infrastructure de transport en commun, plus particulièrement dans le transport ferroviaire, sont essentiels pour libérer le potentiel économique de l'agglomération torontoise. L'infrastructure — et plus particulièrement l'infrastructure de transport en commun — est essentielle à la compétitivité des entreprises.

C'est en tout cas l'avis des membres de la chambre de commerce de Toronto, laquelle a fait de l'infrastructure de transport en commun sa priorité absolue. L'étude comparative mondiale annuelle qu'elle a réalisée en 2011 montre pourquoi il est urgent d'investir dans cette infrastructure et de s'en occuper: pour ce qui est du transport, Toronto s'est classée 19<sup>e</sup> sur 24 villes dans le monde. Elle s'est même classée dernière pour ce qui est du temps de déplacement et 16<sup>e</sup> pour les kilomètres parcourus en train. Presque tout le monde s'accorde pour dire que l'absence d'infrastructure adéquate de transport en commun à Toronto et dans la région avoisinante est le principal obstacle à la compétitivité de Toronto sur la scène mondiale. Selon les estimations, les embouteillages coûtent 6 milliards de dollars à l'économie régionale de Toronto chaque année. Ce coût s'élèvera à 15 milliards de dollars si aucune mesure concrète n'est prise.

Il est temps de prendre des mesures concrètes. Le statu quo coûte trop cher pour rien. C'est l'un des grands mystères de l'actuel gouvernement. Il contredit quotidiennement les documents de promotion qu'il publie lui-même. Le gouvernement n'est en aucun cas un bon gestionnaire de l'économie, lui qui reste les bras croisés pendant que les possibilités de croissance économique lui passent sous le nez.

Le projet de loi C-52 n'est qu'une autre solution de facilité proposée par un gouvernement qui ne saisit que lorsqu'il y est forcé les occasions de renforcer l'économie du pays et d'améliorer la vie des Canadiens — et encore là, seulement à contrecoeur.

• (1210)

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, nous reconnaissons que ce projet de loi est important, particulièrement pour le secteur du transport. L'industrie réclame une mesure législative de ce genre depuis plusieurs années, depuis 2007 en fait.

Le député pourrait-il nous dire quelle est la position du NPD à l'égard de la nationalisation de la voie ferrée, ou encore du CN ou du CP? Il semble s'opposer à ce qui s'est produit dans les années 1990.

**M. Matthew Kellway:** Monsieur le Président, notre discussion d'aujourd'hui ne porte pas sur la nationalisation des voies ferrées. Dans mon discours, je déplore la perte d'occasions prometteuses et la vente du Canadien National, conclue en 1995 sous le gouvernement libéral. Nous avons ainsi perdu d'excellentes occasions d'améliorer l'efficacité et la compétitivité du transport ferroviaire des passagers et des marchandises. Et maintenant, nous en subissons les conséquences, surtout du côté du transport des passagers. Nous devons composer avec le fait que VIA Rail n'arrive pas à établir des horaires prioritaires pour le transport des passagers. Il faut aussi noter que, pendant les années 1990, le gouvernement libéral a régulièrement réduit le financement.

• (1215)

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, ce projet de loi prévoit des mesures modestes alors qu'il nous faudrait plutôt un plan détaillé qui mènerait à l'élaboration d'une stratégie nationale des transports, dans laquelle le transport ferroviaire occuperait une place de choix.

J'aimerais signaler au député un point qui me tracasse depuis longtemps en tant qu'apôtre du transport ferroviaire des passagers. Le député a souligné que l'entreprise VIA Rail n'est pas propriétaire des voies ferrées qu'elle utilise, ce qui est tout à fait exact. Elle doit obtenir la permission des transporteurs de marchandises à qui elle loue les voies. Cela devient toutefois de plus en plus difficile, puisque la longueur des trains de marchandises augmente constamment, et qu'ils ne peuvent donc plus utiliser les voies d'évitement. Du fait même, c'est toujours le train de passagers qui, parce qu'il est plus court, doit se ranger sur la voie d'évitement et attendre que le convoi de marchandises soit passé. Cela nuit à l'efficacité du transport de passagers.

Le député aurait-il des commentaires à ce sujet?

**M. Matthew Kellway:** Monsieur le Président, si on veut assurer l'avenir des transports collectifs, on doit d'abord chercher à rendre le transport des passagers plus efficace. Les retombées environnementales seraient considérables. Depuis une vingtaine d'années, l'intensité des émissions dues au transport ferroviaire des passagers a diminué d'environ 26 %, mais il y aurait moyen de faire encore beaucoup mieux.

Ce serait génial si on trouvait le moyen de donner la priorité aux trains de passagers, sans pour autant compromettre le rendement et l'efficacité du transport des marchandises.

[Français]

**M. Raymond Côté (Beauport—Limoilou, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours.

J'ai remarqué que mes collègues conservateurs sont souvent très nombreux lors de cocktails. C'est sûr que les grands groupes consolidés ont plus de facilité à organiser ce genre d'événements, ce qui n'est pas le cas d'un infirmier de la Saskatchewan ou d'un petit industriel.

Étant donné que le gouvernement s'est beaucoup entraîné les pieds à cet égard, comment mon collègue considère-t-il l'écoute qu'a le gouvernement pour les petits entrepreneurs par rapport à celle dont bénéficient les grands groupes?

[Traduction]

**M. Matthew Kellway:** Monsieur le Président, les faits parlent d'eux-mêmes: le gouvernement n'a pas écouté les clients des grandes compagnies de fret. Au total, 80 % d'entre eux se disent insatisfaits des services qu'ils reçoivent.

*Initiatives ministérielles*

Le projet de loi C-52 ne répondra qu'à une partie des préoccupations et des doléances des clients du CN et du CP. Les grandes compagnies de fret ferroviaire, de leur côté, semblent avoir réussi à se faire entendre par ceux qui ont rédigé le projet de loi.

**Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD):** Monsieur le Président, tous les jours, les expéditeurs canadiens pâtissent parce que les services de fret ne sont pas fiables.

Les agriculteurs sont incapables de faire en sorte que leurs céréales, leur soya ou leur canola arrive à temps au port. Résultat: les navires partent sans leurs cargaisons, leurs clients étrangers sont mécontents et leurs récoltes finissent par pourrir. Dans plus de 500 localités qui dépendent de l'industrie forestière, les producteurs de bois d'oeuvre et de papier sont incapables d'expédier leurs produits ou de se faire livrer ce dont ils ont besoin parce que les services ferroviaires sont inconstants, ce qui cause du tort à des centaines de milliers de Canadiens. Les minières, qui représentent le principal employeur d'Autochtones du pays, doivent ralentir leur production parce que le charbon ou le minerai qu'elles extraient n'est pas ramassé à temps.

Les effets sont bien réels: pertes de productivité se chiffrant en centaines de millions de dollars, nombre incalculable d'emplois perdus et baisse de la compétitivité des entreprises canadiennes sur la scène internationale. Les entreprises des secteurs de l'agriculture, de la fabrication et des ressources naturelles auront beau redoubler d'ardeur et faire preuve d'innovation, elles vont toujours se faire damer le pion par leurs concurrentes étrangères si elles ne peuvent garantir le lien avec leurs partenaires exportateurs ni assurer la continuité de la chaîne d'approvisionnement.

Pourquoi en est-il ainsi? Pourquoi nos agriculteurs sont-ils pris à ronger leur frein parce que leurs récoltes ne sont pas ramassées à temps? Pourquoi les minières doivent-elles attendre indéfiniment les wagons qu'on leur avait promis? Pourquoi les papetières se font-elles envoyer des wagons en si mauvais état qu'elles ne peuvent même pas mettre leurs produits dedans? Parce que nous sommes devant un cas flagrant d'abus de pouvoir commercial. Le petit producteur de lentilles du Manitoba ne peut pas compter sur les services de fret du CN — si tant est qu'il puisse se les payer —, et ce, même si le CN a fait des profits de 2,7 milliards l'an dernier. Quant aux entreprises qui sont assez chanceuses pour signer un contrat avec le CN ou le CP, ce qui est loin d'être le cas de toutes, surtout des plus petites, elles doivent vivre avec les nombreuses interruptions de service.

Huit clients sur dix ne sont pas satisfaits des services de transport ferroviaire. Environ 80 % des engagements pris par les compagnies ferroviaires envers les agriculteurs et les exploitants d'élévateurs à grains ne sont pas respectés. Et l'avenir s'annonce encore plus sombre. En effet, 45 % des expéditeurs considèrent que les services ferroviaires de transport de marchandises se sont détériorés au cours des trois dernières années.

Pourquoi sommes-nous si mal en point? Une saine concurrence des marchés fait baisser les prix et crée un équilibre entre l'offre et la demande. Il est loin d'en être ainsi avec le transport ferroviaire de fret. Les clients du fret ferroviaire sont aux prises avec un double monopole bien enraciné. En effet, le CN et le CP dominent, car ils détiennent ensemble presque 95 % du marché. Les recettes du CN représentent à elles seules 57 % du marché, et celles du CP, 38 %. Les 49 exploitants de lignes secondaires, qui transportent les marchandises aux deux lignes principales, se partagent le 5 % du marché restant.

Près de 80 % des expéditeurs ruraux sont captifs, c'est-à-dire qu'ils n'ont d'autre choix que de recourir à l'une des grandes compagnies

ferroviaires qui opère dans leur région, ce qui constitue un parfait exemple de monopole. Les exploitants se voient obligés de payer le prix fort, de souffrir des conséquences d'un service peu fiable et de subir des changements d'horaire sans préavis.

Les Canadiens voient donc leur réputation ternie sur la scène internationale, en raison de l'instabilité de la livraison des marchandises exportées. Il s'agit d'un marché déficient, où on ne répond pas aux demandes légitimes par une offre de services adéquate. Pour reprendre les propos de l'Association canadienne de transport industriel:

L'industrie du transport ferroviaire de marchandises ne fonctionne pas comme un marché concurrentiel normal, d'où l'enjeu majeur qui sous-tend tous les problèmes relatifs au prix et au service évoqués par les expéditeurs ferroviaires [...] Il s'agit d'un marché dominé par les vendeurs.

On sous-entend ici le CN et le CP.

Qu'en est-il des autres modes de transport? Pourquoi les expéditeurs ne laissent-ils pas tomber les compagnies ferroviaires, pour se tourner vers la livraison par camion ou par bateau?

Voici la réponse de l'Association canadienne de transport industriel:

[...] en réalité, changer de moyen de transport n'est pas une solution valable dans plupart des cas. Peut-être qu'il n'y a pas de camions disponibles à court ou à moyen terme et que le volume des marchandises est trop important pour les transporter par camion. [...] Au cours des sept dernières décennies, les compagnies de chemin de fer ont perdu une grande part de marché au profit des entreprises de camionnage. La plupart des clients qui pouvaient tirer avantage de cette option l'ont probablement déjà fait.

● (1220)

Autrement dit, le camionnage ne fonctionne que pour certaines distances, selon la valeur et le volume des marchandises transportées. À titre d'exemple, un train peut transporter en moyenne 10 000 tonnes de potasse. C'est l'équivalent de 385 camions semi-remorques.

Mis à part les considérations liées au coût et au délai de livraison, dans la plupart des cas, il est tout simplement irréaliste de recourir à une telle flotte de camions lorsque la compagnie de chemin de fer ne se présente pas au moment prévu.

Ce ne sont pas que les expéditeurs qui sont prisonniers de cette situation. De nombreux ports canadiens le sont aussi.

De l'Est de Montréal jusqu'au port de Halifax, le CN est la seule grande compagnie de chemin de fer. Une situation semblable prévaut dans le Nord de la Colombie-Britannique, où le CN est la seule compagnie de chemin de fer desservant le port de Prince Rupert. De même, le Sud de la Colombie-Britannique et le Sud de l'Alberta sont exclusivement desservis par le CP. Dans certaines régions du Nord de l'Ontario, les voies principales du CN et du CP sont suffisamment éloignées pour créer une situation de monopole là aussi.

Compte tenu de cette situation, tous les efforts déployés par l'industrie et par le gouvernement doivent viser l'amélioration des services de transport ferroviaire de marchandises, tout en rendant les prix concurrentiels afin que les clients ne soient pas laissés sans défense.

L'un des problèmes fondamentaux, c'est que les expéditeurs, du moins ceux qui ont eu la chance de signer un contrat, ne disposent d'aucun moyen efficace de garantir le respect des contrats.

Selon la Western Grain Elevator Association, les sociétés ferroviaires continuent d'offrir un service inégal « parce qu'elles le peuvent, en l'absence de conséquences juridiques ou financières concrètes ».

*Initiatives ministérielles*

Les sociétés ferroviaires ont beau n'avoir aucune conséquence à assumer en cas de rendement inadéquat, ce n'est pas le cas des expéditeurs.

En effet, le CN et le CP imposent des frais supplémentaires aux expéditeurs dont le volume de marchandise est inférieur à ce qui avait été déclaré, ou dont la marchandise est chargée en retard dans les wagons. Les sociétés ferroviaires, elles, ne peuvent encourir de pénalité. Si les wagons ne sont pas là à temps, ou si les biens sont livrés en retard, elles s'en lavent les mains. Peu importe ce qu'elles font, elles ne paient jamais un sou d'amende — ou peut-être devrais-je dire cinq sous aujourd'hui. L'expéditeur, lui, n'a d'autre choix que de payer une amende imposée par la société ferroviaire. C'est une situation plutôt désavantageuse pour les clients des services ferroviaires.

Qu'a fait le gouvernement pour les protéger?

Depuis des années, il se contente de parler et de faire des promesses. En 2007, il a promis de lancer une enquête indépendante. En 2008 commença l'examen tant attendu des services de transport ferroviaire des marchandises. Pendant près de trois ans, les experts ont recueilli de l'information, parlé aux expéditeurs et aux sociétés ferroviaires et commandé un sondage des plus révélateurs avant de formuler huit recommandations clés. Le rapport final a été présenté au début de 2011.

Le ministre des Transports a promis une initiative législative à ce moment-là. Que s'est-il passé? Des élections ont été déclenchées. Après les élections, on a continué à en parler.

Plus de six mois après le rapport final, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, ayant décidé qu'il n'était pas encore temps de passer à l'action, a créé le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes.

Bien évidemment, le ministre des Transports, ne voulant pas être en reste, a lancé un processus de médiation entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires à la fin de 2011.

Cependant, comme on s'y attendait, le processus n'a mené à rien à cause du déséquilibre total du pouvoir. Le CN et le CP n'étaient pas disposés à faire des concessions durant les quelques rondes de négociation. Même en l'absence de résultats concrets, le président, Jim Dinning, a publié un rapport en juin 2012.

• (1225)

Les néo-démocrates ont accordé leur appui aux expéditeurs depuis le début. J'ai d'ailleurs présenté mon propre projet de loi, la Loi sur la protection des clients des compagnies de chemin de fer, qui est fondé sur les recommandations énoncées dans ces rapports. À maintes reprises, j'ai demandé au ministre d'offrir aux clients les services ferroviaires équitables, fiables et abordables dont ils ont besoin pour prospérer et renforcer l'économie canadienne.

Les expéditeurs ont régulièrement demandé au gouvernement fédéral de régler les principaux problèmes. Ils en parlent depuis au moins une dizaine d'années. Après tous ces débats et toutes ces enquêtes, on pourrait s'attendre à ce que le gouvernement présente une mesure législative à toute épreuve qui protégerait les clients des services ferroviaires, rendrait les règles du jeu équitables pour toutes les parties et rétablirait la balance des pouvoirs. Malheureusement, même si le projet de loi C-52 constitue un pas dans la bonne direction, il ne permet pas de mettre en place les mesures souhaitées.

Pourquoi? Même si le projet de loi donnait aux expéditeurs le droit de conclure un accord de service, il n'existe pas de modèle ou de lignes directrices à l'appui de ce droit. Les expéditeurs veulent un modèle d'accord de service qui leur donnera — à eux et aux

compagnies ferroviaires — la possibilité de négocier, tout en proposant déjà certaines modalités, comme des mesures du rendement et des conséquences en cas de non-exécution. Or, il n'est pas question d'un tel modèle dans la mesure législative.

Ainsi, le projet de loi ne fait nullement mention des aspects qui devraient figurer dans les accords de service. Bon nombre d'expéditeurs craignent déjà d'avoir remporté une fausse victoire. Ils entreprendront des négociations avec une compagnie ferroviaire en sachant qu'ils ont droit à un accord, mais que chaque aspect de cet accord sera une concession de la part du CN et du CP. On ne peut pas dire que c'est un très bon point de départ.

De nombreux expéditeurs sont déçus de constater qu'aucune sanction en cas de non-exécution n'est prévue dans la mesure. Les clients des services ferroviaires ont désespérément besoin que des amendes soient incluses dans les accords de service afin d'obtenir un dédommagement en cas d'interruption des services, puisque de telles interruptions peuvent causer des préjudices et des pertes de productivité. Dans sa forme actuelle, la mesure législative prévoit uniquement des amendes pouvant aller jusqu'à 100 000 \$ si l'une des parties fait fi d'une décision arbitrale. Le processus est uniquement offert aux expéditeurs qui négocient un accord de service pour la première fois.

Ce qui pose également problème, c'est le fait qu'une amende de ce type serait versée au gouvernement fédéral, et non au client. Pour avoir un véritable effet dissuasif, les amendes devraient être beaucoup plus élevées. Il ne faut pas oublier que les services ferroviaires peu fiables coûtent des millions de dollars aux consommateurs. Or, l'an dernier, le CN a fait 2,7 milliards de dollars de profits.

Une autre lacune du projet de loi C-52, c'est que seuls les expéditeurs qui négocient de nouveaux contrats pourront se prévaloir du nouveau processus d'arbitrage. Au lieu d'offrir de l'aide rapide et fiable à tous les expéditeurs au moyen d'un mécanisme de règlement des conflits, le projet de loi C-52 ne permettra qu'à un petit groupe d'expéditeurs de bénéficier de l'arbitrage. L'autre problème, c'est que le processus d'arbitrage prévu dans la mesure législative pourrait s'avérer trop coûteux pour les petits expéditeurs. Il est injuste et biaisé d'exiger que les expéditeurs démontrent qu'ils ont besoin de services ferroviaires et que, en fait, ils en sont tributaires.

Le projet de loi C-52 ne s'appliquera qu'aux nouveaux accords de service, et non à ceux qui existent déjà. Cela signifie que de nombreux expéditeurs devront continuer de se contenter de services peu fiables, inéquitables et inabordables. Ils ne pourront toujours pas avoir recours à un processus de règlement des conflits en cas de non-respect d'un accord de service en vigueur.

Le projet de loi n'aborde même pas le problème pourtant évident lié à la tarification. Depuis des années, les expéditeurs se plaignent des tarifs marchandises non concurrentiels. Il arrive souvent que les expéditeurs doivent payer des tarifs qui sont trois fois plus élevés que les coûts variables ou directs que doivent assumer les sociétés ferroviaires au titre des services. Pourquoi? Tout simplement parce qu'on les laisse faire. Le client n'a même pas le choix.

Le gouvernement laisse passer la possibilité d'offrir aux clients des sociétés ferroviaires des services de transport des marchandises qui sont équitables, fiables et à prix concurrentiels. Il pourrait ainsi les protéger véritablement contre des services peu fiables, des prix abusifs et un monopole qui fait perdre des millions de dollars aux secteurs agricole, forestier et minier.

*Initiatives ministérielles*

• (1230)

En conclusion, le gouvernement fédéral doit manifestement passer à l'action afin d'uniformiser les règles du jeu pour les clients et les expéditeurs, dont beaucoup sont exportateurs. Ils méritent des services de transport ferroviaire des marchandises à la fois équitables, fiables et abordables, qui leur permettront d'être concurrentiels et de survivre.

Le projet de loi C-52 représente un pas dans la bonne direction, mais il est loin de combler les attentes de bien des expéditeurs. Ainsi, il laisserait en plan bon nombre de clients des services de transport ferroviaire des marchandises. De plus, il ne propose aucun accord type, ce qui obligera les clients à partir de zéro. En outre, il ne prévoit aucune compensation pour service déficient. Quelles conséquences y aura-t-il à ne pas offrir un service fiable? Pas grand-chose. Enfin, le projet de loi ne réduirait en rien le pouvoir monopolistique des géants ferroviaires et ne mettrait pas fin aux tarifs excessifs.

Au comité, je m'emploierai à améliorer le projet de loi en tenant compte des principales exigences des clients. Je tendrai la main au gouvernement et aux expéditeurs en vue de remédier aux lacunes du projet de loi C-52. J'ai bon espoir que nous pouvons renforcer le projet de loi et le rendre plus efficace. Les entreprises canadiennes ont enfin à la portée de la main des services fiables et abordables pour le transport ferroviaire des marchandises.

Notre pays a été bâti grâce au chemin de fer. Nous devons remettre le réseau ferroviaire au service de tous, notamment les agriculteurs des Prairies, les travailleurs des usines de papier du Québec et les mineurs de la Colombie-Britannique.

• (1235)

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de son excellent exposé sur ce qui manque dans le projet de loi. J'aimerais toutefois parler quelques instants d'autre chose que de la tarification, qui, comme elle l'a fait remarquer à juste titre, est un problème évident, pour poser une question sur une chose qui me préoccupe. Les transporteurs qui ont le contrôle des services de fret privés ont réduit dangereusement leurs effectifs à bord des trains.

Il n'y a maintenant plus personne dans le dernier wagon, soit le fourgon de queue, comme l'exigeait le règlement à une époque, pour assurer la sécurité. Je crois que le déversement au lac Wabamun, dont la députée d'Edmonton—Strathcona a beaucoup entendu parler, est survenu en grandement partie en raison de la suppression de postes importants dont la fonction était d'assurer la sécurité à bord des trains de marchandises.

Le service doit être fiable et sécuritaire. Il y a beaucoup trop de déraillements.

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le Président, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a fait une série de recommandations, notamment sur le personnel. D'autres portent sur la nécessité d'installer des dispositifs technologiques évolués dans les wagons. Par exemple, il n'y a toujours pas d'enregistreur de conversation dans la cabine de pilotage des locomotives, même si cela fait huit ans qu'on en a recommandé l'installation.

Un système de commande intégrale des trains, qui immobiliserait automatiquement le train, a également été recommandé. Si le chef de train ignorait un projecteur, un rail ou un feu rouge, le système, qui est doté d'un GPS, freinerait automatiquement le train. Malheureusement, le ministre ne tient pas compte non plus de cette recommandation. Aux États-Unis, tous les trains doivent être munis

d'un système de freinage automatique, mais ce n'est pas prévu dans la loi canadienne.

Par conséquent, le personnel et les technologies nécessaires doivent être en place pour assurer des services ferroviaires sûrs.

**Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD):** Monsieur le Président, je reviens sur la dernière question et j'aimerais que la députée donne des précisions.

Il est évident que le projet de loi, dans une certaine mesure, répond aux préoccupations de l'industrie, qui veut, et qui doit, transporter et aussi exporter de l'équipement, des fournitures et des produits par train. L'inspection et l'entretien adéquats des chemins de fer sont aussi importants pour les expéditeurs, parce que la population s'inquiète grandement lorsqu'elle entend parler d'une série de déraillements. Comme on l'a déjà dit, nous nous sommes rendu compte d'un certain nombre de choses lors du déversement survenu au lac Wabamun, qui fut le plus important déversement de mazout brut en eau douce à survenir en Amérique du Nord. Entre autres, le long des chemins de fer, on n'a pas l'équipement nécessaire pour intervenir rapidement en cas de déversement. Ce genre de situation pourrait retarder le départ d'un train, puis de deux, et ainsi de suite jusqu'à l'engorgement.

La députée pourrait-elle expliquer pourquoi il faut regrouper ces questions et aussi parler de l'importance de l'entretien des chemins de fer et de l'augmentation du transport de matières dangereuses? Il est très intéressant de constater qu'il y a un vaste débat public sur les risques potentiels associés au transport du bitume par pipeline, alors qu'il serait encore plus dangereux de...

• (1240)

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** À l'ordre. Le temps est limité, même si on prévoit 10 minutes.

La députée de Trinity—Spadina a la parole.

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le Président, la situation vient du déséquilibre important entre l'offre et la demande. Nous avons fondamentalement affaire à un monopole, et le gouvernement est très réticent à agir. Les recommandations de plusieurs organismes n'ont pas été appliquées, notamment celles du Bureau du vérificateur général, qui a souligné l'importance de faire un suivi et de mettre en oeuvre les mesures recommandées lorsqu'il y a eu déversement de matières dangereuses. Le Bureau de la sécurité des transports a recommandé des moyens à prendre pour assurer la sécurité. Pourtant, la liste des recommandations de cet organisme qui n'ont pas été mises en oeuvre est très longue. Le gouvernement parle de la situation, mais, malheureusement, n'agit pas concrètement pour y remédier, par exemple en prévoyant un système standard d'enregistrement des conversations dans la cabine, pour que nous puissions déterminer ce qui a causé l'accident.

**M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD):** Monsieur le Président, nous savons que les clients utilisant le transport ferroviaire de marchandises sont très insatisfaits. Depuis un certain temps, un grand nombre d'entre eux se plaignent beaucoup des services de transport de marchandises qui leur sont fournis. Plus des trois quarts des utilisateurs du transport ferroviaire des marchandises sont passablement inquiets. La députée a souligné quelques motifs d'inquiétude et a proposé quelques solutions.

La députée pourrait-elle nous en dire davantage sur ces solutions en les situant dans la stratégie nationale des transports qu'elle appelle de tous ses voeux? Comment le projet de loi nous aiderait-il à mettre en oeuvre une stratégie nationale des transports?

*Initiatives ministérielles*

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le Président, je vais essayer de répondre à cette question dans les quelques minutes dont je dispose.

Mon projet de loi d'initiative parlementaire satisferait à tous les égards les clients utilisant le transport ferroviaire. Il répondrait aux besoins de tous, qu'ils aient actuellement un contrat ou non. Il prévoit un modèle de contrat qui permettrait aux clients et à l'entreprise de s'entendre beaucoup plus rapidement. Il prévoit aussi des conséquences financières pour que les clients puissent recevoir un dédommagement si jamais leurs grains ne parviennent pas à destination dans le délai prévu ou s'ils pourrissent sur place, une fois arrivés au port. Les clients n'auraient pas besoin de réserver plusieurs conteneurs au cas où le train serait en retard ou en avance.

Mon projet de loi nous propose des mesures contre les prix abusifs issus du monopole détenu par un transporteur ferroviaire. Tant que nous ne réglerons pas ce problème, la situation continuera d'avantager indûment les uns, aux dépens des autres. Nous devons trouver le juste équilibre entre les clients et les entreprises. Sinon, les clients continueront de se faire exploiter, et les services continueront de ne pas être fiables. J'espère que mes collègues conservateurs collaboreront étroitement avec moi, dans un esprit non partisan.

Corrigeons le projet de loi C-52 de manière à ce qu'il soit dans l'intérêt de tous les clients et expéditeurs. Assurons-nous que des conséquences substantielles sont prévues si les services ne sont pas fiables.

[Français]

**Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD):** Monsieur le Président, je voudrais féliciter la députée et lui poser une question.

J'ai l'impression que, depuis plusieurs années, on utilise de moins en moins les chemins de fer, et qu'il y a chez les compagnies, une tendance à fermer les trajets « non rentables », comme celui entre Gaspé et Chandler, par exemple. En effet, le train se rend à Chandler et ne va plus jusqu'à Gaspé.

J'aimerais que la députée me dise si la tendance est la même dans tout le pays.

● (1245)

[Traduction]

**Mme Olivia Chow:** Monsieur le Président, oui, la tendance est la même. Notre rêve national s'estompe au fur et à mesure que le CN et le CP abandonnent des lignes qui ne sont pas toujours rentables dans ce vaste pays qui est le nôtre. Bien que le CN ait fait des bénéfices de 2,7 milliards de dollars l'an dernier, il n'est pas disposé à desservir certaines des régions qui ne sont pas rentables. On abandonne ainsi des milliers de voies ferrées, qui étaient destinées au transport de passagers ou de marchandises, ce qui augmente le nombre de camions en circulation sur les routes. Par ailleurs, VIA Rail perd des clients. Son budget vient d'ailleurs d'être réduit de 20 millions de dollars.

Il nous faut donc revoir l'ensemble des services ferroviaires au Canada pour que le vieux rêve canadien d'un réseau ferroviaire nous reliant tous d'un bout à l'autre du pays redevienne réalité.

**Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD):** Monsieur le Président, c'est pour moi un plaisir d'appuyer aujourd'hui le projet de loi C-52, bien qu'il ne s'agisse pas exactement de la mesure législative qui s'imposait. Je suis cependant tout à fait convaincue que la porte-parole de notre parti, la députée de Trinity—Spadina, se battra vaillamment en faveur d'amendements qui amélioreront cette mesure législative, laquelle ne va pas assez loin.

Je tiens aussi à la remercier pour l'excellent travail qu'elle accomplit dans le dossier du transport. L'une des choses les plus importantes pour les gens de ma circonscription, Newton—North Delta, c'est de nous doter d'une stratégie nationale en matière de transports, d'un cadre, favorisant la mise en place d'un réseau de transport en commun qui éliminerait les embouteillages et faciliterait le transport des passagers et des marchandises. Soulignons que les gens qui ne restent pas coincés six heures dans les embouteillages sont en meilleure santé mentale et sont beaucoup plus productifs.

Aujourd'hui, il est uniquement question des dispositions relatives au transport ferroviaire de marchandises. Il est question des clients des services de fret ferroviaire. Le Canada est un immense pays désavantagé, ou plutôt avantagé, par ses caractéristiques géographiques. Les conditions climatiques y sont variées. Quand j'ai quitté Vancouver hier soir à 23 h 20, il faisait encore 6 °C. Quand je suis arrivée à Ottawa, par le temps magnifique que nous savons, il faisait moins quelque chose.

Que ce soit une société minière ou un agriculteur qui expédie des marchandises, ou encore un particulier qui veut envoyer sa voiture d'un bout à l'autre du pays, on s'entend que les expéditeurs doivent composer avec l'immensité du territoire canadien. C'est pour cette raison que nos ancêtres ont eu l'idée visionnaire de construire une voie ferrée nationale. Il est dommage qu'on n'ait pas pris soin de ce trésor national. Il a certainement été mis à rude épreuve. Pour ce qui est du service voyageurs, mes collègues qui habitent dans des régions bien desservies me disent combien il est merveilleux, mais dans la région où j'habite en Colombie-Britannique, il a été grandement réduit et le service qui reste est peu fréquent.

Lorsqu'on parle de fret au Canada, on ne parle pas de distances de 100 kilomètres ou de 300 kilomètres; il s'agit de transporter des marchandises sur plusieurs milliers de kilomètres, d'un bout du pays à l'autre, et de traverser les montagnes et les prairies. Notre climat présente lui aussi d'importantes difficultés. Il n'en demeure pas moins que le transport des marchandises doit se faire toute l'année.

Je suis une passionnée de trains, que ce soit des trains de marchandises ou de passagers. Ayant grandi en Angleterre, j'ai eu accès à un service ferroviaire parmi les meilleurs, bien avant que les Britanniques ne le privatisent. La Grande-Bretagne envisage maintenant de racheter les services ferroviaires et de nationaliser à nouveau ce trésor national.

● (1250)

J'aimerais me pencher sur certains faits essentiels qui touchent cet enjeu au Canada. On parle habituellement d'un service de qualité. Cependant, voici un fait: 80 % des clients sont insatisfaits des services de transport des marchandises qui leur sont offerts. Cela signifie que seulement 20 % de ces clients sont satisfaits. Supposons que je sois dans ma salle de classe et que je sois en train de corriger un travail qui n'est satisfaisant que dans une proportion de 20 %. Évidemment, je ne lui donnerais pas une très bonne note ni même la note de passage. En fait, je lui donnerais une très mauvaise note. J'ai l'impression que c'est exactement la situation actuelle. Nous avons laissé tomber l'industrie minière, les agriculteurs et les expéditeurs des autres secteurs qui ont recours au service de transport des marchandises.

### *Initiatives ministérielles*

Nos services ne sont pas fiables du tout. Ils coûtent à l'économie canadienne des centaines de millions de dollars par année. À défaut d'autres arguments, je suis persuadée que mes collègues d'en face conviendraient qu'il faut se pencher sans tarder sur ce problème, puisqu'il coûte des centaines de millions de dollars à l'économie canadienne chaque année. Il ne suffit pas de tenter de régler une partie du problème, puis de le mettre de côté pendant longtemps.

Soit dit en passant, je n'ai pas beaucoup de félicitations à transmettre aux députés libéraux, car c'est sous la gouverne du Parti libéral que le CN a été privatisé en 1995. Les libéraux ont privatisé les voies. Il y a une autre façon de faire. Dans d'autres pays, le gouvernement garde les voies, mais privatise le service ferroviaire. C'est la privatisation — un processus exempt de mécanismes de contrôle, de garanties et de contrats par écrit — qui menace le transport des marchandises. Je tiens à ce que mes collègues s'en souviennent.

Il est toujours utile de se reporter au passé, car l'histoire est riche en apprentissages. Au bout du compte, si 80 % des gens sont insatisfaits et que le manque de fiabilité des services de transport ferroviaire des marchandises nous coûte des centaines de millions de dollars par année, on ne peut qu'imaginer ce qu'il en coûte aux entreprises investisseuses. Pensons aux récoltes qui pourrissent parce que les agriculteurs sont incapables d'obtenir au moment voulu les services nécessaires pour transporter leurs produits, disons, des Prairies jusqu'à la côte Ouest, d'où ils repartiront par bateau, ou encore jusqu'à la côte Est. La chaîne de transport est rompue. Pensons aux usines, même sur nos côtes, qui doivent tourner au ralenti et accumuler des arriérés en attendant leurs livraisons parce que les trains sont en retard. Pensons aux mines qui ratent leurs chargements. Ce sont là autant de réalités quotidiennes dont les entreprises nous ont fait part.

Mes collègues d'en face ont raté une belle occasion de proposer une mesure législative exhaustive. Ce faux pas continuera de miner les exportateurs canadiens, ce qui nuira à notre compétitivité mondiale et nous coûtera de bons emplois. Le projet de loi représente un tout petit pas dans la bonne direction, mais lorsque des centaines de millions de dollars et le gagne-pain des gens sont en jeu, un tout petit pas n'est pas nécessairement suffisant. Les conservateurs ont raté l'occasion de proposer une série complète de mesures.

Lorsqu'on lit le projet de loi, on constate que les mesures de protection ne couvrent même pas les contrats qui lient actuellement les expéditeurs aux sociétés ferroviaires. De plus, le projet de loi ne propose qu'un processus d'arbitrage coûteux et très circonscrit lorsque la négociation d'un contrat s'enlise. Les exigences impératives y sont à peine effleurées, comme celle, formulée par les expéditeurs, de prévoir des sanctions pour les entreprises ferroviaires relativement aux ententes de service, des normes de rendement et un processus de résolution des différends facile d'accès.

En passant, ce ne sont pas là les exigences impératives de l'opposition. Nous ne les avons pas inventées. Notre porte-parole a abattu un travail extraordinaire en consultant les industries les plus touchées.

• (1255)

Encore une fois, le gouvernement fait les quatre volontés de ses amies les grandes sociétés au lieu de défendre les intérêts des industries qu'il devrait appuyer s'il voulait faire croître les exportations canadiennes et assurer la vigueur économique du pays.

Malgré tous ses problèmes, notre système de transport ferroviaire est essentiel à l'économie canadienne. En effet, 70 % de tous les biens expédiés par voie terrestre le sont par train. En fait, quand on

traverse les Rocheuses en train, il y a un point bien précis du trajet où, à cause du relief géographique et de la manière dont la voie a été construite, on peut voir le début et la fin d'un train. J'encourage les gens à en vivre l'expérience, c'est vraiment fascinant. À voir ce phénomène, on comprend tout de suite l'importance du transport ferroviaire pour les Canadiens.

Le prix des services ferroviaires de fret cause aussi du tort aux expéditeurs canadiens. Le projet de loi C-52 exclut carrément la notion de prix, même si c'est exactement ce que réclamaient bon nombre d'expéditeurs du pays. Il y a de quoi se demander sur quoi se fonde le gouvernement pour prendre une décision. Certainement pas sur l'avis des gens qui ont besoin d'expédier les produits qu'ils cultivent ou les minerais qu'ils extraient, ni sur celui des gens qui utilisent les services de fret. Il n'écoute même pas ce que les expéditeurs ont à lui dire.

Le déficit commercial du Canada ne cesse de se creuser. Je sais que les conservateurs sont convaincus d'être d'excellents gestionnaires de l'économie, mais la réalité est tout autre. Je les invite d'ailleurs à venir faire un tour dans ma circonscription, ils verront bien ce qu'il en est dans la vraie vie.

Je disais donc qu'à près de 2 milliards de dollars en novembre dernier, le déficit commercial ne cesse de se creuser. On ne parle pas ici de centaines de dollars, ni même de centaines de millions de dollars. On parle de 2 milliards; un chiffre qui contient tellement de zéros que la plupart d'entre nous ne sauraient même pas l'écrire. Il faudrait que nous nous rappelions nos cours de mathématiques, au secondaire. Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons pas nous permettre de laisser la situation s'aggraver encore en agissant trop timidement. Le gouvernement aurait très bien pu faire preuve d'audace, régler tous les problèmes et mettre le pays dans la bonne direction. Nous devons être concurrentiels sur le marché mondial. Or, les produits canadiens ne seront pas concurrentiels tant que 80 % des gens se diront insatisfaits des services de fret.

En plus d'être essentiels à l'économie, les services de transport ferroviaire permettent de réduire le nombre de camions en circulation sur les routes et les émissions de gaz à effet de serre. C'est pour cette raison que nous avons besoin d'excellents services de ce genre. Je ne tenterai même pas de convaincre les députés d'en face qu'il faut protéger l'environnement. Qu'il s'agisse des dispositions de son projet de loi omnibus d'exécution du budget ou d'autres mesures qu'il a prises en ce qui concerne le Protocole de Kyoto, le gouvernement ne se soucie pas du tout des règlements qui servent à protéger l'environnement. En fait, on a pu constater qu'il ne cherche pas à mieux protéger l'environnement.

Par ailleurs, j'estime devoir dire aux députés ministériels que les services ferroviaires permettraient au moins de réduire considérablement le nombre de camions en circulation sur les routes si on les améliorerait. Si ces services étaient efficaces et à l'heure, plus de gens les utiliseraient, car ils en seraient satisfaits. Ce serait donc bon pour l'environnement.

• (1300)

Même s'ils ne le font pas lorsqu'ils siègent dans cette noble enceinte, je sais que, au font d'eux-mêmes ou lorsqu'ils sont avec leurs proches, les conservateurs pensent à la planète et à ce qu'il faudrait faire pour la protéger. S'ils n'y pensent pas pour eux-mêmes, ils y pensent certainement pour leurs enfants et leurs petits-enfants.

*Initiatives ministérielles*

Il aurait été plus judicieux sur le plan environnemental d'aborder globalement cette question. La lenteur du gouvernement à agir ne se limite pas au dossier de transport ferroviaire des marchandises. Je pourrais donner bien d'autres exemples, mais la journée ne me suffirait pas.

Qu'il soit question des nouvelles mesures de sécurité ferroviaire que nous réclamons, des compressions imposées à VIA Rail ou de leur volonté d'empêcher la construction d'un train à grande vitesse, les conservateurs ne s'intéressent pas au réseau ferroviaire du Canada. C'est flagrant. Pourtant, rien n'est plus relaxant que de voyager en train pour se rendre au travail ou retourner à la maison. Je l'ai déjà fait et je peux dire que c'est beaucoup mieux que de se déplacer en étant tendu au volant de sa voiture.

Nous ne sommes pas les seuls à dire que ce projet de loi ne va pas assez loin. Il y en a d'autres qui pensent la même chose. Comme je l'ai signalé plus tôt, la porte-parole de l'opposition officielle, la députée de Trinity—Spadina, a fait énormément de démarches à ce sujet. En fait, elle a rencontré un grand nombre des personnes influentes de ce secteur. Elle a elle-même formulé des politiques et des amendements, non pas en raison de quelque virage idéologique futile ou pour avoir l'air de faire quelque chose, mais à la lumière de ce qu'elle a entendu des transporteurs de marchandises et de leurs clients.

Voilà des années que les principaux intervenants des secteurs agricole, minier et forestier réclament une loi sur le transport ferroviaire des marchandises; c'est le cas, notamment, de Pulse Canada, des Producteurs de grains du Canada, de l'Association des produits forestiers du Canada et de l'Association minière du Canada. Tout comme nous, ces organismes veulent une mesure législative sévère qui protège les clients des services ferroviaires. Le gouvernement a cependant encore une fois choisi de ne pas agir ou de prendre une mesure bien timide, qui crée beaucoup de mécontentement.

Permettez-moi de résumer quelques points. Le transport ferroviaire est la pierre angulaire de notre économie. Plus de 70 % des marchandises expédiées par voie terrestre le sont par train. À mon avis, nous devrions faire en sorte qu'il y en ait encore plus, afin que les camions disparaissent de la route. À cause de retards, d'un nombre insuffisant de wagons ou pour d'autres raisons, dans 80 % des cas, les sociétés ferroviaires ne respectent pas leurs engagements en matière de services à l'égard des agriculteurs qui font affaire avec elles. C'est effarant. Les agriculteurs ne peuvent pas respecter leurs engagements quatre fois sur cinq à cause des services ferroviaires. C'est très révélateur.

L'analyse du fret ferroviaire a révélé que 80 % des expéditeurs ne sont pas satisfaits, comme je l'ai signalé plus tôt, mais au sein des mécontents se trouve le secteur agricole, pilier de notre pays. Comment peut-on accepter que les agriculteurs n'arrivent pas à respecter 80 % de leurs engagements sans que ce soit leur faute, mais à cause du service ferroviaire?

Nous défendons les agriculteurs — et nous savons le peu de respect que nos collègues d'en face portent aux agriculteurs — et nous défendons aussi les collectivités minières et forestières pour qu'on mette fin au traitement inacceptable de la part des grandes sociétés ferroviaires et aux services de fret peu fiables qu'offrent ces dernières. Il nous faut un projet de loi plus sévère et nous ferons tout en notre pouvoir pour l'obtenir. Je fais entièrement confiance à notre porte-parole. Nous le ferons en proposant des amendements pour protéger les clients des sociétés de chemin de fer et nous appuierons

les expéditeurs pour qu'ils aient les services de fret justes et fiables qu'ils méritent.

● (1305)

Les services de transport de marchandises par train qui sont peu fiables causent des préjudices financiers de centaines de millions de dollars. Des emplois canadiens sont en jeu. Il est clair que nous devons agir maintenant. Ce n'est pas en attendant indéfiniment que nous allons régler le problème.

**Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD):** Monsieur le Président, je dois admettre que je trouve incroyable qu'on fasse tout un plat des améliorations au système de transport qui sont proposées et du fait que le gouvernement, par ce projet de loi, va instaurer un système d'arbitrage entre les compagnies de chemin de fer et ceux qui veulent expédier leurs produits. Les dispositions ne prévoient rien de plus que de nouveaux contrats. Je ne veux pas mettre ma collègue sur la sellette; il se peut qu'elle ne puisse pas répondre à une question en particulier, mais que dire des marchandises expédiées: les produits miniers, l'outillage, le blé? Il est vrai que, dans la plupart des cas, des contrats à long terme ont été négociés. Je suis surprise de voir à quel point le processus d'arbitrage proposé est limité tout comme je suis surprise que ces dispositions ne traitent pas des expéditions outre-frontière, aux États-Unis, et du fait qu'aucune pénalité n'est prévue.

Je me demande si la députée pourrait nous en dire plus au sujet des limitations de ces améliorations des droits de ceux qui désirent expédier des marchandises par train.

**Mme Jinny Jogindera Sims:** Monsieur le Président, en fait, c'est ce qui m'a vraiment frappée aujourd'hui. En passant, j'ai participé à des arbitrages du côté de l'employeur comme du côté des employés. Quand je regarde cette mesure législative, je ne peux pas m'empêcher de me dire qu'elle ne contient pas grand-chose pour les expéditeurs. Dans l'ensemble, le projet de loi penche encore en faveur des compagnies de chemin de fer. Même si on le nomme « arbitrage », un système qui est mis en place dans le cadre d'une mesure législative et qui penche en faveur d'une partie ne peut pas être considéré comme un arbitrage juste.

De plus, l'exclusion des contrats déjà signés, certains depuis de nombreuses années d'après ce que j'ai compris, créerait des conditions variables qui rendront la situation encore plus difficile, concentrerait encore plus de pouvoir entre les mains des compagnies de chemin de fer et rendrait les expéditeurs très vulnérables.

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, les expéditeurs attendent pratiquement depuis 2007, moment où il a été clairement établi qu'ils étaient désavantagés. Ils se sont tournés vers Ottawa pour que le gouvernement remédie à la situation, et nous étudions aujourd'hui ce projet de loi. À la lumière de la question précédente sur l'arbitrage et compte tenu du fait que nous savons que le projet de loi doit prévoir un tel mécanisme, la députée peut-elle nous dire quel devrait être, selon elle, ce mécanisme? Devrait-il s'agir d'un arbitrage exécutoire? D'après elle, quelle forme devrait prendre un arbitrage lors d'un différend entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer? A-t-elle une solution à proposer ou pense-t-elle que le comité devrait trouver cette solution? Le cas échéant, quand voudrait-elle que le projet de loi soit renvoyé à un comité?

*Initiatives ministérielles*

●(1310)

**Mme Jinny Jogindera Sims:** Monsieur le Président, les questions tendent toutes à montrer que le projet de loi a grandement besoin d'être corrigé. Il faudrait notamment que les règles du jeu soient équitables pour les entreprises ferroviaires et les expéditeurs. L'arbitrage peut être utile uniquement si, au départ, les règles du jeu sont équitables. Si la loi penche trop nettement en faveur des chemins de fer, les expéditeurs seront désavantagés. Cette question devra être examinée en détail. Je ne vois pas quel genre de système d'arbitrage on nous propose. Habituellement, l'arbitre écoute et, compte tenu des lignes directrices existantes, prend une décision sans appel. Il n'y a pas de demi-mesure en matière d'arbitrage.

Le silence de nos collègues d'en face est assourdissant. Ils sont peu enclins à prendre la parole ou simplement à poser des questions. Je me demande ce qu'ils ont à cacher.

**M. Earl Dreeshen (Red Deer, PCC):** Monsieur le Président, j'ai entendu dire que les agriculteurs et leurs associations n'avaient pas été consultés dans ce dossier et je ne peux pas me taire devant une telle affirmation. Je suis peut-être en train de mordre à l'hameçon que vient de me jeter la députée.

Le projet de loi a reçu l'appui de Pulse Canada, des Producteurs de grains du Canada, de l'Association des produits forestiers du Canada, de la Western Barley Growers Association, de l'Institut canadien des engrais, de la Canadian Canola Growers Association et de la Western Canadian Wheat Growers Association. Tous ces groupes comprennent la situation, mais nous entendons quand même dire qu'il n'y a pas eu de consultation.

J'en suis à me demander ce qu'il faudra pour que le NPD soit favorable aux bonnes nouvelles. Pourquoi ces députés n'appuient-ils pas un projet de loi de cette ampleur, que les agriculteurs et leurs associations réclament depuis très longtemps?

**Mme Jinny Jogindera Sims:** Monsieur le Président, permettez-moi de dissiper toute ambiguïté. Je ne pense pas avoir dit dans cette enceinte que je m'opposais à ce projet de loi, et personne d'autre ne l'a fait. Nous souhaitons que le projet de loi soit renvoyé à un comité, où nous proposerons des amendements importants parce que nous sommes d'avis qu'il manque des éléments importants au projet de loi. C'est exactement ce que nous ferons, en tenant compte de ce que nous avons entendu et de ce que les expéditeurs de marchandises nous ont dit.

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, le Parti vert partage entièrement cette position. Nous appuyons le projet de loi, mais celui-ci est fort restreint. Il permettrait aux expéditeurs de marchandises d'avoir accès à un mécanisme d'arbitrage. Voilà ce qu'il ferait, mais il pourrait faire beaucoup plus.

La députée de Newton—Delta-Nord n'est-elle pas d'accord? Le comité ne sera peut-être pas en mesure d'aller plus loin, car cela dépasserait la portée du projet de loi. Toutefois, cette mesure législative pourrait servir à mettre en oeuvre et à promouvoir une stratégie nationale des transports qui tiendrait compte du besoin de transporter efficacement les passagers et la marchandise.

**Mme Jinny Jogindera Sims:** Monsieur le Président, chaque fois que je pense aux chemins de fer, je pense aux passagers. Je pense aussi au service de transport des marchandises, car je me suis également intéressée aux trains de marchandises. Je sais à quel point le transport ferroviaire de marchandises est important. Je suis tout à fait d'accord: plutôt que de procéder de façon fragmentaire, il nous faut une stratégie nationale des transports qui prendra en compte le transport des marchandises et celui des passagers. Cela aurait dû être fait il y a longtemps.

J'invite les députés d'en face à songer sérieusement à appuyer la proposition de la députée visant à présenter un projet de loi prévoyant une stratégie nationale des transports afin d'assurer le transport des passagers et des marchandises.

●(1315)

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de parler du projet de loi C-52 cet après-midi.

Nous attendons ce projet de loi depuis bon nombre de semaines déjà. D'ailleurs, je crois que le Parti libéral le réclame depuis 2008, à juste titre d'ailleurs. Il faut comprendre à quel point le réseau ferroviaire est important pour la nation. Partout au pays, un nombre phénoménal d'activités de transport dépendent du réseau ferroviaire. Pour être dynamiques, toutes les collectivités du pays doivent être dotées d'un bon réseau ferroviaire viable, ou avoir accès à un tel réseau. Le CN et le CP sont propriétaires de la grande majorité de l'infrastructure dont nous avons besoin pour transporter, tous les jours, une multitude de marchandises et de produits.

D'ailleurs, étant résidant de Winnipeg-Nord, je passe souvent sur le pont Arlington, qui surplombe les gares de triage du CP. Depuis ce pont, on peut bien saisir l'ampleur des activités ferroviaires du CP, qui est pourtant la plus petite des deux compagnies de chemin de fer. Le CP est responsable de moins de 40 % des activités de transport de marchandises et de produits, alors que la part du CN s'élève à près de 60 %. Lorsqu'on passe sur le pont Arlington, on peut voir, de chaque côté, les gigantesques installations utilisées pour charger et décharger les trains, pour transférer les marchandises afin de les transporter dans une autre direction, et pour effectuer d'autres opérations. Qu'ils empruntent le boulevard Inkster ou le chemin Sturgeon, dans le Nord de la ville, ou qu'ils passent sur la multitude de ponts qui enjambent les voies ferrées, les gens peuvent voir, tous les jours, les nombreux trains et les centaines de wagons remplis d'une grande variété de marchandises.

Compte tenu de la place importante que les trains occupent au sein de l'infrastructure ferroviaire, on se serait attendu à ce que le gouvernement du Canada en fasse l'une de ses priorités, c'est-à-dire qu'il fasse son travail.

La question dont nous débattons en ce moment ne date pas d'hier. Comme je l'ai mentionné lorsque j'ai posé une question plus tôt aujourd'hui, les intervenants du secteur des transports réclament des mesures bien précises depuis plusieurs années, presque depuis 2007 en fait. Ils éprouvent un fort sentiment de frustration depuis des années, car ils ont l'impression qu'on les traite injustement.

Dans quelle mesure y a-t-il équité dans les relations des sociétés ferroviaires, qui exploitent les voies ferrées, plus particulièrement le CN et le CP, et qui gèrent environ 95 % du trafic? Il y a un sentiment de frustration attribuable au fait que les règles du jeu ne sont pas équitables pour tous et que les deux principales sociétés ferroviaires ont beaucoup trop de pouvoir et de contrôle sur les frais d'expédition des marchandises et sur le type de livraison offert.

*Initiatives ministérielles*

Je dois féliciter mon collègue de Wascana. En effet, ce député de la région de Regina, en Saskatchewan, réclame ce changement depuis fort longtemps. Je suis bien placé pour le savoir, car au cours des dernières années, je l'ai souvent entendu dire à quel point nous avons besoin de la mesure législative dont nous débattons aujourd'hui. Je sais qu'il s'est entretenu avec de nombreux intervenants afin d'essayer de mieux comprendre pourquoi ces expéditeurs se trouvent dans cette situation et pourquoi il est si important de prendre des mesures supplémentaires.

Il a pris la peine, non seulement au cours des dernières semaines et des derniers mois, mais aussi au fil des ans, d'attirer l'attention du gouvernement sur cette question. Je sais qu'il a déjà eu la possibilité d'aborder la question lorsqu'elle a été examinée pour la première fois à l'étape de la deuxième lecture. Je crois qu'il a accompli un travail exceptionnel en veillant à ce que le Parti libéral soit bien placé pour comprendre le dossier et pour le faire avancer.

• (1320)

Je crois que le député de Wascana a beaucoup de crédibilité quand il souligne l'importance de ce dossier, puisqu'il a été ministre des Finances. Il comprend l'aspect économique de la situation et il sait que les chemins de fer contribuent grandement à notre économie et au PIB. Il apporte une grande crédibilité à ce débat, et il a aidé le Parti libéral à adopter une position solide dans ce dossier.

Selon nous, il est temps que la Chambre renvoie le projet de loi au comité. De nombreux intervenants sont directement touchés par ces questions — qui représentent pour eux des millions, voire des dizaines de millions de dollars —, et ils souhaitent participer au débat.

Beaucoup de gens l'ignorent, mais Bill Gates, le fondateur de Microsoft, est l'un des principaux investisseurs dans le secteur des chemins de fer; il a investi des milliards de dollars dans le CN. J'aime les produits Microsoft, mais je m'inquiète fortement pour les gens qui se trouvent de l'autre côté, ceux qui ont investi 500 000 \$ dans leur équipement agricole, ou encore les familles qui, depuis des générations, réinvestissent tous leurs revenus dans leur entreprise et veulent que leurs produits se rendent aux marchés. C'est leur point de vue que j'aimerais vraiment entendre.

Je ne veux pas dire par là qu'il faudrait empêcher le CN, le CP et les lignes secondaires de faire des bénéfices. Seuls les néo-démocrates feraient des efforts en ce sens. Nous savons que, dans un marché capitaliste, les entreprises doivent faire des bénéfices pour réussir. Mais d'un autre côté, nous avons la responsabilité de trouver un juste équilibre, et cela n'a pas été fait. Ceux qui en ont le plus souffert, ce sont les agriculteurs des Prairies, une usine manufacturière de l'Ontario, les activités minières de partout au pays et les entreprises familiales. Ils comptent tous sur les voies ferrées pour acheminer leurs produits jusqu'au marché, et ils ont peu d'options à leur disposition.

Les agriculteurs et les petites entreprises comptent sur les trains pour acheminer une multitude de produits jusqu'au marché: blé, orge, potasse et plus encore. Ils se butent à ces obstacles. D'après les agriculteurs interrogés dans le cadre d'un sondage, c'est seulement dans 50 % des cas que les wagons sont au bon endroit, au bon moment, même si les réservations ont été faites comme il se doit. Comment peut-on gérer une entreprise agricole dans de telles conditions? Je crois que la plupart des députés, voire tous les députés, reconnaîtront que cette situation n'a aucun sens et qu'il doit y avoir des conséquences.

Le projet de loi C-52 nous amène au moins dans la bonne direction. Nous ne sommes pas nécessairement satisfaits de toutes

les dispositions qu'il contient, mais je m'attends à ce qu'un certain nombre d'amendements soient proposés à l'étape de l'étude en comité. Nous avons hâte d'entendre ceux-ci.

• (1325)

Le véritable problème, c'est que le gouvernement n'a pas donné aux intervenants de l'industrie la possibilité de lui faire part de leurs commentaires. Le gouvernement a remis ce projet de loi à plus tard, non pas une ou deux fois, mais à plusieurs reprises. Les conservateurs ont mené non pas une, mais deux études. Ils forment le gouvernement depuis à peine six ou sept ans, mais ils ont mené deux études sur la question.

Nous sommes convaincus que les gens s'intéressent beaucoup à ce dossier. Le député de Wascana s'entend avec moi pour dire que nous devrions donner aux personnes souhaitant se présenter devant le comité la possibilité de se faire entendre, de parler de ce qui leur paraît important.

Qu'est-ce que je veux dire? Nous nous attendons à ce que le projet de loi soit adopté. Le Parti libéral a indiqué qu'il appuierait son renvoi au comité parce qu'il considère qu'il a fallu beaucoup trop de temps au gouvernement pour présenter le projet de loi à la Chambre.

En retour, les libéraux ne demandent pas quelque chose pour eux-mêmes, mais pour les diverses parties intéressées au pays. Nous aimerions que le gouvernement leur donne la possibilité de témoigner devant le comité pour faire valoir leurs préoccupations.

À mon avis, le gouvernement devrait entendre le point de vue des expéditeurs et même celui des compagnies ferroviaires, le CN et le CP. Le projet de loi a été mis en veilleuse pendant un bon bout de temps; nous reconnaissons que certaines des légères — et j'insiste sur le mot « légères » — modifications apportées ont entraîné des effets bénéfiques, quoique mineurs. Nous sommes toutefois encore loin des mesures nécessaires. C'est du moins ce que certains intervenants nous ont dit.

À l'étape du comité, il est très important selon moi de n'imposer aucune restriction à la façon dont les députés participent. Il est parfois même bénéfique de mener les travaux du comité ailleurs que sur la Colline. Une telle approche pourrait être valable dans ce contexte.

Au bout du compte, notre objectif consiste à établir un solide accord sur les niveaux de service pour que l'ensemble des intervenants du secteur dispose de moyens pour que leurs produits parviennent aux marchés dans les plus brefs délais.

La plupart des Canadiens se désolent des pertes entraînées par les retards et le manque de disponibilités des wagons à marchandises. Ce sont là de véritables problèmes auxquels se heurtent de nombreux producteurs chaque année.

Les producteurs souhaitent arriver à un accord sur les niveaux de service où il serait établi par écrit que les compagnies ferroviaires subiraient une pénalité si elles ne respectent pas leurs engagements. Je fais encore une fois référence aux petits producteurs en particulier, mais aussi à d'autres intervenants, qui ont tant besoin des services ferroviaires pour que leurs récoltes arrivent à temps à certaines gares ferroviaires et parviennent ultimement aux acheteurs.

*Initiatives ministérielles*

● (1330)

Il en va de même pour d'autres choses. Je suis très fier de représenter une circonscription des Prairies. Rien ne peut égaler la satisfaction de voir huit ou neuf moissonneuses-batteuses dans un même champ lorsque je fais le trajet entre Winnipeg et Carman en automobile. On peut voir tout le blé qui est récolté et qui sera par la suite transporté par train. Les producteurs agricoles doivent être certains que le wagon sera là lorsqu'ils en auront besoin. L'industrie de l'agriculture a abondamment recours aux chemins de fer canadiens.

Le secteur de la foresterie est gigantesque et ses ramifications s'étendent en Colombie-Britannique, au Manitoba et dans le Canada atlantique. Le Canada est aussi riche en minéraux, et c'est sans compter les secteurs des produits chimiques et de l'engrais. Qu'en est-il de l'industrie pétrolière et gazière, qui est si importante pour notre pays? Je ne suis pas d'accord avec le chef du Nouveau Parti démocratique: notre situation n'a rien à voir avec la maladie hollandaise de l'orme. L'ensemble du Canada tire profit du pétrole et du gaz produit dans l'Ouest. Je crois que la vaste majorité des Canadiens, soit 95 % d'entre eux, reconnaît la vraie valeur de cette industrie, qui mise grandement sur les chemins de fer.

Il ne fait aucun doute que nous sommes dépendants des produits industriels et manufacturiers. Combien de wagons proviennent de l'autre bout du pays, de l'Ontario ou du Québec, chargés de nouvelles automobiles destinées aux concessionnaires automobiles? Bon nombre de ces véhicules ont fait l'objet d'une précommande, et les consommateurs les attendent avec impatience.

La liste est longue. Pour bien comprendre à quel point nous dépendons des chemins de fer, il faut passer une journée près d'une voie ferrée très fréquentée. On peut ainsi saisir l'ampleur du trafic ferroviaire. Tous ces wagons sont chargés de produits de Canadian Tire ou de Costco ou encore de marchandises provenant de la Chine, d'automobiles toutes neuves, de blé des Prairies, d'innombrables produits du Manitoba et de l'Alberta ou de bois d'oeuvre de la Colombie-Britannique; je pourrais continuer pendant des heures. Si l'on souhaite vraiment comprendre toute l'importance qu'ont les services ferroviaires pour notre nation, il suffit de se rendre près d'un des principaux chemins de fer et de regarder les centaines et les centaines de wagons passer chaque jour. On peut alors en saisir tout le potentiel.

Si on a foi dans l'économie canadienne, comme les membres du Parti libéral et moi, et qu'on croit que son potentiel est illimité, il faut reconnaître que les chemins de fer joueront un rôle absolument crucial dans le développement futur du Canada. C'est pour cette raison que je soutiens que le gouvernement a fait preuve de négligence. Cette question est inscrite à l'ordre du jour depuis 2007.

Nous sommes heureux d'en débattre aujourd'hui. Nous appuyons le principe du projet de loi. Nous voulons qu'il soit renvoyé au comité. Nous voulons que des particuliers viennent témoigner et qu'ils expriment leurs préoccupations. Il s'agit de faire en sorte que le gouvernement soit disposé à accepter les amendements qui permettraient d'améliorer le projet de loi afin que, lorsqu'il reviendra à la Chambre à l'étape de la troisième lecture, il reçoive l'appui unanime de tous les députés. C'est ce que nous souhaitons parce que les services ferroviaires sont extrêmement importants pour les intervenants et les consommateurs.

● (1335)

En terminant, je tiens à remercier la Chambre de m'avoir permis de participer au débat.

[Français]

**M. Denis Blanchette (Louis-Hébert, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son allocution.

Durant son énoncé, il a énuméré de nombreuses vertus de ce projet de loi, que nous appuierons d'ailleurs.

Peut-il développer davantage sur ce qu'il aimerait voir dans ce projet de loi? Au-delà du dialogue souhaité entre les divers intervenants, quelles pistes d'amélioration aimerait-il voir émaner du travail en comité?

[Traduction]

**M. Kevin Lamoureux:** Monsieur le Président, il existe un immense marché au sud de notre frontière: le marché américain. Le projet de loi est extrêmement vague. Je crois que l'une des principales lacunes du projet de loi est qu'il ne donne aucune assurance en ce qui concerne ces accords de niveau de service et les répercussions qu'ils auraient sur le transport des produits entre le Canada et les États-Unis. C'est l'un des principaux problèmes.

Les lignes secondaires sont un autre problème important. Il y a des centaines de milles de lignes secondaires. C'est un pourcentage relativement faible. Le CP et le CN détiennent probablement 90 %, 94 % ou 95 % de l'ensemble du secteur. D'après mes estimations, il resterait donc 5 % ou 6 % pour les exploitants de lignes secondaires.

Il serait bien de pouvoir obtenir des précisions supplémentaires. C'est pourquoi, à mon avis, il est réellement nécessaire que le gouvernement fasse preuve d'ouverture d'esprit durant l'étape de l'étude en comité, qu'il écoute les intervenants et qu'il soit disposé à apporter des amendements au projet de loi. Je crois qu'il y aura plusieurs amendements proposés.

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, le député est-il disposé à appuyer une stratégie nationale des transports? J'ignore si le parti du député a pris position sur cette question. Je pense vraiment qu'il faut étudier ce projet de loi court mais néanmoins important dans un plus large contexte.

**M. Kevin Lamoureux:** Monsieur le Président, la stratégie nationale des transports n'a rien de nouveau. C'est une de ces questions dont on parle depuis une bonne dizaine d'années mais qui n'a pas été réglée. Le Parti libéral prône une telle stratégie depuis un certain nombre d'années. Je soupçonne qu'elle serait dans l'intérêt de tous.

Le transport de voyageurs a beaucoup de potentiel. J'aimerais beaucoup pouvoir sauter à bord d'un train pour me rendre, par exemple, de Winnipeg à Regina. C'est impossible. Ce sont pourtant deux centres très importants, pas seulement dans ma vie mais dans celle de millions de Canadiens. Il y a également une excellente occasion d'élargir le service voyageurs dans le corridor qui relie le Grand Toronto, Montréal, Québec et Ottawa, et même plus au sud, jusqu'à Hamilton et Windsor.

Il nous faut une stratégie globale. Selon moi, au moins trois des quatre partis politiques auront mis au point une stratégie détaillée en prévision des élections de 2015.

**M. Frank Valeriote (Guelph, Lib.):** Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de Winnipeg-Nord de son fascinant discours.

*Initiatives ministérielles*

En tant que membre du Comité de l'agriculture et de l'agroalimentaire, je souhaite confirmer nombre des observations qui ont été faites concernant les difficultés qu'éprouvent les agriculteurs. Il arrive que les wagons soient si délabrés que du blé s'échappe par des trous dans le plancher. Les wagons arrivent en retard alors qu'on demande aux agriculteurs d'être prêts des jours avant l'arrivée des wagons. Les pays étrangers se plaignent sans cesse du fait que les marchandises arrivent en retard.

J'aimerais que le député développe sa pensée et nous donne d'autres exemples des services insuffisants offerts aux agriculteurs afin d'illustrer à quel point le projet de loi s'impose.

• (1340)

**Mr. Kevin Lamoureux:** Monsieur le Président, il s'agit effectivement d'une question importante. Je suis donc reconnaissant au député de l'avoir soulevée.

Tout est une question de qualité de service. Il est inacceptable de verser son produit dans un wagon et de le voir s'écouler par des fuites parce que le conteneur est en mauvais état. Les transporteurs ferroviaires doivent rendre des comptes, et c'est d'ailleurs, en gros, ce que réclament ceux qui ont besoin de leurs services. À l'heure actuel, la reddition de comptes est très limitée. Il existe un grand déséquilibre.

Le projet de loi est un pas dans la bonne direction. Reste à savoir s'il s'agira d'un tout petit pas ou d'un pas décent. Pour qu'il soit décent, il faudra que le gouvernement écoute les témoins à l'étape de l'étude en comité et consente à apporter des amendements au projet de loi afin de l'améliorer, auquel cas les députés pourront régler certains des problèmes que mon collègue vient de mentionner.

C'est le vif du problème. Les expéditeurs doivent obtenir les wagons à temps. Ces wagons doivent transporter les produits jusqu'à destination d'un bout à l'autre du Canada de manière efficace sans compromettre la qualité du produit, un problème décrié par de nombreuses personnes. Ces personnes souhaitent que leur produit de qualité arrive à destination dans le même état que lorsqu'il a été chargé dans le train. Qui peut leur en vouloir? Après tout, elles souhaitent gagner la loyauté de leur clientèle et faire des affaires avec elle encore longtemps.

Par exemple, comme le savent les députés, les agriculteurs des Prairies produisent les meilleurs produits au monde. Ils veulent voir ce produit supérieur chargé dans les wagons, puis en ressortir toujours en tant que produit de première qualité.

[Français]

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, j'aimerais savoir ce que mon collègue pense de la suggestion du NPD de déplorer le fait que le projet de loi C-52 ne touche pas la tarification ferroviaire.

Lorsque les députés de notre parti ont consulté les exportateurs, plusieurs de ces derniers déploraient les grandes variations de prix selon l'entreprise avec laquelle ils faisaient affaire, soit le CN ou le CP. Malheureusement, le projet de loi ne couvre pas ces disparités de prix.

[Traduction]

**Mr. Kevin Lamoureux:** Monsieur le Président, pour ce qui est des tarifs ferroviaires, il faut savoir qu'il est difficile d'inscrire des taux fixes dans une mesure législative. Il pourrait être possible d'inscrire des lignes directrices dans la réglementation en suivant un cadre législatif très vaste. Je crois que les députés auront quelques suggestions à ce sujet.

Il faudrait des amendements particuliers. Il faut faire attention lorsqu'il s'agit de la valeur marchande d'une boîte contenant un produit quelconque. Il faudrait laisser au secteur privé une certaine latitude à ce sujet.

J'aborde les choses avec une certaine ouverture d'esprit, et j'espère que le gouvernement en fera autant. Au bout du compte, il s'agit des expéditeurs et des clients et, dans une certaine mesure, c'est important pour les lignes ferroviaires canadiennes et leur longévité. Les députés veulent que le CP et le CN croissent et prospèrent. Il ne s'agit pas d'empêcher ces deux entreprises, pas plus que les exploitants de lignes courtes d'ailleurs, de réaliser des bénéfices. Il s'agit plutôt de garantir une qualité de service et un sentiment d'équité, et de faire en sorte que les agriculteurs des Prairies ne soient pas exploités à cause de la prédominance de deux compagnies de chemin de fer.

Il faudra faire en sorte qu'on aborde ces questions lorsque ce projet de loi sera renvoyé au comité. Sinon, beaucoup trop de particuliers, de groupes, de commerces et d'entreprises en ressortiront perdants. Je demande au gouvernement de prendre les mesures qui s'imposent. Je terminerai en disant que j'ai confiance et que j'espère que le gouvernement tentera d'apporter les amendements nécessaires pour que les députés puissent adopter ce projet de loi à l'unanimité à l'étape de la troisième lecture.

• (1345)

[Français]

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Avant que l'honorable député de Louis-Hébert reprenne le débat, je dois l'informer que je devrai l'interrompre à 13 h 58, car ce sera le début des déclarations des députés.

L'honorable député de Louis-Hébert a la parole.

**M. Denis Blanchette (Louis-Hébert, NPD):** Monsieur le Président, je suis heureux de me lever aujourd'hui pour discuter de ce projet de loi, parce que c'est peut-être le début d'un renouveau dans le transport ferroviaire. En effet, j'ai l'impression que ce secteur d'activité est en déclin depuis des décennies.

Quand on discute d'un projet de loi à la Chambre, c'est qu'au départ il y a un problème à résoudre. On ne fait pas de loi pour le plaisir d'en faire. On n'est pas là pour ennuyer les gens. On n'est pas là pour nuire à un marché. On est là pour que les choses fonctionnent mieux.

La privatisation du CN par les libéraux en 1995 a été faite à la va-vite sans qu'on en étudie les conséquences. On a créé ni plus ni moins des monopoles dans certaines régions du pays et des duopoles dans d'autres, avec les conséquences qu'on connaît.

Dans mon comté, par exemple, une des conséquences de cette privatisation est un des thèmes de chaque élection: l'entretien du pont de Québec sur lequel passent les voies ferrées. On est devant le tribunal depuis sept ans, à la suite d'un geste qui découle de la privatisation. Les conservateurs n'ont fait qu'ignorer le problème. Lorsqu'on a privatisé le CN, on n'a pas examiné quelles en seraient les conséquences pour les utilisateurs des différents services. Je ne parlerai pas de VIA Rail parce qu'on en connaît la problématique. On aura d'autres occasions d'en parler. Toutefois, les utilisateurs des services de transport ont des problèmes depuis des années.

### *Initiatives ministérielles*

Le gouvernement a finalement décidé d'agir, même si on considère que c'est minimal et qu'il va falloir en faire plus. Nous allons donc appuyer le projet de loi en deuxième lecture et proposer des amendements pour le bonifier.

Si le gouvernement conservateur en vient à proposer une réglementation, on peut être sûr que c'est parce que le problème a perduré longtemps et que c'est vraiment nécessaire de faire quelque chose.

Le fait que ce soit une entreprise privée est-il la cause du problème? Non, c'est plutôt parce qu'on est en situation de monopole. Dans ce genre de situation, deux éléments entrent en conflit: le besoin pour une entreprise de faire des profits et de donner un dividende à ses actionnaires et le service qui doit être fourni à sa clientèle.

S'il n'y a pas d'incitatif créé par la concurrence, le service perd des plumes au profit du dividende à fournir aux actionnaires. D'ailleurs, on voit de plus en plus de fermetures de sections de rail dans des régions rurales, d'abandons de service et de diminutions du service aux passagers. On est dans une période où le transport ferroviaire est sur le déclin.

Pourtant, notre pays est immense et très peu peuplé et les distances sont importantes. Par conséquent, nous avons besoin d'un système de transport de longue distance efficace qui soit le moins dommageable possible pour l'environnement. Le système par rail correspond à ça, mais malheureusement on le laisse déperir.

Le gouvernement a attendu des années avant d'agir. Surprise, les utilisateurs du service ont commencé à se réunir. Je ne dirais pas qu'ils ont commencé à se rassembler en syndicat parce qu'il y en a qui sauteraient trop haut. Ces gens ont senti le besoin de se parler et de dire que le niveau de service n'a pas de sens. Ils ont commencé à faire pression sur le gouvernement tout simplement parce que le niveau et la qualité de service étaient très faibles.

● (1350)

Dans un contexte de mondialisation, nous avons besoin de livrer rapidement les produits un peu partout. Il est évident que si on a des produits quelconques, qu'ils proviennent de la forêt, des mines, de l'agriculture, ou de peu importe où en dehors des grands centres, nous avons besoin de prendre ces produits et de les expédier rapidement. La concurrence mondiale nous impose d'offrir ce type de services et d'avoir les infrastructures pour le faire.

La question est donc la suivante. Comment pouvons-nous équilibrer le besoin de faire des profits d'une entreprise — qu'il s'agisse d'une ferme ou d'une grande entreprise en région éloignée — et celui de beaucoup d'entreprises, qui n'ont souvent pas d'alternatives de transport? Quelque part, on voudrait que le transport soit toujours le plus écologique possible. Comment concilier les deux? Fondamentalement, cette question a toujours été un problème.

Voilà pourquoi Transports Canada a publié, en janvier 2011, un rapport final intitulé Examen des services de transport ferroviaire des marchandises. Si nous regardons un instant le mandat du comité, nous y voyons ceci:

Procéder à l'examen de la chaîne logistique du transport ferroviaire [...] en portant attention au service fourni aux expéditeurs et clients canadiens [...]

Cerner les problèmes et les enjeux ayant trait au service ferroviaire, y compris ceux découlant des autres éléments de la chaîne logistique.

Évidemment, le transport ferroviaire forme une partie de l'ensemble de la chaîne logistique de livraison aux différents clients.

Dans le cas des expéditeurs situés le long des chemins de fer d'intérêt local, déterminer s'il existait des problèmes de logistique et, dans le cas de l'affirmative, la

source du problème, notamment les pratiques des transporteurs des lignes principales en matière de service, d'exploitation ou de marketing;

Il y avait déjà les prémisses d'un problème bien ancré. À la fin du rapport, évidemment, il va sans dire qu'il y a plusieurs recommandations. Nous pouvons en voir une série. Par exemple, la première recommandation dit ceci:

Le Comité recommande que les chemins de fer, en collaboration avec leurs intervenants, continuent d'établir des mesures commerciales pour améliorer le service ferroviaire.

Il y avait donc déjà la reconnaissance d'un problème en 2011, il y a deux ans.

La deuxième recommandation stipule ce qui suit:

Avant de mettre en œuvre des changements dans le service de train local, les chemins de fer devraient fournir une période de notification d'au moins 10 jours ouvrables.

Cette recommandation concerne les problèmes au niveau du service, qui sont déjà identifiés.

Continuons avec la troisième recommandation:

Les chemins de fer devraient engager des négociations de bonne foi pour établir des ententes de service à la demande des intervenants [...]

Cette recommandation concerne véritablement la portée du projet de loi C-52. Et vous voyez que celui-ci n'aborde que la troisième recommandation.

Nous en avons une quatrième:

Le Comité recommande que les chemins de fer, aidés par un facilitateur nommé par Transports Canada, s'engagent dans des négociations avec les intervenants [...]

Cela s'est passé un peu plus tard. Je vous en parlerai tout de suite après.

Ensuite, la recommandation 5 dit ceci:

Les chemins de fer devraient produire de meilleurs rapports pour améliorer la visibilité de la chaîne d'approvisionnement.

En bon français, « parlez-vous ». Il y a un manque de dialogue entre le fournisseur de services et la clientèle. C'est très clair. Nous pourrions continuer ainsi.

L'année passée, en mai 2012, le rapport du facilitateur avait aussi des recommandations.

La première recommandation disait ceci:

Transports Canada doit mettre le modèle d'entente de service [...] à la disposition des intervenants [...]

On parle là d'un modèle d'entente, d'un processus de règlement, et ainsi de suite.

Dans le fond, le problème est fondamental. Notre clientèle est souvent captive. Dans les régions rurales ou un peu plus éloignées, il y a tout de même de la production.

● (1355)

C'est d'ailleurs la beauté de la mondialisation. Nous pouvons produire partout au pays et livrer notre production partout dans le monde. Pour cela, il nous faut une infrastructure de qualité mondiale. Nous avons un problème quand les utilisateurs du service sont tout à fait incapables d'obtenir un niveau de service satisfaisant.

Nous voyons que les gens sont mécontents et qu'ils n'ont plus confiance. Il y a aussi des conséquences économiques pour les utilisateurs du service. Parmi celles-ci, nous assistons à l'érosion des parts de marché. Nous l'oublions, mais nous sommes entraînés de sacrifier la roue économique du pays.

Voilà pourquoi je pense que ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. Nous essayons tranquillement de régler le problème au moyen de cette législation. Même si elle ne fait pas tout ce que nous voudrions et que nous sommes loin d'une stratégie nationale du transport, nous cherchons tout de même des solutions. Nous nous approchons de quelque chose de mieux pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement selon la perspective des producteurs des milieux ruraux ou éloignés.

Ne pas s'attaquer à ce problème affaiblirait la compétitivité du Canada. Dieu sait qu'aujourd'hui, la compétitivité du Canada est importante. Nous ne pouvons donc pas permettre l'affaiblissement du transport ferroviaire et de la capacité de nos fournisseurs à améliorer le service.

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** L'honorable député de Louis-Hébert disposera de huit minutes pour son discours lorsque la Chambre reprendra le débat sur cette motion.

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

### LES PRIORITÉS DU GOUVERNEMENT

**M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC):** Monsieur le Président, vendredi dernier, j'ai accueilli dans ma circonscription le président du Conseil du Trésor du Canada, qui a tenu deux consultations prébudgétaires à Wallaceburg et à Strathroy, dans la circonscription de Lambton—Kent—Middlesex.

Il est vrai qu'aucun autre gouvernement dans l'histoire du Canada n'a autant consulté les Canadiens sur des questions importantes que notre gouvernement conservateur. La réunion de vendredi marquait la vingt-deuxième fois que j'avais l'occasion de consulter mes électeurs avant le dépôt d'un budget fédéral. La grande majorité d'entre eux nous ont affirmé à maintes reprises qu'ils approuvent le programme du gouvernement, qui consiste à équilibrer le budget, à maintenir un faible taux d'imposition et à stimuler davantage notre économie.

Je remercie les chambres de commerce qui ont coordonné ces événements et les électeurs de Lambton—Kent—Middlesex qui ont participé aux consultations soit au cours de ces rencontres, soit en communiquant avec moi sur mon site Web. Je leur souhaite à tous santé et prospérité en 2013.

\* \* \*

● (1400)

[Français]

### LE NOUVEL AN LUNAIRE

**Mme Anne Minh-Thu Quach (Beauharnois—Salaberry, NPD):** Monsieur le Président, le dimanche 10 février prochain, nous célébrerons le Nouvel An lunaire, appelé le Têt par les Vietnamiens.

Le Têt marque également l'arrivée du printemps, d'où son nom qui signifie « fête de la première aurore ». La nouvelle année sera placée sous le signe du serpent d'eau, se caractérisant par une sagesse collective.

Cette célébration est une occasion de me replonger dans l'univers de mes ancêtres et de faire découvrir la culture vietnamienne à tous ceux qui m'entourent.

### Déclarations de députés

Je profite de cet événement pour rappeler aux gens d'être solidaires, de continuer à promouvoir la défense des droits humains, de la justice, de la démocratie et de l'égalité.

Les mentalités évoluent lentement, alors il faut être créatif, patient et persévérant. Et réjouissons-nous du fait qu'en grandissant dans un univers métissé et riche, les jeunes d'ici contribuent à apporter de l'espoir à ceux qui vivent au Vietnam.

Finalement, je tiens à rappeler à mes concitoyens vietnamiens qu'ils peuvent compter sur moi pour porter leurs voix au Parlement du Canada et, par mes liens diplomatiques, avec le Vietnam.

Sur ce, bonne célébration du Têt 2013! *Chuc mung nam moi!*

\* \* \*

[Traduction]

### LES CHAMPIONNATS MONDIAUX DE HOCKEY SUR GLACE NATURELLE

**M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC):** Monsieur le Président, à compter de jeudi prochain, le village de Plaster Rock, au Nouveau-Brunswick, sera l'hôte des 12<sup>es</sup> championnats mondiaux annuels de hockey sur glace naturelle. On a souvent essayé de copier cet événement, mais on n'y est jamais parvenu. Cette année, 132 équipes masculines et féminines se mesureront dans un esprit de franche camaraderie sur la rivière Tobique. Tout au long du week-end, les participants goûteront à l'hospitalité légendaire de la région.

Le président du tournoi, Danny Braun, les membres du comité organisateur et les centaines de bénévoles méritent toutes nos félicitations pour avoir fait de ces championnats un événement de calibre mondial. Les équipes proviennent de toutes les régions des États-Unis et du Canada, ainsi que d'autres endroits où le hockey est une vraie religion, comme les îles Caïmans et Porto Rico. La population de ce petit village de 1 100 habitants doublera au cours de la fin de semaine. On prévoit la présence de 8 000 visiteurs.

Les championnats mondiaux de hockey sur glace naturelle génèrent des sommes importantes, qui profitent à des organisations communautaires, comme le service des pompiers volontaires, et qui contribuent à l'octroi de bourses d'études et à la construction d'un nouvel aréna.

Cette année, mes collègues de Barrie, de Westlock—St. Paul, de Fundy Royal et de Saint John se joindront à moi sur le lac Roulston, au Nouveau-Brunswick, pour affronter le reste du monde. Évidemment, nous visons la victoire, mais, avant tout, nous souhaitons nous en tirer indemnes.

Je tiens à remercier toutes les personnes qui donnent énormément de temps pour faire en sorte que cet événement soit couronné de succès. Tout le monde a rendez-vous sur un étang, l'endroit par excellence où jouer au hockey.

\* \* \*

### LE MOIS DE L'HISTOIRE DES NOIRS

**Mme Kirsty Duncan (Etobicoke—Nord, Lib.):** Monsieur le Président, c'est un honneur de célébrer le Mois de l'histoire des Noirs, de souligner l'apport des générations passées qui ont ouvert la voie, de commémorer les réalisations, les expériences et les récits des Noirs du Canada ainsi que de réaffirmer notre engagement envers les générations futures.

De Mathieu Da Costa, qui a accompagné Samuel de Champlain il y a plus de quatre siècles, en passant par ceux qui ont lutté pour l'abolition de l'esclavage, les Noirs canadiens jouent depuis toujours un rôle fondamental dans l'histoire de notre pays.

*Déclarations de députés*

Tout en rendant hommage à de grands Canadiens tels que Michaëlle Jean, Lincoln Alexander ou Donovan Bailey, n'oublions pas le travail des gens qui, au quotidien, font toute la différence près de nous. Dans mon coin de pays, il y a, par exemple, Mohamed Gilao et Osman Ali, qui ne ménagent aucun effort, ainsi que Jean Augustine, première députée noire à avoir siégé à la Chambre des communes.

En février, prenons le temps d'apprendre à connaître les gens et les faits qui ont façonné l'histoire glorieuse de notre pays.

\* \* \*

**BLACKBERRY**

**M. Peter Braid (Kitchener—Waterloo, PCC):** Monsieur le Président, le BlackBerry est de retour. C'est une grande fierté pour moi que le siège social de BlackBerry soit dans la circonscription de Kitchener—Waterloo. Cette société est le plus important employeur de ma région, qui bénéficie grandement de ses largesses.

Je suis aussi fier d'être le premier député à tenir le tout nouveau BlackBerry 10, qui est très recherché.

Ce système d'exploitation, qui a été lancé la semaine dernière, a fait beaucoup de bruit dans le monde entier et a été fort bien accueilli. C'est la société RIM qui a inventé le téléphone intelligent et, encore une fois, elle transforme l'industrie. Voici l'exemple par excellence de l'innovation dont sait faire preuve le Canada.

Certains ont dit que l'orgueil national était en jeu, un peu comme s'il s'agissait d'une médaille d'or au hockey. En fait, BlackBerry vient in extremis de compter un but en prolongation.

\* \* \*

[Français]

**L'ASSURANCE-EMPLOI**

**Mme Ève Pécelet (La Pointe-de-l'Île, NPD):** Monsieur le Président, on apprend aujourd'hui que la pauvreté infantile a augmenté de 20 % en 20 ans et qu'un Canadien sur dix vit sous le seuil de la pauvreté. On obtient une note moyenne de D+ selon le Conference Board of Canada.

Pendant ce temps, la population de ma circonscription de La Pointe-de-l'Île s'inquiète des changements à l'assurance-emploi. On risque de perdre l'expertise liée à plusieurs domaines de travail saisonniers, car les travailleurs devront accepter des emplois dans d'autres domaines, et cela à un salaire moindre. La compétition étant déjà importante pour des emplois de moins en moins bien payés, la réforme fera en sorte de faire baisser encore plus les salaires. Les gens peinent déjà à joindre les deux bouts.

Ce n'est pas parce que le ministre se permet de puiser 200 000 \$ dans les fonds publics pour se faire construire une toilette qu'elle peut se permettre de voler l'argent que les Canadiens ont versé à même leurs poches.

Au nom des électeurs de La Pointe-de-l'Île, je lui demande d'abandonner sa réforme et d'écouter les Canadiens.

\* \* \*

● (1405)

[Traduction]

**L'ÉCONOMIE**

**Mme Eve Adams (Mississauga—Brampton-Sud, PCC):** Monsieur le Président, j'ai écouté mes voisins chez eux, à des tables

rondes et à l'occasion d'activités locales dans les belles villes de Mississauga et de Brampton.

Mes voisins ont fait connaître leur vision pour notre pays et leurs priorités pour le prochain budget fédéral. Pour les familles de Mississauga et de Brampton, l'économie est la priorité absolue. J'étais fière de pouvoir leur affirmer que c'est là-dessus que le gouvernement conservateur se concentre d'abord et avant tout. Nous mettons l'accent sur la création d'emplois et la prospérité à long terme pour les familles canadiennes.

J'étais fière de dire à mes voisins que le Canada est, de loin, le pays le moins endetté et que, de tous les pays du G7, c'est celui qui a créé le plus d'emplois, avec la création nette de plus de 900 000 emplois depuis juillet 2009.

L'économie demeure certes notre premier impératif, mais nous allons aussi centrer nos efforts sur les familles et veiller à présenter des projets de loi qui visent à assurer la sécurité de nos rues et de nos collectivités. Je suis fière que mes voisins sachent qu'ils peuvent faire confiance au gouvernement conservateur et continuer à compter sur lui. Nous allons continuer à accorder la priorité à la stabilité économique.

\* \* \*

**LE CHOEUR D'ORATORIO DE SWIFT CURRENT**

**M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, PCC):** Monsieur le Président, les membres du chœur d'oratorio de Swift Current, qui fête sa 40<sup>e</sup> saison, s'appêtent à vivre ce que certains qualifieraient d'un rêve devenu réalité pour des musiciens.

La directrice du chœur, Marcia McLean, a accepté une invitation au Carnegie Hall de New York en janvier prochain à l'occasion d'une fête pour souligner le 70<sup>e</sup> anniversaire du compositeur Karl Jenkins. Mme McLean a dit que l'invitation était « tout un honneur ».

La passion de Marcia McLean et de son époux, Greg, pour la musique et leur contribution à la musique dans le Sud-Ouest de la Saskatchewan ne sont pas passées inaperçues. À la Swift Current Comprehensive High School, Marcia a rebâti complètement le programme de la chorale et Greg a développé le programme d'orchestres, qui est devenu l'un des plus importants programmes d'ensembles musicaux et de jazz de la Saskatchewan. Ils ont également été nommés deux des cinq personnes les plus fascinantes de Swift Current, en 2010.

Félicitations aux membres du chœur d'oratorio de Swift Current, originaires de différentes localités du Sud-Ouest de la Saskatchewan. Je sais que leur prestation ne manquera pas d'impressionner non seulement le public, mais aussi le compositeur.

\* \* \*

**LA PIÈCE D'UN CENT**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD):** Monsieur le Président,

*Déclarations de députés*

Adieu à l'humble sou noir  
La plus modeste de toutes nos pièces.  
Indispensable par le passé,  
Il est maintenant dépassé,  
Du moins, plusieurs semblent le croire.

On n'achète plus rien avec un sou,  
Ni gomme, ni bonbon, ni joujou.  
Même les anciens fusibles, vieux amis du sou noir,  
Ont disparu dans un grand trou noir.

Non, la pièce d'un cent est une nuisance:  
Elle coûte trop cher à fabriquer,  
Alourdit nos bourses et porte-monnaie  
Et circule trop peu, quand on y pense.  
Car les sous noirs s'empilent  
Dans les vieilles tirelires,  
Dans les bas de laine,  
Dans les tiroirs, même.

Impossible de les donner.  
Leur coût dépasse leur valeur.  
Il est donc temps de les retirer  
Après leurs années de labeur.

Adieu donc, humble sou noir inutile.  
Mais un point encore, avant de terminer:  
J'espère qu'on ne réservera pas le même sort  
Aux anciens députés.

\* \* \*

**LA JOURNÉE MONDIALE CONTRE LE CANCER**

**M. Colin Carrie (Oshawa, PCC):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui à l'occasion de la Journée mondiale contre le cancer, dont le thème consiste cette année à réfuter les fausses croyances néfastes répandues à propos du cancer, notamment la perception que les gens ont de cette maladie et leur réaction à son égard.

Bien que de plus en plus de gens survivent au cancer, plus du tiers de tous les Canadiens seront atteints d'un cancer au cours de leur vie et, parmi eux, une personne sur quatre succombera à cette terrible maladie. C'est une maladie qui touche tous les Canadiens, parce que pratiquement tout le monde connaît quelqu'un qui a le cancer ou qui en a souffert.

Nous savons que la recherche permet d'améliorer quotidiennement les traitements contre le cancer et qu'il est possible de trouver un remède. C'est pourquoi, depuis que nous sommes arrivés au pouvoir en 2006, nous avons créé le Partenariat canadien contre le cancer et avons investi plus de 1 milliard de dollars dans la recherche sur le cancer.

Nous sommes conscients du fardeau que le cancer impose aux familles et à leurs êtres chers. C'est pourquoi nous avons apporté de nombreuses améliorations à l'assurance-emploi, afin d'aider les familles dont un membre est gravement malade. Le gouvernement reconnaît que le cancer n'est pas seulement une question de santé; c'est une question qui nous concerne tous.

\* \* \*

[Français]

**LA VILLA STE-ROSE**

**M. Alain Giguère (Marc-Aurèle-Fortin, NPD):** Monsieur le Président, vendredi passé, la résidence Villa Ste-Rose a été détruite par un incendie. Grâce au dévouement des quatre employés présents sur place et à celui des services d'urgence, personne n'a été blessé.

Mieux, avec l'aide des voisins, le concours de tous les services municipaux de Laval et la prise en charge par la Croix-Rouge, les 79 résidents de la villa ont été immédiatement abrités dans les maisons avoisinantes, réconfortés et, surtout, réchauffés. À tous ces gens qui ont participé à cette opération de sauvetage, un grand merci et surtout, bravo!

À titre de député de la circonscription de Marc-Aurèle-Fortin, je suis extrêmement fier de dire que les citoyens et citoyennes de ma circonscription ont un très grand coeur et qu'ils l'ont à la bonne place.

Cet incendie rappelle à tous à quel point nos aînés sont vulnérables et à quel point il est important de les traiter avec dignité. Il est grand temps que nous fournissions au Canada une politique de logement abordable pour personnes en perte d'autonomie.

Grâce à nos aînés, nous avons un pays riche. Il serait peut-être maintenant important de leur donner un logement abordable, sécuritaire et confortable.

\* \* \*

● (1410)

[Traduction]

**LA PIÈCE D'UN CENT**

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Monsieur le Président, nous disons aujourd'hui adieu à la pièce d'un cent. Pendant des années, nous avons vu les pièces d'un cent s'accumuler dans un bocal sur le comptoir. Elles exigeaient trop de temps pour ce qu'elles rapportaient aux propriétaires de petite entreprise et aux commerçants. Voilà pourquoi, à compter d'aujourd'hui, la Monnaie royale canadienne ne distribuera plus ces pièces, ce qui permettra aux contribuables d'économiser 11 millions de dollars par année.

Pour que la transition se fasse sans heurt, nous avons mis sur pied, de concert avec les commerçants et les petites entreprises, une campagne nationale de sensibilisation. Nous encourageons les Canadiens à faire don de leurs pièces d'un cent à des oeuvres de charité, et ils continuent généreusement de le faire.

À l'instar de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de la Suède et d'autres pays ayant réussi à éliminer leur pièce d'un cent, le Canada adoptera un système qui permettra d'arrondir simplement les sommes à payer. En arrondissant à cinq cents près les sommes lors des transactions en argent comptant, les entreprises et les consommateurs perdront moins de temps et se faciliteront la tâche à la caisse.

Les consommateurs ne doivent cependant pas oublier que ces règles s'appliquent uniquement aux paiements en argent comptant et que les pièces d'un cent conserveront leur valeur indéfiniment.

\* \* \*

[Français]

**LA FROMAGERIE ST-ALBERT**

**L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.):** Monsieur le Président, hier, la Fromagerie St-Albert a été dévastée par les flammes. Il ne s'agit pas uniquement de pertes matérielles, mais aussi d'une partie de l'histoire de l'Est ontarien qui s'est envolée. Heureusement que personne n'a été blessé!

### Questions orales

Depuis sa fondation en 1894, cette coopérative aura été un modèle de réussite et un symbole de fierté entrepreneuriale pour l'Ontario français. Mes pensées vont aux 120 personnes qui y travaillent et qui se trouvent désormais sans emploi. Connaissant la persévérance du monde coopératif et la détermination des fermiers de la région, je suis convaincu que la fromagerie renaîtra de ses cendres, et ce, très bientôt.

J'ai beaucoup d'admiration pour cette coopérative dynamique que j'ai visitée à quelques reprises. J'y ai toujours constaté un professionnalisme et un savoir-faire de calibre international.

Je salue le travail des pompiers des villages voisins qui se sont rapidement empressés de venir prêter main-forte aux autorités de St-Albert. Mes meilleurs vœux et ceux de tous mes collègues accompagnent tous ceux et celles qui sont liés à la coopérative.

\* \* \*

[Traduction]

### L'ÉCONOMIE

**Mme Joyce Bateman (Winnipeg-Centre-Sud, PCC):** Monsieur le Président, le chef du NPD prévoit imposer aux Canadiens une taxe sur le carbone de 20 milliards de dollars qui nuirait à l'emploi et qui augmenterait tous les prix à la consommation. Les Canadiens ont clairement indiqué vouloir un gouvernement qui donne la priorité à l'économie.

Voilà pourquoi, au cours des sept dernières semaines, les ministres et les députés conservateurs ont discuté avec des travailleurs canadiens au cours de plus de 200 réunions pour s'assurer que l'économie canadienne favorise la création d'emplois et la prospérité à long terme.

[Français]

Ce n'est donc pas une surprise que le fardeau de la dette du Canada soit de loin le plus bas et que nous détenions le record de création d'emplois du G7 avec plus de 900 000 emplois créés depuis juillet 2009.

[Traduction]

Les Canadiens peuvent compter sur le gouvernement conservateur pour continuer à lutter contre la taxe sur le carbone du NPD qui nuirait à l'emploi et pour s'employer à créer de bons emplois pour les familles canadiennes.

\* \* \*

### LA RÉFORME DÉMOCRATIQUE

**M. Glenn Thibeault (Sudbury, NPD):** Monsieur le Président, c'est avec regret que je prends aujourd'hui la parole dans cette enceinte pour signaler une situation déplorable qui touche ce que quelqu'un a déjà appelé « une relique du XIX<sup>e</sup> siècle ».

En effet, les règles régissant la nomination des sénateurs sont si laxistes qu'on ne prend même pas la peine de faire les vérifications minimales. Voilà qu'on remet maintenant en question certaines déclarations signées par des sénateurs puisque de fausses déclarations auraient été faites au sujet du lieu de résidence. Si ces allégations sont avérées, il pourrait bien s'agir de l'erreur administrative du siècle. Un sénateur en particulier, qui cherchait désespérément à prouver qu'il réside bel et bien à l'Île-du-Prince-Édouard, a même tenté de faire pression sur les fonctionnaires de cette province afin d'accélérer le traitement de sa demande de carte d'assurance-maladie. Lorsqu'un journaliste lui a demandé de s'expliquer et de se justifier, le sénateur a répondu: « Je n'ai pas l'intention de discuter de cette question avec vous ».

Le premier ministre a promis une réforme du Sénat aux Canadiens il y a de cela sept ans. Comme il a lamentablement échoué dans ce dossier, il s'est tout simplement déchargé de ses responsabilités. Il avait également promis de ne jamais nommer de sénateurs; pourtant, il en a maintenant nommé plus que Brian Mulroney lui-même.

Toute cette hypocrisie ne peut que pousser les Canadiens à se demander ce qu'il en est du principe de responsabilité.

\* \* \*

● (1415)

### LE NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA

**M. Brad Butt (Mississauga—Streetsville, PCC):** Monsieur le Président, hier, les Canadiens d'un océan à l'autre ont regardé l'un des plus grands événements sportifs du monde, le Super Bowl.

Peu après la mi-temps, les lumières se sont éteintes. Le plus grand événement sportif du monde a été interrompu. Une panne de ce genre nous rappelle clairement l'importance de l'énergie dans la société d'aujourd'hui. C'est d'autant plus vrai dans un pays nordique comme le Canada.

Malheureusement, la taxe sur le carbone de 20 milliards de dollars du NPD créerait des pannes d'un bout à l'autre du pays parce que les Canadiens seraient alors obligés de faire face à une hausse du coût de l'électricité.

De ce côté-ci de la Chambre, nous comprenons que les Canadiens n'ont pas les moyens de payer une nouvelle taxe faramineuse sur le carbone, qui ferait augmenter le coût de l'électricité. Voilà pourquoi nous continuerons de nous opposer à la taxe sur le carbone de 20 milliards de dollars du NPD, qui s'appliquerait à tout.

---

## QUESTIONS ORALES

[Traduction]

### LES PENSIONS

**M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD):** Monsieur le Président, le jugement rendu vendredi dernier par la Cour suprême au sujet de la protection des pensions démontre plus que jamais la désuétude des lois canadiennes sur la faillite. Ce sont encore les employés qui passent en dernier lorsque leur employeur se place sous la protection des lois sur la faillite. Même si un travailleur a cotisé toute sa carrière à sa caisse de retraite, il risque de voir ses cotisations et ses rêves de retraite s'envoler.

Quand le gouvernement va-t-il agir pour protéger les pensions des employés et enfin accorder la priorité aux travailleurs?

**L'hon. Gary Goodyear (ministre d'État (Sciences et Technologie) (Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario), PCC):** Monsieur le Président, nous éprouvons beaucoup de sympathie pour ceux qui se retrouvent dans une situation aussi fâcheuse.

Notre gouvernement a reconnu il y a longtemps que le meilleur moyen de protéger les pensions consistait à agir en amont, à modifier les lois afin de mieux réglementer les régimes de retraite, et c'est ce que nous avons fait. Nous avons amélioré la protection des travailleurs. Nous avons modifié la loi afin que les prestations impayées au titre des régimes de pension ordinaires soient versées avant les sommes dues aux autres créanciers. Nous avons étendu le Programme de protection des salariés.

## Questions orales

Nous nous concentrons sur les emplois et l'économie et, contrairement aux néo-démocrates, nous continuerons d'accorder la priorité aux Canadiens.

\* \* \*

## L'ASSURANCE-EMPLOI

**M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD):** Monsieur le Président, cela n'explique pas pourquoi le gouvernement s'est opposé à la mesure législative que nous avons présentée afin de régler ce problème.

Le gouvernement poursuit ses attaques contre les travailleurs. La ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, qui a déjà dit que l'assurance-emploi était « lucrative », a défendu son nouveau système de quotas en qualifiant les chômeurs de fraudeurs.

Les chômeurs canadiens qui respectent les lois méritent mieux que d'être traités comme des criminels. Pourquoi le gouvernement sabre-t-il dans l'assurance-emploi au moment où les gens en ont le plus besoin?

**L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC):** Monsieur le Président, mon collègue du NPD a tout faux. La ministre n'a pas dit de telles choses. C'est carrément faux.

Nous essayons d'aider les gens à trouver des emplois dans les régions où des emplois sont disponibles. S'il n'y a pas d'emplois disponibles dans une région, les Canadiens pourront bénéficier de l'assurance-emploi. Nous avons apporté des changements très importants à l'assurance-emploi afin que tous les chômeurs canadiens puissent trouver un emploi qui leur procurera fierté et indépendance et cesser d'être tributaires de l'assurance-emploi. C'est pourquoi notre Plan d'action économique a permis de créer, net, 900 000 nouveaux emplois et que nous restons concentrés sur la croissance économique et la création d'emplois.

**M. David Christopherson (Hamilton-Centre, NPD):** Monsieur le Président, les travailleurs de ce pays savent qu'ils peuvent compter sur le NPD pour défendre leurs droits. Nous ne nous faisons pas que prononcer de belles paroles. Nous allons toujours appuyer ceux qui dépendent d'un emploi à temps partiel pour joindre les deux bouts. Nous allons toujours voter contre les mesures législatives qui prévoient, pour les travailleurs saisonniers, des compressions disproportionnées aux prestations d'assurance-emploi.

Les conservateurs diabolisent les Canadiens respectueux des lois qui perdent leur emploi pour des raisons indépendantes de leur volonté. Le gouvernement va-t-il enfin annuler cette mesure législative qui s'en prend au droit des travailleurs de bénéficier de l'assurance-emploi?

**L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement a présenté des modifications sensées à l'assurance-emploi afin que ce régime soit là pour ceux qui en ont vraiment besoin.

L'an dernier, RHDC a réussi à récupérer l'équivalent de 530 millions de dollars en prestations d'assurance-emploi inadmissibles. Malgré cela, la caisse d'assurance-emploi a perdu des centaines de millions de dollars de plus à cause des fraudeurs. Le gouvernement compte prendre des mesures raisonnables pour que personne ne vole l'argent des Canadiens au chômage.

[Français]

## LES PENSIONS

**Mme Nycole Turmel (Hull—Aylmer, NPD):** Monsieur le Président, vendredi dernier, la Cour suprême a rendu une décision qui oblige les parlementaires à l'action: il faut réviser la loi sur les faillites d'entreprises afin que les travailleurs soient traités équitablement et qu'ils aient droit aux fonds de retraite qu'ils ont eux-mêmes financés.

Les gens qui ont travaillé dur toute leur vie ne devraient pas passer en dernier. La protection des pensions est bonne pour la prospérité et la croissance économique.

Puisqu'il s'agit des priorités des conservateurs, à quand une loi pour régler le problème?

• (1420)

[Traduction]

**L'hon. Gary Goodyear (ministre d'État (Sciences et Technologie) (Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario), PCC):** Comme je le disais, monsieur le Président, nous sommes de tout coeur avec ceux et celles qui vivent une telle situation.

Le gouvernement n'a pas attendu pour agir. Nous avons compris que le meilleur moyen de protéger les régimes de pensions, c'est encore d'agir en amont, en faisant en sorte que la réglementation soit adéquate. Voilà pourquoi nous avons amélioré la protection dont jouissent les travailleurs. Voilà pourquoi nous avons aussi modifié le Programme de protection des salariés afin que les gens puissent toucher jusqu'à 3 400 \$ en guise d'indemnité de départ et d'indemnité de préavis et changé la loi afin que les prestations impayées au titre des régimes de pension ordinaires soient versées avant les sommes dues aux autres créanciers.

Nous demeurons centrés sur l'économie et l'emploi.

\* \* \*

[Français]

## L'ASSURANCE-EMPLOI

**Mme Nycole Turmel (Hull—Aylmer, NPD):** Monsieur le Président, vendredi dernier, la ministre des Ressources humaines a démontré tout son mépris envers les travailleurs.

Quand on l'a interrogée sur les inacceptables quotas imposés aux inspecteurs de son ministère, elle a qualifié les chômeurs de « méchants », de « *bad guys* », pour reprendre son expression.

Les Canadiens ne sont pas des *bad guys*, malgré ce qu'en disent les conservateurs. Les *bad guys* sont ceux qui ferment des usines de façon sauvage et qui coupent dans les pensions des travailleurs.

La ministre va-t-elle s'excuser pour ses propos?

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, c'est plutôt cette députée qui devrait s'excuser auprès des Canadiens et des Canadiennes, parce que je n'ai pas dit cela.

L'année passée, Service Canada a récupéré 530 millions de dollars en prestations inadmissibles. Malheureusement, il y a des gens qui ne respectent pas la loi. Ce n'est pas bon. C'est pourquoi nous nous donnons l'occasion de maintenir l'intégrité du système.

*Questions orales*

[Traduction]

**L'EMPLOI**

**L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.):** Monsieur le Président, selon la Chambre de commerce du Canada, l'accès aux travailleurs qualifiés constitue le principal problème prébudgétaire de l'année, celui qui limite le plus notre croissance économique.

Pourtant, le taux de chômage demeure obstinément au-dessus de 7 %. Chez les jeunes, la situation est deux fois pire, puisqu'ils sont 225 000 de moins à occuper un emploi qu'avant la récession. Le Canada compte trop de travailleurs sans emploi et d'emplois inoccupés.

Le budget de cette année va-t-il prévoir des mesures précises visant à corriger le tir?

**L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement conservateur a pris des mesures sans précédent pour stimuler l'emploi et la croissance économique. Depuis deux ans et demi, il s'est créé, net, plus de 900 000 emplois.

Nous sommes conscients qu'il reste du chemin à faire. Nous menons de vastes consultations. Je peux d'ailleurs assurer au député d'en face que nous ferons tout ce que nous pourrions pour que les gens suivent la formation qui leur permettra de travailler, car c'est ainsi que nous pourrions maintenir la croissance économique qui a fait du Canada un leader parmi les pays du G7.

**L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.):** Monsieur le Président, on n'assure pas la vigueur économique d'un pays à coups de phrases creuses et complaisantes.

Selon le rapport publié aujourd'hui par le Conference Board, les résultats sont à peine médiocres. Ce n'est pas assez; pas pour le Canada.

Le budget laissera-t-il les cotisations sociales — et plus particulièrement les cotisations d'assurance-emploi — à leur niveau actuel, au lieu de les augmenter comme le voudraient les conservateurs, ce qui ne peut qu'être néfaste pour l'emploi? Va-t-il transférer la totalité de la taxe fédérale sur l'essence aux municipalités afin qu'elles s'en servent pour leurs infrastructures essentielles? Va-t-il contenir un plan de perfectionnement des compétences et investir dans l'éducation supérieure afin de combler la grave pénurie de travailleurs qualifiés que nous connaissons actuellement? Toutes ces choses se retrouveront-elles dans le budget?

**L'hon. John Baird (ministre des Affaires étrangères, PCC):** Monsieur le Président, je me demande pourquoi le député nous fait la liste de toutes les choses merveilleuses qui devraient figurer dans le budget. Imaginons la posture dans laquelle se trouverait le Canada si le Parti libéral avait obtenu le cinquième mandat qu'il sollicitait.

Nous compatissons avec les familles qui ont du mal à joindre les deux bouts. Voilà pourquoi la priorité numéro un du gouvernement consiste à stimuler l'économie et à créer des emplois. Le rapport du Conference Board place le Canada au premier rang du G7. Il confirme également que le bilan du Canada sur le plan de la mobilité intergénérationnelle du revenu est très bon.

\* \* \*

**L'ASSURANCE-EMPLOI**

**L'hon. Stéphane Dion (Saint-Laurent—Cartierville, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement doit mettre fin à sa réforme de l'assurance-emploi, si néfaste aux emplois.

[Français]

Les employeurs saisonniers disent que les changements à l'assurance-emploi mettent à risque les emplois saisonniers, les industries qui créent ces emplois et les emplois indirects qui en découlent. Pêche, foresterie, tourisme, construction, ces industries ont besoin de leur main-d'oeuvre qualifiée, et l'économie canadienne a besoin de ces industries.

Que les ministres conservateurs aillent donc travailler dehors à -10 °C. Peut-être comprendront-ils.

● (1425)

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, comme toujours, le système d'assurance-emploi continuera de protéger et de soutenir les chômeurs dans les secteurs saisonniers. Néanmoins, nous voulons que ces chômeurs fassent un effort raisonnable pour chercher un autre emploi. Nous sommes là pour les aider à développer leurs compétences et à chercher ces postes.

Si aucun poste dans leur domaine de compétence n'est disponible dans leur région, l'assurance-emploi sera toujours là pour eux.

\* \* \*

**LE CONSEIL DE L'ARCTIQUE**

**Mme Megan Leslie (Halifax, NPD):** Monsieur le Président, les experts s'inquiètent du plan d'intervention du Conseil de l'Arctique en cas de déversements d'hydrocarbures, et ils ont bien raison.

Alors que le Canada s'appête à assurer la présidence du conseil, notre régime national de responsabilités extracôtières est nettement insuffisant. L'Arctique est un écosystème plus fragile et vulnérable que les autres.

Quelle sera la position adoptée par le Canada cette semaine lors de la réunion des ministres de l'environnement du Conseil de l'Arctique?

[Traduction]

**Mme Michelle Rempel (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, PCC):** Monsieur le Président, la protection de l'environnement, y compris dans l'Arctique, a toujours été une priorité pour le gouvernement.

Qu'on pense aux mesures comprises dans le budget de 2012, dans le cadre de notre réforme par secteur de la réglementation en matière d'émissions de gaz à effet de serre, notamment les exigences imposées en cas de déversement de pétrole à ceux qui ne respectent pas les conditions de leur évaluation environnementale et les inspections plus rigoureuses des pipelines.

Parmi les pays qui prennent les mesures qui s'imposent en matière d'atténuation des changements climatiques dans l'Arctique et d'intervention ou de mesures d'atténuation en cas de déversement, le Canada fait bonne figure.

**Mme Megan Leslie (Halifax, NPD):** Monsieur le Président, les conservateurs parlent de la protection de l'environnement, alors que tout ce qu'ils font consiste à vider de leur substance les lois mêmes qui visent à protéger l'environnement. Lorsque le Canada sera à la barre du Conseil de l'Arctique, celui-ci ne devra pas subir le même sort que ces autres organismes dont les conservateurs se servent pour défendre les intérêts de leurs copains de l'industrie pétrolière et gazière.

*Questions orales*

L'environnement dans l'Arctique se trouve à la croisée des chemins; pensons à la fonte des glaces marines ou aux répercussions des changements climatiques sur les modes de vie traditionnels. Les conservateurs permettront-ils au Conseil de l'Arctique d'accorder la priorité à ces préoccupations?

**Mme Michelle Rempel (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement, PCC):** Monsieur le Président, puisque nous parlons de mesures d'atténuation des changements climatiques ou d'adaptation à ceux-ci, soulignons que c'est sous notre gouvernement que le Canada a vu les émissions de gaz à effets de serre diminuer, alors que l'économie n'a cessé de croître.

Parmi les importantes mesures issues de la recherche et du développement que nous avons prises en matière d'adaptation aux changements climatiques, notons le Programme d'adaptation aux changements climatiques pour les Autochtones et les gens du Nord, l'intégration dans les codes et normes de solutions d'adaptation des infrastructures du Nord et l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord. Voilà quelques-unes des nombreuses initiatives entreprises par le biais des conseils de sciences, d'Environnement Canada et de Ressources naturelles Canada, qui nous ont permis de consulter la population et de mettre ces mesures en oeuvre.

\* \* \*

**LA PAUVRETÉ**

**Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD):** Bien sûr, monsieur le Président, et on sait bien que le gouvernement a vidé de leur substance les dispositions législatives en matière d'évaluation environnementale.

Le Conference Board du Canada vient de publier son rapport d'évaluation de la qualité de vie au Canada. Au chapitre de la pauvreté, le Canada a évité l'échec de justesse. Au cours des 20 dernières années, la pauvreté a augmenté autant chez les adultes que chez les enfants. Pourtant, les conservateurs réduisent les services, diabolisent les prestataires de l'assurance-emploi et forcent les gens à s'en remettre aux programmes provinciaux d'aide sociale. Les inégalités sont croissantes, et la crise, évidente. Pourquoi les conservateurs ne le voient-ils pas? Pourquoi tourment-ils le dos aux Canadiens les plus démunis?

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, au contraire, les inégalités n'ont pas changé. Elles sont au même niveau depuis 1997. Cependant, au cours des 15 dernières années, les aînés, les enfants et les familles à faible revenu ont vu leurs gains diminuer, et même se réduire de moitié dans certains cas.

Pour combattre la pauvreté, le rapport donne deux recommandations que le gouvernement est très fier d'avoir adoptées. Nous avons favorisé la formation professionnelle et le perfectionnement chez les jeunes et les adultes afin qu'ils puissent décrocher les emplois qui sont offerts de nos jours. De plus, pour aider les Canadiens, nous avons, jusqu'à présent, réduit les impôts plus de 140 fois.

[Français]

**Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD):** Monsieur le Président, c'est de la fantaisie. Voici ce que disent les faits. Selon le Conference Board du Canada, les 20 % des Canadiens les plus riches possèdent une proportion de plus en plus importante de la richesse du Canada. La classe moyenne, elle, voit sa part diminuer. En raison de la croissance des inégalités, le Canada mérite un C, ce qui équivaut à peine à la note de passage.

Les conservateurs prétendent avoir un plan pour la prospérité, sauf que dans leur plan, la classe moyenne est laissée de côté. Quand vont-ils finalement s'attaquer au problème de l'inégalité?

• (1430)

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, nous croyons que le meilleur moyen de lutter contre la pauvreté est de créer des emplois et que des gens compétents les occupent. Cela est très important. C'est pourquoi nous investissons dans les programmes de formation, dans les programmes pour les gens qui font face à des obstacles pour obtenir des emplois. Nous avons réduit les taxes plus de 140 fois, ce qui permet de laisser plus d'argent dans les poches des Canadiens et des Canadiennes.

**Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD):** Monsieur le Président, ce que je comprends c'est que les conservateurs vont laisser les inégalités sociales s'accroître: les riches et les pauvres.

Les conservateurs pensent que les gens qui ont perdu leur emploi et qui doivent faire appel à l'assurance-emploi, assurance pour laquelle ils ont payé, abusent du système. C'est pourquoi ils limitent de plus en plus l'accès au programme. Nous en sommes à un seuil historique.

Plutôt que d'insulter les Canadiens et de les traiter de bandits et de fraudeurs, la ministre pourrait-elle écouter les demandes des travailleurs qui vivent dans les régions-ressources et qui manifestent en ce moment-même?

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, le système d'assurance-emploi est là pour les travailleurs saisonniers lorsqu'ils en ont besoin et lorsqu'il n'y a pas de travail dans le domaine de leur compétence et dans leur région.

C'est très important de protéger l'intégrité du système. L'année passée, plus de 530 millions de dollars ont été récupérés par Service Canada parce que les prestataires n'y étaient pas admissibles. C'est nous qui protégeons le système d'assurance-emploi. Le NPD devrait essayer de nous aider.

\* \* \*

[Traduction]

**L'ASSURANCE-EMPLOI**

**Mme Chris Charlton (Hamilton Mountain, NPD):** Monsieur le Président, lorsque les Canadiens se sont plaints qu'un projet de loi conservateur risquait de porter atteinte à leur vie privée, on nous a accusés de défendre les pédopornographes. Voilà que les conservateurs se sont remis à lancer des injures, accusant quiconque remet en question leurs compressions et leurs quotas liés au régime d'assurance-emploi de défendre les fraudeurs. Les Canadiens qui ont perdu leur emploi indépendamment de leur volonté méritent plus qu'une ministre qui trouve que l'assurance-emploi est trop lucrative et qui sabre le régime à chaque occasion.

Quand donc est-ce que la ministre cessera de diaboliser les prestataires de l'assurance-emploi et admettra-t-elle que la grande majorité d'entre eux sont des gens qui travaillent fort et qui cherchent simplement à toucher les prestations d'un régime auquel ils ont cotisé?

*Questions orales*

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, je suis tout à fait favorable à ce que le régime d'assurance-emploi soit à la disposition de ceux qui en ont besoin et qui y sont admissibles. C'est d'ailleurs sa raison d'être, mais pour que ce soit possible, il faut maintenir l'intégrité du régime. Autrement dit, il faut éradiquer la fraude. Il faut donc s'attaquer aux personnes qui exploitent le système et qui réclament de l'argent des contribuables auquel ils n'ont pas droit. Nous aimerions vraiment que le NPD nous aide à débuser ces fraudeurs afin que les personnes qui sont admissibles à l'assurance-emploi et qui y ont droit y aient accès quand elles en ont besoin.

**M. Andrew Cash (Davenport, NPD):** Monsieur le Président, les récentes modifications au régime d'assurance-emploi illustrent encore une fois combien les conservateurs comprennent mal les secteurs des arts et de la culture au Canada. Au lieu d'appuyer ceux-ci, ils les ont laissés pour compte; les jeunes travailleurs sont ceux qui écopent le plus. Ils sont nombreux à travailler de contrat à contrat; quand ils sont sans contrat, ils passent leur temps à en chercher un. C'est comme ça qu'ils vivent. C'est ce que les conservateurs ne comprennent pas. Quand donc arrêteront-ils de qualifier tous les chômeurs de malfaiteurs et commenceront-ils à prendre au sérieux la question du travail dans les secteurs des arts et de la culture?

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, nous connaissons tous les mesures que le gouvernement a prises pour appuyer les artistes, ceux qui travaillent de contrat à contrat. C'est notre gouvernement qui a offert des prestations spéciales aux travailleurs sur une base volontaire. Une telle chose était jusqu'alors inouïe: pour la première fois, ces gens ont accès aux prestations de maladie, aux prestations de compassion et au congé parental lorsqu'ils attendent un enfant et après la naissance de l'enfant. C'est notre gouvernement qui se porte à la défense non seulement des arts, mais aussi des artistes.

[Français]

**M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD):** Monsieur le Président, les gens qui manifestent aujourd'hui ne sont pas une bande de fraudeurs. Ils manifestent de bonne foi pour exprimer leur désaccord quant à la réforme de l'assurance-emploi.

Les gens se demandent pourquoi les conservateurs veulent punir, voire expulser les gens des régions-ressources. Ils sont choqués de ne pas avoir été consultés, et ils ont raison de l'être.

La ministre aura une chance de les consulter le 27 février. Plutôt que de les traiter de *bad guys* et de traiter les gens de fraudeurs, est-ce qu'elle va aller à cette rencontre?

• (1435)

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, aucun gouvernement ne fait autant que le nôtre en ce qui a trait aux consultations avec les Canadiens et les Canadiennes avant de créer des politiques.

Il y a une pénurie de travailleurs ayant certaines compétences au pays. Les changements au système de l'assurance-emploi incluent l'augmentation de l'aide et de l'appui qu'on fournit aux chômeurs pour qu'ils puissent trouver un autre emploi, afin qu'ils puissent gagner plus d'argent lorsqu'ils travaillent que lorsqu'ils ne travaillent pas.

Nous sommes là pour aider ces gens et leurs familles. Le NPD devrait nous appuyer en aidant ces familles.

**M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD):** Monsieur le Président, les Acadiens ont déjà été déportés une fois, et ce ne sont pas les conservateurs qui vont les déporter une deuxième fois. Ce n'est pas vrai qu'on va les punir parce qu'ils vivent dans des régions-ressources qui dépendent du travail saisonnier.

On va se dire les vraies affaires: cette réforme-là punit les travailleurs honnêtes. Puis, les travailleurs honnêtes ne sont pas des *bad guys*, comme la ministre l'a dit; ce sont des gens qui font vivre leur famille. Même les députés conservateurs de l'Atlantique disent que cette réforme est une insulte aux travailleurs.

Pourquoi la ministre ne sort-elle pas de son bureau pour aller voir ce qui se passe sur le terrain? Je l'invite à venir à Caraquet et à...

**Le Président:** À l'ordre.

L'honorable ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences a la parole.

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, le système de l'assurance-emploi est disponible pour les travailleurs à temps plein et pour les travailleurs saisonniers.

Dans les régions qui dépendent du secteur des ressources, l'assurance-emploi continuera d'être là pour les travailleurs, mais ceux-ci ont toujours la responsabilité de faire un effort raisonnable pour trouver un autre emploi pendant les saisons où ils ne travaillent pas. S'ils ne peuvent pas trouver d'emploi, l'assurance-emploi sera disponible.

\* \* \*

[Traduction]

**RESSOURCES HUMAINES ET DÉVELOPPEMENT DES  
COMPÉTENCES CANADA**

**M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.):** Monsieur le Président, la semaine dernière, j'ai posé une question à la ministre au nom des gens dont les renseignements personnels risquent, à cause de son ministère, d'être compromis.

Ces gens veulent savoir quand le ministère a eu en main pour la dernière fois le disque volé. La ministre a eu toute la semaine dernière et la fin de semaine pour se pencher sur cette affaire, et les gens touchés en ont assez des notes préfabriquées qu'elle rabâche: elle répète que c'est totalement inacceptable, qu'elle prend la chose très au sérieux et qu'elle prend des mesures.

J'ai une question très simple. La ministre peut-elle nous dire quand le ministère a eu en main pour la dernière fois le disque volé?

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, il est vrai que la perte de ces renseignements par le ministère est totalement inacceptable. Il aurait été impossible de l'éviter. Ce n'est pas acceptable, bien entendu, mais il n'est pas non plus acceptable que le député traite l'affaire à la légère.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre. La ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences a la parole.

**L'hon. Diane Finley:** Monsieur le Président, j'ai exigé que le ministère revoie de fond en comble tous les systèmes et les processus liés à la protection des renseignements des Canadiens afin qu'une situation de la sorte ne se reproduise pas.

*Questions orales***LA PAUVRETÉ**

**L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.):** Monsieur le Président, aujourd'hui, le Conference Board a affirmé que le rendement du Canada en matière d'inégalité des revenus était « nettement inférieur à la moyenne ».

De toute évidence, nous avons beaucoup de travail à faire. En juin dernier, la Chambre a adopté la motion d'initiative parlementaire que j'avais présentée et qui donnait un an au comité des finances pour mener une étude approfondie sur l'inégalité des revenus. Huit mois plus tard, l'étude n'a pas encore commencé.

Les conservateurs accepteront-ils la volonté de la Chambre et permettront-ils au comité des finances de mener une étude approfondie sur l'inégalité des revenus et sur la façon de s'attaquer au problème?

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, les libéraux s'intéressent à cette question un peu tard. Sous leur règne, la pauvreté infantile se chiffrait à plus de 18 % alors qu'elle est maintenant passée à moins de 8 %.

Pourquoi? C'est grâce aux mesures fiscales présentées par le gouvernement pour sortir les gens de la pauvreté. Nous avons mis en place plusieurs mesures de soutien: la Prestation fiscale pour le revenu de travail, la Prestation fiscale canadienne pour enfants, le crédit d'impôt pour enfants et la Prestation universelle pour la garde d'enfants.

Nous avons réduit les impôts plus de 140 fois, à savoir de plus de 3 000 \$ par famille en moyenne, afin de permettre aux Canadiens d'avoir plus d'argent dans leurs poches et de les aider à se sortir de la pauvreté.

[Français]

**Mme Lise St-Denis (Saint-Maurice—Champlain, Lib.):** Monsieur le Président, selon ce même rapport, un enfant sur six vit sous le seuil de la pauvreté. La qualité de vie des plus démunis de notre société se dégrade au rythme de l'inaction du gouvernement conservateur. Dans ce rapport, nous nous classons au 15<sup>e</sup> rang des 17 pays étudiés.

Faut-il conclure que les programmes actuels ne sont pas efficaces? Le gouvernement entend-il tenir compte de ce rapport et élaborer de nouveaux programmes sociaux de soutien à l'enfance?

• (1440)

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, l'incidence de pauvreté chez les enfants a diminué de 10 %. Elle est passée de 18 % sous le gouvernement libéral à 8 % sous notre gouvernement.

C'est un accomplissement très important réalisé grâce à de nombreuses réductions de taxes. Trois mille dollars de plus restent dans les poches des familles depuis que nous sommes au gouvernement. Malheureusement, les libéraux et le NPD ont voté contre chacune de ces initiatives.

\* \* \*

[Traduction]

**LA SÉCURITÉ PUBLIQUE**

**M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD):** Monsieur le Président, les conservateurs se contentent encore de beaux discours et de séances de photos lorsqu'il est question de rendre nos collectivités plus sûres.

Les conservateurs continuent de présenter des lois, mais ils refusent de s'assurer que les agents qui patrouillent les rues sont munis des outils et des ressources dont ils ont besoin.

À un sommet tenu récemment, le ministre de la Sécurité publique a prévenu les corps policiers qu'ils subiraient des compressions importantes et il a même soutenu que les salaires élevés des agents de première ligne constituent le plus grand problème.

Le ministre peut-il expliquer comment des policiers moins nombreux et moins bien rémunérés répondant à des demandes toujours grandissantes rendront nos collectivités plus sûres?

**L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, je n'ai rien dit de tel.

[Français]

**Mme Rosane Doré Lefebvre (Alfred-Pellan, NPD):** Monsieur le Président, alors que Montréal est aux prises avec une vague de violence liée au crime organisé, les conservateurs refusent de renouveler le financement de l'escouade Éclipse. Les escouades mixtes représentent le meilleur moyen de lutter contre la mafia et les gangs de rue. En retirant le financement de ces escouades qui ont fait leurs preuves, les conservateurs font encore une fois un pas en arrière en matière de lutte contre la criminalité.

Si on renforce les lois sans les appuyer avec les ressources policières adéquates, on ne règle pas le problème.

Le ministre va-t-il revenir sur sa décision de couper les vivres à l'escouade Éclipse?

[Traduction]

**L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, le maintien de l'ordre relève des compétences provinciale et municipale. Le rôle du gouvernement fédéral consiste à mettre en place les lois qui permettent aux agents de police d'arrêter les individus dangereux et de les incarcérer. Malheureusement, nous n'avons pas l'appui du NPD à cet égard, car il s'oppose à chaque mesure que nous proposons pour retirer de nos rues les criminels violents et dangereux.

\* \* \*

[Français]

**LES ANCIENS COMBATTANTS**

**M. Sylvain Chicoine (Châteauguay—Saint-Constant, NPD):** Monsieur le Président, avec ce genre de compressions, les conservateurs nous montrent que ce sont eux qui sont *soft on crime*.

Aujourd'hui, l'ombudsman des vétérans a rendu public son troisième rapport sur l'équité procédurale. Il a conclu que le processus de demande est inéquitable pour les anciens combattants. C'est au coeur même des responsabilités du ministère que d'accorder des pensions et des bénéfices à nos anciens combattants qui ont bien servi leur pays.

On dirait que les conservateurs ont oublié les anciens combattants dans leur discours et leur slogan sur la prospérité économique. Pourquoi continuent-ils d'ignorer ces problèmes et pourquoi les anciens combattants écopent-ils encore à cause de la mauvaise gestion des conservateurs?

**L'hon. Steven Blaney (ministre des Anciens Combattants, PCC):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

*Questions orales*

Effectivement, l'ombudsman a déposé un rapport aujourd'hui, rapport que j'accueille, parce que notre gouvernement a à cœur de servir les vétérans et de leur donner les services et programmes auxquels ils ont droit et qu'ils méritent.

Je voudrais rappeler à mon honorable collègue que près de 70 % des demandes des vétérans sont acceptées dès la première étape.

D'ailleurs, j'ai l'intention d'annoncer des mesures additionnelles aujourd'hui pour faire en sorte que notre processus soit encore plus efficace, afin de mieux servir nos vétérans.

[Traduction]

**Mme Irene Mathyssen (London—Fanshawe, NPD):** Monsieur le Président, on constate chez les conservateurs une tendance préoccupante à faire fi de la procédure établie à l'égard de nos anciens combattants. Le rapport de l'ombudsman révèle aujourd'hui le plus récent exemple de traitement injuste réservé aux anciens combattants qui demandent des prestations d'invalidité.

Le ministre pourrait-il expliquer pourquoi les anciens combattants et les membres des Forces canadiennes et de la GRC toujours en service ne sont pas informés des critères qui servent à déterminer l'admissibilité d'une demande? Ces hommes et ces femmes sont les héros de notre pays. Quand les conservateurs commenceront-ils à offrir un traitement juste aux anciens combattants?

**L'hon. Steven Blaney (ministre des Anciens Combattants, PCC):** Monsieur le Président, j'invite la députée à défendre les intérêts des anciens combattants à la Chambre lorsqu'elle en a l'occasion.

Nous apprécions le rapport de l'ombudsman. Nous le prenons très au sérieux, car nous nous préoccupons du sort des anciens combattants. Il faut leur offrir les services et les programmes auxquels ils ont droit et qu'ils méritent amplement. À l'heure actuelle, 70 % des premières réclamations d'anciens combattants sont approuvées par le ministère. J'ai l'intention de mettre en œuvre d'autres mesures pour rationaliser les processus et ainsi mieux servir les anciens combattants.

\* \* \*

• (1445)

**LA JUSTICE**

**M. Mike Wallace (Burlington, PCC):** Monsieur le Président, la criminalité continue d'inquiéter les Canadiens. Une des priorités du gouvernement depuis son arrivée au pouvoir consiste à rétablir la confiance des Canadiens à l'égard de notre système de justice. Le gouvernement a présenté et fait adopter plus de 30 mesures destinées à assurer la sécurité de nos rues et de nos collectivités. Des progrès importants ont été réalisés, mais il reste encore beaucoup de travail à faire.

La secrétaire parlementaire du ministre de la Justice aurait-elle l'obligation d'informer la Chambre du programme en matière de justice que le gouvernement entend mettre en œuvre en 2013?

**Mme Kerry-Lynne D. Findlay (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice, PCC):** Monsieur le Président, tous les ans, depuis son arrivée au pouvoir, le gouvernement a rempli sa promesse qui consiste à faire passer les droits des victimes avant ceux des délinquants. Nous poursuivrons dans la même veine en 2013.

Le gouvernement entend présenter un projet de loi en vue d'alourdir les peines imposées aux prédateurs d'enfants. Beaucoup trop d'enfants sont victimes d'actes criminels au Canada. C'est pourquoi nous allons prendre des mesures pour lutter contre ce problème. De plus, nous présenterons une déclaration des droits des

victimes et nous nous pencherons sur les questions touchant le dédommagement des victimes. Enfin, nous allons adopter des mesures pour améliorer l'efficacité de notre système de justice, surtout dans les domaines du cautionnement et de l'extradition.

Nous allons renforcer l'excellent bilan du gouvernement, tout en rétablissant la confiance dans le système de justice, ce qui profitera à tous les Canadiens.

\* \* \*

[Français]

**L'ÉTHIQUE**

**M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD):** Monsieur le Président, si les gens avaient besoin d'un argument de plus pour abolir le Sénat, le sénateur Mike Duffy vient de nous en donner tout un.

Quand on lui a demandé de fournir une preuve de résidence à l'Île-du-Prince-Édouard, la province qu'il est censé représenter au Sénat, il a fallu qu'il appelle en panique le ministre provincial de la Santé pour se faire faire en vitesse une carte d'assurance-maladie. Ça, ce sont des racines profondes à l'Île-du-Prince-Édouard! Il n'habite même plus là, mais il ose quand même réclamer son allocation de résidence secondaire.

La mauvaise farce du Sénat et son gaspillage ont assez duré.

Le premier ministre va-t-il continuer à endosser de tels comportements?

**L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, on s'attend à ce que tous les parlementaires aient une résidence et dans la région qu'ils représentent et dans la région de la capitale nationale. Le Sénat revoit ces règles afin de s'assurer qu'elles sont correctes et respectées.

[Traduction]

**M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD):** Monsieur le Président, Mike Duffy fait l'objet d'une enquête pour avoir refilé aux contribuables une facture de 30 000 \$ par année. Son excuse douteuse? Il a besoin d'une résidence à Ottawa en tant que sénateur de l'Île-du-Prince-Édouard. Cependant, il est inscrit à Kanata depuis des années et réside à Ottawa depuis toujours.

Dès le début de l'enquête, il s'est dépêché d'obtenir une carte d'assurance-maladie de l'Île-du-Prince-Édouard dans l'espoir de dissiper les doutes.

Personne ne croit que le Sénat fera enquête sur ses petits copains. C'est le gouvernement qui a nommé cette personne au Sénat. Est-il prêt à promettre que ce sénateur remboursera les contribuables canadiens lorsqu'il aura été reconnu coupable?

**L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, comme je viens de le dire, on s'attend à ce que tous les parlementaires aient une résidence à la fois dans la région qu'ils représentent et dans la région de la capitale nationale.

Le Sénat revoit ses règles afin de veiller à ce qu'elles soient justes et respectées.

**M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD):** Monsieur le Président, en parlant d'absence de reddition de comptes, la commissaire aux conflits d'intérêts a conclu que le ministre des Finances a commis une infraction lorsqu'il a envoyé des lettres au CRTC, car il a violé l'article 9 de la Loi sur les conflits d'intérêts, qui prescrit la conduite des ministres.

*Questions orales*

Les députés conservateurs de Wetaskiwin, de Leeds—Grenville et de Northumberland—Quinte West ont aussi écrit des lettres au CRTC, mais ils n'ont pas enfreint la loi, car, comme moi, ils ne sont pas régis par le code qui s'applique aux ministres.

Je sais qu'ils en ont assez d'être au Cabinet et souhaitent peut-être un changement, mais pourquoi n'avouent-ils pas que le ministre a enfreint la loi? Y aura-t-il des conséquences...

**Le Président:** Le leader du gouvernement à la Chambre a la parole.

**L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, après que le président et le vice-président à la direction de la station AVR aient versé une contribution financière au Nouveau Parti démocratique, le porte-parole du NPD en matière de patrimoine a envoyé une lettre au CRTC appuyant la demande d'AVR; le porte-parole du NPD en matière d'affaires autochtones a fait de même. En fait, même le porte-parole du NPD en matière d'éthique a écrit une lettre en ce sens.

Le porte-parole du NPD en matière d'éthique voit la paille dans l'oeil de son voisin, mais il ne voit pas la poutre dans le sien.

\* \* \*

• (1450)

**LA RÉFORME DÉMOCRATIQUE**

**M. Craig Scott (Toronto—Danforth, NPD):** Parlons de la réforme du Sénat, monsieur le Président: le dernier débat sur le projet de loi C-7 des conservateurs — qui, d'ailleurs, le laissent plus ou moins stagner depuis sept ans sous diverses formes — remonte à un an.

J'en profite donc pour rappeler aux conservateurs que ce sont eux qui sont maîtres du calendrier, pas nous. Cela dit, s'ils trouvent trop difficile de tenir les rênes du gouvernement, nous serons enchantés de prendre le relais.

Pourquoi le gouvernement a-t-il mis sept ans avant d'enfin demander à la Cour suprême de vérifier si son projet de loi est constitutionnel?

**L'hon. Tim Uppal (ministre d'État (Réforme démocratique), PCC):** Monsieur le Président, je remercie le nouveau lieutenant québécois du NPD de sa question.

Cela dit, les députés néo-démocrates tiennent des propos un peu contradictoires. Ils ne peuvent pas blâmer les sénateurs de ne pas être élus tout en refusant d'adopter un projet de loi qui leur permettrait de l'être.

Notre renvoi à la Cour suprême du Canada vise à accélérer et à élargir la réforme du Sénat.

\* \* \*

**LES AFFAIRES AUTOCHTONES**

**L'hon. Carolyn Bennett (St. Paul's, Lib.):** Monsieur le Président, le Canada risque de créer un avenir d'emplois inoccupés et de gens sans emploi.

Les Autochtones sont le segment de la population qui connaît la croissance la plus rapide et dont la moyenne d'âge est la plus basse. Or seulement le tiers des élèves qui vivent dans les réserves terminent leur secondaire. De plus, ces jeunes reçoivent de 30 % à 50 % de moins de financement que les jeunes des écoles du système scolaire provincial.

Comment le ministre justifie-t-il l'écart de financement dans l'éducation des Autochtones et des non-Autochtones? S'engagera-t-il à réduire cet écart dans le prochain budget?

**L'hon. John Duncan (ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien, PCC):** Monsieur le Président, nous prenons les mesures nécessaires pour que les jeunes des Premières Nations aient accès à une éducation aussi bonne que celle des autres jeunes Canadiens. Depuis que nous sommes au pouvoir, le taux d'obtention de diplôme augmente de façon constante au sein des Premières Nations. Nous avons construit plus de 30 nouvelles écoles et en avons rénové plus de 200.

Nous menons actuellement d'importantes consultations en vue de l'élaboration d'une loi sur l'éducation des Premières Nations qui améliorera le système d'éducation des jeunes Autochtones du Canada.

\* \* \*

[Français]

**LES COOPÉRATIVES**

**L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.):** Monsieur le Président, la semaine dernière, dans sa réponse au rapport du Comité spécial sur les coopératives, le gouvernement reconnaissait que la capitalisation des coopératives était problématique. Deux semaines avant, le gouvernement annonçait 400 millions de dollars pour le capital de risque aux petites et moyennes entreprises canadiennes.

Puisque le gouvernement n'a pas voulu prolonger le seul programme de capitalisation des coopératives, qui prend fin le mois prochain, peut-on espérer qu'une partie des 400 millions de dollars annoncés il y a deux semaines sera dirigée vers les coopératives, afin que celles-ci puissent croître et créer de l'emploi?

[Traduction]

**L'hon. Gary Goodyear (ministre d'État (Sciences et Technologie) (Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario), PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement est très fier de soutenir la création et le développement de coopératives canadiennes. Nous le faisons au moyen de divers investissements, notamment en contribuant au fonds d'investissement des coopératives. Cette initiative est financée par le gouvernement du Canada, le gouvernement du Québec et d'autres intervenants du milieu coopératif.

Je signale que nous avons notamment investi 400 millions de dollars en capital de risque, mais que l'opposition s'est opposée aux financements de ce genre. Elle devrait plutôt collaborer avec le gouvernement et nous aider à améliorer l'économie en favorisant notamment les coopératives.

\* \* \*

**LES RESSOURCES NATURELLES**

**M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NPD):** Monsieur le Président, le Banc Georges est l'une des zones d'alevinage les plus productives du monde. Cette zone est essentielle à la survie de l'industrie de la pêche dans l'Atlantique Nord, ce qui explique que, depuis les années 1990, elle soit protégée par un moratoire sur l'exploitation pétrolière et gazière, qui est largement appuyé.

En 2010, le gouvernement actuel a annoncé que, de concert avec la Nouvelle-Écosse, il prolongerait le moratoire qui vient maintenant d'expirer.

### Questions orales

Je demande au gouvernement s'il appuiera, s'il appuie encore, la prolongation du moratoire sur le Banc Georges.

**M. David Anderson (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles et pour la Commission canadienne du blé, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement, conjointement avec la Nouvelle-Écosse, a décrété un moratoire public sur le Banc Georges jusqu'en 2015. Nous continuerons de discuter de l'avenir de cette importante zone avec la Nouvelle-Écosse.

**M. Robert Chisholm (Dartmouth—Cole Harbour, NPD):** Monsieur le Président, en l'absence de débat sur la prolongation de ce moratoire, on ne peut que se demander pourquoi il ne figure pas au programme du gouvernement fédéral.

Le Banc Georges est d'une importance fondamentale pour la pêche commerciale dans l'Atlantique Nord. Le gouvernement néo-écossais a adopté une loi pour prolonger le moratoire. Le gouvernement américain a prolongé le moratoire au-delà de 2017.

Pourquoi le gouvernement ne nous dit-il pas quand il compte présenter une mesure législative pour protéger cette importante ressource pour les Canadiens?

• (1455)

**M. David Anderson (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles et pour la Commission canadienne du blé, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement a maintes fois démontré qu'il pouvait collaborer avec d'autres gouvernements, y compris ceux des provinces, dont la Nouvelle-Écosse.

Comme je viens de le dire au député d'en face, nous continuerons de discuter de l'avenir de cette importante zone avec la Nouvelle-Écosse.

\* \* \*

### L'ÉCONOMIE

**M. Dave Van Kesteren (Chatham-Kent—Essex, PCC):** Monsieur le Président, alors que le Canada sort de la récession mondiale en tête des pays développés, les éloges de nos voisins continuent d'affluer.

Un éditorial paru aujourd'hui dans le *Chicago Tribune* salue le leadership économique du Canada, qualifiant notre pays d'étoile montante et faisant remarquer que notre économie a le vent en poupe. Les Américains nous disent ce que nous savions depuis un bon moment, que nos banques sont stables, que notre marché immobilier est solide et que nos dépenses sont maîtrisées.

Le ministre d'État aux Finances peut-il dire à la Chambre pourquoi le Canada se trouve en tête de peloton en ce qui concerne l'économie?

**L'hon. Ted Menzies (ministre d'État (Finances), PCC):** Monsieur le Président, le *Chicago Tribune* a raison. Grâce à notre Plan d'action économique, le Canada fait effectivement partie des pays les plus prospères au monde. En fait, ce plan a permis au Canada de créer, net, plus de 900 000 emplois depuis la fin de la récession. C'est pour cela que le FMI et l'OCDE prévoient que notre croissance sera parmi les plus élevées de tous les pays du G7.

Nous devons toutefois demeurer concentrés sur cette tâche. L'économie est fragile. La dernière chose dont nous avons besoin, c'est de la taxe sur le carbone de 21 milliards de dollars des néo-démocrates

### LA SALUBRITÉ DES ALIMENTS

**L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.):** Monsieur le Président, l'année dernière, l'Agence canadienne d'inspection des aliments a déclaré propres à la consommation humaine 240 000 saumons infectés par le virus de l'anémie infectieuse. Les autres pays disent qu'ils n'importeront pas ces poissons, et les supermarchés n'en veulent pas.

L'Agence canadienne d'inspection des aliments a commencé par vouloir détruire les poissons infectés et discréditer les scientifiques dans ce dossier. Aujourd'hui, elle permet la vente de ces poissons aux Canadiens.

Pourquoi le gouvernement sème-t-il la confusion dans l'esprit des Canadiens? Pourquoi mine-t-il la confiance du public à l'égard de la salubrité des aliments?

**L'hon. Gerry Ritz (ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et ministre de la Commission canadienne du blé, PCC):** Monsieur le Président, si le député veut savoir qui sème la confusion dans l'esprit des Canadiens, il n'a qu'à se regarder dans le miroir. Ces poissons sont sur le marché parce qu'ils peuvent être consommés sans danger. Nous suivons des protocoles scientifiques reconnus à l'échelle internationale. Voici ce que fait l'Agence canadienne d'inspection des aliments: elle s'assure que les aliments vendus dans les épiceries peuvent être consommés sans danger par les Canadiens.

\* \* \*

[Français]

### AIR CANADA

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, un juge de la Cour supérieure du Québec vient d'ordonner à Air Canada de faire ce que le NPD demande depuis l'annonce de la fermeture d'Aveos: que la compagnie respecte la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Les conservateurs ont refusé de faire appliquer la loi, ils se sont tournés les pouces, et maintenant, ils se font taper sur les doigts.

Maintenant que les tribunaux exigent le maintien des services d'entretien à Montréal, à Winnipeg et à Mississauga, le ministre des Transports prendra-t-il enfin au sérieux ses responsabilités?

**L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC):** Monsieur le Président, je suis au courant de la décision. Je vais en prendre connaissance et on verra pour la suite.

\* \* \*

[Traduction]

### L'ENVIRONNEMENT

**M. John Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement dispose d'un système rigoureux qui garantit la sécurité du transport pétrolier le long de nos côtes. Voilà des décennies que les pétroliers entrent dans nos ports et en sortent sans aucun problème.

On a annoncé dans le Plan d'action économique de 2012 un investissement additionnel de 35,7 millions de dollars sur deux ans pour renforcer davantage le système de réglementation des pétroliers et les préparatifs d'urgence en cas de déversement. Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités aurait-il l'obligation d'informer la Chambre des mesures que nous prenons aujourd'hui pour remplir cet engagement?

*Affaires courantes*

**L'hon. Denis Lebel (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement poursuit ses efforts pour améliorer la sécurité de nos voies maritimes et pour favoriser le développement responsable des ressources.

Je suis heureux d'annoncer aujourd'hui que nous avons lancé un appel d'offres pour mener une évaluation nationale des risques relatifs aux déversements en milieu marin, ce qui nous aidera à renforcer encore davantage notre système de sécurité maritime. Ce projet s'ajoute aux mesures que nous avons déjà prises pour améliorer le transport maritime, notamment l'exigence faite aux pétroliers d'être dotés d'une double coque et le pilotage obligatoire.

\* \* \*

[Français]

**LES TÉLÉCOMMUNICATIONS**

**Mme Charmaine Borg (Terrebonne—Blainville, NPD):** Monsieur le Président, la fin de semaine dernière, on a appris que des pirates informatiques avaient accédé à 250 000 comptes Twitter. Les Canadiens victimes d'un tel piratage n'ont pas la même protection qu'ailleurs.

À cause des conservateurs, le Canada est l'un des rares pays qui ne possèdent pas encore de législation qui dévoilerait les atteintes à la sécurité des renseignements personnels. Pourtant, les conservateurs repoussent aux calendes grecques la révision et l'instauration de lois qui protégeraient les Canadiens.

Vont-ils arrêter de se traîner les pieds et s'engager à instaurer le signalement obligatoire?

• (1500)

[Traduction]

**L'hon. Gary Goodyear (ministre d'État (Sciences et Technologie) (Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario), PCC):** Monsieur le Président, la protection des consommateurs et la protection des renseignements personnels sont deux questions que notre gouvernement prend très au sérieux. Nous travaillons très fort pour améliorer la situation dans ces domaines. Nous invitons l'opposition à nous aider à atteindre précisément cet objectif.

\* \* \*

**LA SÉCURITÉ PUBLIQUE**

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, j'aimerais pour la première fois pendant la période des questions aborder un dossier d'intérêt national qui relève du premier ministre, soit le cas de l'énigmatique Dr Porter.

Comment peut-on expliquer qu'Arthur Porter ait obtenu la cote de sécurité très secret pour qu'il puisse être membre du Conseil privé et présider le Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité? S'est-on abstenu de procéder à la vérification habituelle de ses antécédents? Qui plus est, est-il encore membre du Conseil privé?

**L'hon. Vic Toews (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, Arthur Porter a donné sa démission à titre de président du Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité, et nous l'avons acceptée. Les allégations concernant M. Porter ne visent aucunement ses anciennes fonctions.

[Français]

**RECOURS AU RÈGLEMENT**

## QUESTIONS ORALES

**M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD):** Monsieur le Président, regardons le compte rendu officiel — le hansard — du vendredi 1<sup>er</sup> février 2013. Il s'agit du volume 146, n<sup>o</sup> 202, 1<sup>re</sup> session de la 41<sup>e</sup> législature.

Cette journée-là, une de mes collègues avait dit à la Chambre:

[...] les fonctionnaires de Service Canada sont là pour venir en aide aux demandeurs et non pour les traquer comme des criminels.

Voici ce que la ministre des Ressources humaines a dit:

Monsieur le Président, en ce qui a trait au système d'assurance-emploi, il est très important de noter que le NPD appuie encore une fois ce qu'on appelle en anglais les *bad guys*.

Aujourd'hui, la ministre a induit la Chambre en erreur en répondant qu'elle n'avait pas dit que c'était des *bad guys*. Alors, je lui demanderai de dire la vérité à la Chambre et de répéter ce qu'elle a dit vendredi, lorsqu'elle a traité les travailleurs de *bad guys*.

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences, PCC):** Monsieur le Président, il faut remettre cela dans le contexte du jour et du moment.

Le NPD se plaignait que Service Canada sévissait contre des gens qui abusaient du système de l'assurance-emploi.

[Traduction]

Il faut reconnaître que les néo-démocrates affirmaient alors que Service Canada s'en prenait aux gens qui profitent du système, à ceux qui empochaient illégalement 530 millions de dollars par année. Voilà le contexte: ce sont ces fraudeurs que j'ai appelés des *bad guys*. Je ne visais que ces gens-là. Nous respectons tous les autres demandeurs qui respectent la loi, et nous faisons tout en notre pouvoir pour que ces derniers reçoivent les prestations d'assurance-emploi auxquelles ils ont droit.

**Le Président:** Je pense qu'il s'agit d'une question d'interprétation de ce qui a été dit ou de la manière dont cela a été dit. Cette question ne relève pas de la présidence. Je ne vois pas en quoi cela pourrait donner lieu à un recours au Règlement.

Le député d'Acadie—Bathurst a la parole.

**M. Yvon Godin:** Je comprends ce que vous dites, monsieur le Président, et je comprends que la députée n'admettra jamais ce qu'elle pense vraiment des travailleurs.

**AFFAIRES COURANTES**

[Traduction]

**LES DÉLÉGATIONS INTERPARLEMENTAIRES**

**Le Président:** J'ai l'honneur de déposer le rapport de la délégation parlementaire canadienne concernant sa visite au Chili et au Costa Rica du 6 au 13 octobre 2012.

\* \* \*

[Français]

**LE DROIT À L'ÉQUITÉ**

**L'hon. Steven Blaney (ministre des Anciens Combattants, PCC):** Monsieur le Président, je vous remercie de me donner la parole.

*Affaires courantes*

À la suite du dépôt du rapport de l'ombudsman intitulé « Le droit des vétérans de connaître les motifs des décisions: Une question d'équité procédurale », j'aimerais déposer aujourd'hui, dans les deux langues officielles, le Plan de mise en oeuvre du droit à l'équité du ministère des Anciens Combattants.

\* \* \*

[Traduction]

**LES COMITÉS DE LA CHAMBRE**

## PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

**M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter à la Chambre, dans les deux langues officielles, les 37<sup>e</sup>, 38<sup>e</sup> et 39<sup>e</sup> rapports du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, qui portent sur les rapports de la Commission de délimitation des circonscriptions électorales fédérales pour les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Manitoba et de l'Île-du-Prince-Édouard.

\* \* \*

• (1505)

**PÉTITIONS**

## LES AILERONS DE REQUIN

**M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD):** Monsieur le Président, j'interviens pour présenter trois pétitions. Les auteurs de la première pétition demandent à la Chambre d'interdire l'importation d'ailerons de requin au Canada.

La pratique qui consiste à enlever les ailerons des requins et à jeter le reste dans la mer a des effets dévastateurs sur les espèces de requins du monde entier. Il faut agir pour mettre fin à une telle pratique et préserver et gérer de manière responsable les populations de requins.

Les pétitionnaires demandent à la Chambre d'interdire l'importation d'ailerons de requin.

## L'ENVIRONNEMENT

**M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD):** Monsieur le Président, je veux également présenter une autre pétition.

Les pétitionnaires demandent au ministre des Ressources naturelles, au ministre de l'Environnement, au ministre des Pêches et des Océans et au ministre des Transports de se pencher sur le problème de la baisse des niveaux d'eau dans les lacs Huron et Michigan. Ils affirment que le niveau d'eau du lac Huron a baissé de quatre ou de cinq pieds depuis 1999. Ils demandent...

**Le Président:** À l'ordre. Je vais demander au député de terminer rapidement son intervention. Je remarque que beaucoup de députés se lèvent, et il nous reste seulement 14 minutes.

## LES DROITS DE LA PERSONNE

**M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD):** Monsieur le Président, les signataires de la dernière pétition exhortent le gouvernement canadien à demander à la Chine de mettre fin aux persécutions qui ciblent les adeptes du Falun Gong.

## L'ENVIRONNEMENT

**M. Frank Valeriote (Guelph, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter une pétition signée par des habitants de ma circonscription, Guelph, qui souhaitent attirer l'attention sur l'oléoduc Northern Gateway. En raison des importants risques environnementaux que présente l'oléoduc, les pétitionnaires deman-

dent au gouvernement du Canada de faire preuve de neutralité et de cesser d'appuyer sans réserve la construction de l'oléoduc pour que l'Office national de l'énergie et l'Agence canadienne d'évaluation environnementale puissent procéder à une évaluation exhaustive, juste et impartiale du projet d'oléoduc afin de prendre, en temps et lieu, une décision fondée sur des données probantes.

[Français]

## LE PARC DE LA GATINEAU

**Mme Nicole Turmel (Hull—Aylmer, NPD):** Monsieur le Président, j'ai une pétition à présenter au nom des citoyens de Hull—Aylmer au sujet de la protection du parc de la Gatineau.

[Traduction]

## L'ENVIRONNEMENT

**Mme Kirsty Duncan (Etobicoke-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je suis ravie de présenter une autre pétition sur les changements climatiques. Celle-ci porte sur les répercussions des changements climatiques sur les produits alimentaires. Au cours des dernières années, les conditions climatiques extrêmes ont fait grimper les prix. L'été dernier, elles ont eu des répercussions sur la pêche au homard, qui représente des millions de dollars, ainsi que sur les agriculteurs de nombreuses régions au Canada, qui ont souffert de la sécheresse.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement de reconnaître le caractère urgent des changements climatiques, ainsi que l'ampleur des défis à relever. Ils lui demandent aussi d'admettre que l'approche sectorielle est trop lente et d'élaborer des solutions concrètes pour les agriculteurs et les familles vulnérables.

[Français]

## LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**Mme Hélène LeBlanc (LaSalle—Émard, NPD):** Monsieur le Président, la pétition que je dépose aujourd'hui concerne la sécurité des cyclistes, notamment pour qu'il y ait des protections sur les larges camions afin d'éviter des blessures graves et même des décès chez les cyclistes.

[Traduction]

## LA JUSTICE

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition au nom des habitants de Winnipeg-Nord. Ils demandent au gouvernement du Canada de collaborer avec d'autres ordres de gouvernement pour créer des programmes efficaces qui empêcheront les jeunes de commettre des crimes, en tentant plus particulièrement de les empêcher de se joindre à des gangs de rue, et qui offriront à ces jeunes d'autres activités auxquelles s'adonner.

## LA RÉGION DES LACS EXPÉRIMENTAUX

**Mme Chris Charlton (Hamilton Mountain, NPD):** Monsieur le Président, la Région des lacs expérimentaux est unique et jouit d'une renommée mondiale pour ce qui est de l'éducation et de la recherche sur les eaux douces. Elle est maintenant victime des compressions des conservateurs, et des pétitionnaires de tout le pays luttent pour faire renverser cette décision. Ils demandent tout spécialement au gouvernement du Canada de faire trois choses: de reconnaître l'importance de la Région des lacs expérimentaux pour s'acquitter de son mandat d'étudier, de préserver et de protéger les écosystèmes aquatiques; de revenir sur sa décision de fermer la station de recherche de la Région des lacs expérimentaux; et de maintenir les ressources humaines et financières qui y sont affectées ou de les augmenter.

Je sais que nous ne sommes pas censés appuyer des pétitions, mais je suis ravie de pouvoir présenter celle-ci à la Chambre aujourd'hui.

## L'ÉTIQUETAGE DES ALIMENTS

**Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD):** Monsieur le Président, j'ai deux pétitions à présenter. La première demande à la Chambre d'adopter un projet de loi visant à modifier la Loi sur les aliments et drogues de manière à prévoir l'étiquetage obligatoire des aliments modifiés génétiquement.

• (1510)

## LA PAUVRETÉ

**Mme Jean Crowder (Nanaimo—Cowichan, NPD):** Monsieur le Président, la seconde pétition demande à la Chambre d'adopter le projet de loi C-233, qui vise à éliminer la pauvreté au Canada. Cette mesure obligerait le gouvernement fédéral à établir et à mettre en oeuvre une stratégie de lutte contre la pauvreté en consultation avec les gouvernements provinciaux, territoriaux et autochtones, de même qu'avec les administrations municipales et les organisations de la société civile.

LES 41<sup>ES</sup> ÉLECTIONS GÉNÉRALES

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter deux pétitions. La première demande la tenue d'une enquête nationale pour répondre à la question, toujours sans réponse, de savoir qui était à l'origine des appels automatisés lors des élections générale de 2011.

## L'ENVIRONNEMENT

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, la seconde pétition porte sur la nécessité de mener une étude approfondie avant de permettre la présence d'oléoducs et de pétroliers en Colombie-Britannique, qui comportent tous deux des risques.

**Mme Mylène Freeman (Argenteuil—Papineau—Mirabel, NPD):** Monsieur le Président, la pétition que je présente aujourd'hui correspond à une partie seulement de l'appui manifesté à l'égard de ma motion par les citoyens et les municipalités d'un bout à l'autre du pays, et ce, quelle que soit l'allégeance de leur député. Les pétitionnaires viennent de Ramea, à Terre-Neuve-et-Labrador. Ils demandent au gouvernement d'appuyer ma motion M-400, portant sur une question qui unit les Canadiens de toutes les régions rurales. Celle-ci demande à la Chambre de faire preuve de leadership dans le dossier de la protection de notre eau, de nos rivières et de nos lacs.

## Article 52 du Règlement

[Français]

## LE LOGEMENT

**Mme Ève Pécelet (La Pointe-de-l'Île, NPD):** Monsieur le Président, je dépose une pétition qui demande au gouvernement d'adopter notre projet de loi C-400, compte tenu que nous sommes le seul pays du G8 qui n'a pas de stratégie nationale en matière de logement social et que 1,5 million de ménages éprouvent un besoin important de logement.

[Traduction]

## LES PENSIONS

**Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD):** Monsieur le Président, j'ai une pétition signée par des électeurs qui ajoutent leur nom à celui de milliers d'autres Canadiens qui ont demandé à la Chambre de renoncer aux modifications proposées à l'admissibilité à la Sécurité de la vieillesse.

Le gouvernement a fait passer de 65 à 67 ans l'âge de l'admissibilité aux prestations, ce qui exerce une pression énorme sur les aînés les plus pauvres. Cette mesure signifie que les personnes âgées sans le sou perdront jusqu'à 12 000 \$ de prestations. Elle aura aussi une incidence sur les plus jeunes. Par conséquent, les pétitionnaires demandent au gouvernement de maintenir à 65 ans l'âge de l'admissibilité aux prestations et d'augmenter le Supplément de revenu garanti, afin que tous les aînés du pays puissent sortir de la pauvreté.

\* \* \*

## QUESTIONS AU FEUILLETON

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

**Le Président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

## DEMANDE DE DÉBAT D'URGENCE

RESSOURCES HUMAINES ET DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES  
CANADA

**Le Président:** La présidence a reçu avis d'une demande de débat d'urgence de la part du député de Cape Breton—Canso.

**M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.):** Monsieur le Président, j'invoque l'article 52 du Règlement pour demander la tenue aujourd'hui d'un débat d'urgence sur la grave question de la perte des dossiers personnels de 583 000 Canadiens ayant participé au Programme canadien de prêts aux étudiants entre 2000 et 2006, que le ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences a signalée le 11 janvier. Selon le Commissariat à la protection de la vie privée, c'est l'une des plus importantes atteintes à la protection des données de toute l'histoire du Canada.

La Chambre doit débattre de cette question, parce que la perte de ces données signifie que les renseignements financiers personnels et confidentiels de près de 600 000 personnes sont en péril et qu'il existe un réel danger de vol d'identité.

### Privilège

De plus, la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences a été incapable de dire à la Chambre depuis combien de temps le disque dur contenant les données avait disparu, quels renseignements avaient été perdus, pourquoi les numéros d'assurance sociale figuraient parmi les données enregistrées, pourquoi on avait fait appel à la GRC et pourquoi il a fallu deux mois avant que le public soit informé.

La Chambre doit également se pencher sur la protection que RHDCC accorde aux Canadiens concernés. On ne sait trop quels services de protection du crédit et de l'identité le gouvernement achète à Equifax, l'une des deux principales agences canadiennes d'évaluation du crédit. Il convient aussi de se demander pourquoi le gouvernement n'achète pas une couverture équivalente à TransUnion, l'autre grande agence, tel que recommandé par l'Agence de la consommation en matière financière du Canada.

Il semblerait que bon nombre des quelque 600 000 personnes concernées n'ont toujours pas été contactées par le ministère dans les trois mois qui se sont écoulés depuis qu'on a constaté la disparition du disque dur.

Selon de récents reportages, moins de 5 000 personnes ont fait appel au service de surveillance du crédit que le gouvernement offre gratuitement à la plupart des gens.

Il est très important de déterminer combien de personnes n'ont toujours pas été contactées et les raisons du contretemps. Il est inacceptable qu'un si grand nombre de personnes ne sachent toujours pas que leur vie privée a été violée.

Les Canadiens, notamment les personnes touchées par cette atteinte à la protection des données, ont le droit de savoir que leur gouvernement fait tout son possible pour déterminer le comment et le pourquoi de cette atteinte historique et, surtout, ce qu'il compte faire pour les protéger immédiatement contre le risque de fraude à l'identité.

Les Canadiens ne devraient pas avoir à payer pour les erreurs du gouvernement conservateur. C'est pourquoi, monsieur le Président, je vous demande respectueusement d'acquiescer à ma demande afin qu'on puisse répondre à ces questions et proposer des solutions qui répondent aux besoins des personnes touchées.

• (1515)

#### DÉCISION DE LA PRÉSIDENTE

**Le Président:** Je remercie le député d'avoir soulevé cette question. Il ne fait aucun doute que c'est une question très importante pour beaucoup, mais j'estime qu'elle ne répond pas aux critères d'un débat d'urgence.

La présidence a également reçu avis que le député de Regina—Lumsden—Lake Centre aimerait ajouter quelque chose à la question de privilège soulevée par le député d'Ottawa—Vanier.

\* \* \*

### PRIVILÈGE

#### L'ACCÈS À L'INFORMATION

**M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, j'interviens en ma qualité de secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes pour répondre à une question de privilège qui a été soulevée jeudi dernier par le député d'Ottawa—Vanier.

J'ai eu l'occasion de consulter le hansard afin de prendre connaissance de son intervention, ainsi que de celle faite vendredi

par le leader parlementaire de l'opposition officielle. Le député de Skeena—Bulkley Valley a également mentionné quelques précédents, que je recommande à la présidence. Je tiens à remercier le député d'avoir fait preuve de sagacité en citant ces cas, et ce, malgré le fait qu'il siège dans l'opposition, ce qui par ailleurs me fait douter de sa sagacité dans d'autres dossiers, mais je m'écarte du sujet.

Outre les interventions que vous avez déjà entendues, monsieur le Président, j'aimerais ajouter deux autres sources qui font autorité afin de vous aider à prendre une décision.

Comme le leader parlementaire du gouvernement l'a fait remarquer dans ses observations préliminaires la semaine dernière, le député n'a pas mentionné une de ses fonctions ou responsabilités parlementaires en tant que député. Il a plutôt fait allusion à une affaire relevant de sa circonscription.

À la page 117 de l'ouvrage *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, deuxième édition, se trouve un résumé sans équivoque de la façon dont la présidence aborde ces questions:

Les fois où des députés ont allégué avoir été victimes d'obstruction ou de harcèlement, non pas directement en tant que représentants élus mais à l'occasion d'un incident à caractère politique ou survenu dans leur circonscription, la présidence a toujours jugé qu'il n'y avait pas là matière à question de privilège.

Enfin, monsieur, je sou mets la décision rendue le 12 février 2003 par le président Milliken. L'extrait qui suit est tiré de la page 3470 des *Débats* et devrait permettre, à mon avis, de mieux distinguer les situations où interroger un fonctionnaire constitue ou non une question de privilège. Je cite:

Les députés ont le droit incontestable de poser des questions au gouvernement et d'obtenir des renseignements de celui-ci afin de s'acquitter de leur responsabilité de surveillance. Cette fonction s'exerce principalement de deux façons: d'une part, par les questions posées au gouvernement...

C'est-à-dire aux ministres et aux secrétaires parlementaires qui siègent dans cette enceinte.

[...] pendant la période des questions ou sous forme de questions écrites et, d'autre part, par les enquêtes menées par les comités de la Chambre. Ces deux processus sont entièrement protégés par le privilège parlementaire. Toutefois, cela ne signifie pas que le privilège de demander de tels renseignements s'étend à chaque aspect des activités d'un député.

En conclusion, lorsqu'on analyse les faits rapportés par le député, quelles que soient les conclusions qu'on en a tirées — et je ne vois pas du tout les choses sous le même angle que l'opposition —, à la lumière de ces précédents et de ceux qu'a cités le leader parlementaire du NPD vendredi, selon moi, force est de constater qu'il n'y a pas matière à question de privilège.

**L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.):** Monsieur le Président, peut-être que je n'ai pas clairement dit lors de mon intervention — vous vous souviendrez que j'ai soulevé la question pour la première fois en juin dernier — que ma demande était directement liée à mes fonctions, qui comprennent les préparatifs pour la période de questions. À titre de défenseur libéral des coopératives, j'ai demandé des renseignements à la SCHL. Malheureusement, la SCHL ne m'a rien transmis parce qu'elle n'a pas reçu la permission de me donner d'information. Or, il s'agit d'une question directement liée à mes fonctions parlementaires, qui ne peuvent être ignorées.

Cette question s'applique à un autre dossier au sujet duquel j'ai l'intention de soulever des questions; il s'agit du grand projet de développement sur une base militaire qui a été cédée à la Société immobilière du Canada. Cependant, pour poser des questions, j'ai besoin de renseignements. Comme vous le voyez, ces deux cas sont intrinsèquement liés.

*Initiatives ministérielles*

Quand vous rendrez votre décision, monsieur le Président, j'espère que vous tiendrez compte aussi de l'égalité en matière d'accès à l'information. Comme je l'ai déjà mentionné — et j'espère que vous vous pencherez sur la question —, aucun des députés conservateurs à qui j'ai parlé ne s'est plaint d'avoir eu de la difficulté à obtenir de l'information de la part du gouvernement; seuls les députés de mon parti et ceux du NPD, d'après ce que m'en a dit leur leader parlementaire, ont eu de la difficulté à obtenir des renseignements du gouvernement.

Voilà deux dossiers qui sont directement liés à mes fonctions parlementaires, à titre de député représentant des électeurs.

Enfin, cette situation soulève aussi une question morale: n'importe quel électeur de ma circonscription peut obtenir des renseignements directement des fonctionnaires, mais le gouvernement ne permet pas à ces derniers de me la fournir. Voilà qui est fâcheux et inacceptable dans une démocratie qui se veut fonctionnelle. J'espère, monsieur le Président, que vous tiendrez compte de ces trois aspects de la question quand vous rendrez votre décision.

• (1520)

**M. Tom Lukiwski:** Monsieur le Président, je vous laisse juger de mon intervention.

Toutefois, bien honnêtement, comme je l'ai dit dans mon intervention, les députés disposent de divers moyens pour obtenir de l'information du gouvernement, les questions au *Feuilleton* étant le moyen le plus souvent employé.

Je dirais au député d'en face qu'il peut certainement, en qualité de député, recourir aux moyens dont je parle. Encore une fois, je vous signale, monsieur le Président, que chaque fois que ce genre de question a été portée à l'attention de la présidence, celle-ci en est toujours arrivée à la même conclusion.

Je ne trouve pas que les privilèges du député ont été bafoués. Je vous demande, monsieur le Président, de rendre une autre décision qui concorde avec mon intervention et de le faire dès que possible.

**Le Président:** Je remercie les deux députés de leur contribution supplémentaire sur la question dont est saisie la présidence.

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

### LOI SUR LES SERVICES ÉQUITABLES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DES MARCHANDISES

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Le Président:** L'honorable député de Louis-Hébert dispose de huit minutes pour compléter son allocution.

**M. Denis Blanchette (Louis-Hébert, NPD):** Monsieur le Président, lorsque j'ai dû interrompre mon discours, nous en étions rendus au rapport de la médiation qui a malheureusement échoué. Nous avons essayé d'établir un dialogue entre les clients et le fournisseur de service. Nous avons été incapables de régler le problème et c'est pourquoi nous avons un projet de loi devant nous aujourd'hui

Le CN et le CP ne voulaient pas de ce projet de loi. Toutefois, c'est peut-être un genre de signal d'alarme pour ces deux entreprises. Il s'agit d'un petit projet de loi qui ne va pas très loin, qui ne demande

pas grand-chose et que nous aimerions voir bonifier. Pour les entreprises du rail, c'est un signal pour dire que « tout ne va pas bien, madame la marquise ».

Il y a des choses à améliorer et ces entreprises auront le défi de le faire. Si elles ne le font pas, d'autres projets de loi plus contraignants seront déposés par la suite. Même si, selon la région, elles sont en situation de monopole ou de duopole, elles devront développer une culture d'entreprise axée sur le service à la clientèle. Elles devront réaliser l'équilibre entre le profit et le service à la clientèle afin que ce dernier ne soit pas tout simplement un dommage collatéral de leur activité. On doit transmettre ce message.

Je voudrais maintenant parler de la vision de ce qu'est le transport comme tel. Ce projet de loi, en quelque sorte, gère une crise. Nous avons laissé pourrir quelque chose. Nous avons attendu à l'extrême limite. Nous avons réduit l'action au minimum. Toutefois, nous ne sommes pas à la Chambre des communes pour faire de la gestion de crise à courte vue, mais pour imprimer une vision de ce que sera notre pays demain, après-demain et dans les décennies à venir. Nous n'avons pas cette vision en ce moment.

Je veux donc faire part de certains éléments d'une vision qu'on a appelée, entre autres, une politique nationale du transport. Il serait tout à fait pertinent d'aborder ce sujet. J'espère qu'une fois que ce projet de loi aura passé le test de la deuxième lecture et se retrouvera en comité, les membres du comité élargiront le débat afin d'inclure des éléments de ce que pourrait être l'évolution du système de transport ferroviaire dans son ensemble.

Nous sommes dans un contexte de mondialisation. Nous avons un phénomène qui s'appelle l'Internet. Il permet à n'importe quel fournisseur de s'afficher sur le Web et à n'importe quel client de partout dans le monde d'acheter son produit. Le défi de la chaîne logistique de livraison des produits s'ensuit. Pour le Canada, ce pays aux grands espaces, le système de transport ferroviaire est absolument essentiel à la livraison des marchandises.

Il est donc important de continuer à travailler sur cette question. Toutefois, j'insiste pour qu'il y ait également un équilibre. Nous en avons beaucoup parlé dans nos allocutions. Il faut établir un équilibre, d'une part, entre la capacité d'une entreprise à avoir un profit juste et raisonnable et, d'autre part, la possibilité pour des clients captifs d'avoir un service qui répond à leurs attentes et permet de développer leur commerce. C'est une façon d'aider les gens à rester dans les régions, à ne pas dépeupler celles-ci. C'est une façon de développer les régions ressources. C'est d'une importance capitale pour nous.

Nous pouvons aller plus loin en ce qui concerne l'équilibre. Nous pouvons parler de l'équilibre entre le transport des personnes et celui des marchandises. Même s'il y a des problèmes du côté du transport des marchandises, le transport des personnes passe souvent après celui des marchandises. Combien de fois le train qui transporte des personnes se met-il sur une voie d'évitement pour laisser passer le train de marchandises?

Tout est question d'équilibre. C'est la raison pour laquelle nous devons nous pencher sur ces aspects et, surtout, arrêter d'avoir une vision à courte vue. Il faut proposer une infrastructure ferroviaire digne du XXI<sup>e</sup> siècle. C'est important.

*Initiatives ministérielles*

● (1525)

On vit encore avec une infrastructure héritée du XIX<sup>e</sup> siècle qui a été, il faut le dire, un ciment de l'unité canadienne. Alors, pourquoi ne pas faire un autre tour de roue et améliorer cette infrastructure de façon à ce que les compagnies qui fournissent ce service, les utilisateurs et les citoyens puissent, eux aussi, en bénéficier.

Enfin, je voudrais insister sur le fait que, si l'on veut une politique nationale du transport des personnes et des marchandises, c'est d'abord et avant tout pour être capable de voir, de planifier, de poser les bons gestes au bon moment et de ne pas juste réagir.

Si on a un commerce, on cherche toujours à avoir la bonne réaction face aux clients. Présentement, on ne l'a pas. C'est la raison pour laquelle cette législation est devant nous.

En conclusion, je dirai que c'est un pas dans la bonne direction, un tout petit pas. Tout le monde est d'accord pour l'appuyer. En fait, tout le monde applique le principe suivant: *Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras*. On fait donc ce petit pas aujourd'hui. On espère améliorer le service au fournisseur. On espère que le gouvernement acceptera certains des amendements qui seront proposés. Au fond, on aborde probablement la portion la plus criante du problème, mais comme il y a déjà eu des rapports, des tentatives de médiation et qu'on désire régler au moins certains problèmes, je pense que ça prend la collaboration de tous, et surtout des divers intervenants, pour que la Chambre ait le moins possible à intervenir dans l'évolution du système ferroviaire. Si on règle cela, ce sera important pour les citoyens, pour les fournisseurs, pour les clients, pour l'économie et surtout pour le Canada.

● (1530)

**M. Matthew Dubé (Chambly—Borduas, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours. Je suis content qu'il ait mentionné cette coexistence entre le train de passagers et le train de marchandises.

Au sujet de la coexistence, je pense que c'est l'une des thématiques principales du projet de loi, c'est-à-dire le rôle que le CN a à jouer dans nos communautés. Je connais beaucoup cette réalité, car il y a un chemin de fer qui passe dans mon comté. J'aurai la chance d'en parler davantage plus tard.

Puisqu'il s'agit d'un premier pas dans la bonne direction, j'aimerais demander à mon collègue à quel point on pourrait continuer cette collaboration avec le CN et aller de l'avant avec différents projets, que ce soit avec celui de l'AMT qui veut électrifier les rails ou avec celui dont il est question aujourd'hui, c'est-à-dire les ententes entre les producteurs et les compagnies de chemin de fer.

J'aimerais que mon collègue parle de cela, parce que la collaboration et le travail d'équipe font partie d'une approche importante, selon le NPD.

**M. Denis Blanchette:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son excellente question. Fondamentalement, au-delà des chiffres, des profits et des services rendus, tout est question de relations entre les différents groupes.

Ce qui est important, et ce qui devra l'être de plus en plus, c'est que certaines entreprises n'ont pas vraiment de concurrence. Il faut se le dire. Dans le rapport sur l'examen des services de transport ferroviaire, dont j'ai déjà parlé, on reconnaissait déjà que la concurrence allait être difficile.

À ce moment-là, ce qui est important, c'est que ces entreprises soient conscientes du fait qu'elles doivent, de par leur culture interne, commencer à collaborer avec les autres.

Dans un mouvement de dernière minute, elles ont commencé à améliorer certains types de services, mais malheureusement c'est trop peu, trop tard pour ce projet de loi. Par contre, je pense que, si elles comprennent le message, on pourrait peut-être avoir quelque chose de mieux à l'avenir.

[Traduction]

**M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC):** Monsieur le Président, d'entrée de jeu, je suis enchanté d'entendre le député dire qu'il appuiera la mesure législative.

Je pense qu'il est important que les députés comprennent que, lorsque nous parlons du système de transport de marchandises par train du Canada, nous devons le situer dans le contexte nord-américain puisque qu'il s'agit d'un système entièrement intégré. Force est de reconnaître aussi que, même s'il y a parfois des problèmes dans le système entre les expéditeurs et les sociétés de chemin de fer, bien que cela arrive rarement, nous avons le meilleur réseau de transport de marchandises par train du monde. Il permet de nombreuses transactions commerciales et il contribue beaucoup à notre économie.

Le député est-il d'accord pour dire que nous souhaitons d'abord et avant tout des solutions axées sur le marché et que ce mécanisme devrait être utilisé le plus rarement possible, lorsque l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer n'arrivent pas à s'entendre?

Je pense que c'est un bon système de suivi. Ce que le ministre propose, c'est un bon système pour soutenir les expéditeurs et les sociétés ferroviaires et les aider à entretenir des relations et à trouver eux-mêmes des solutions qui soient orientées par le marché. Le député en convient-il?

[Français]

**M. Denis Blanchette:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

En début de question, il a mentionné qu'il existait des relations continentales pour la livraison. Ce fait est indéniable. S'il y a une chose que les clients du CN et du CP désirent, c'est justement livrer plus rapidement leur marchandise. Au départ, c'est ça le problème. Et si le gouvernement décide d'intervenir après plusieurs années d'attente, c'est justement parce que la logique de marché n'a malheureusement pas vraiment fonctionné cette fois-ci.

C'est d'ailleurs pour ça que dans mon allocution, j'ai invité le CN et le CP à changer leur culture d'entreprise, qui est strictement orientée vers le profit, dans une situation où on ne peut pas vraiment avoir une logique de marché complète. En effet, on ne peut pas, demain matin, inventer 10 concurrents au CN et au CP. Comme on le sait, ce sont des infrastructures où il est assez difficile d'implanter de la concurrence.

J'ai dit dans mon discours que le CN et le CP devraient considérer ce projet de loi comme un signal d'alarme indiquant que tout ne va pas bien et qu'ils doivent améliorer leur pratique. Pour notre part, nous sommes là strictement parce qu'il y a un problème à régler au moyen du projet de loi C-52.

*Initiatives ministérielles*

• (1535)

[Traduction]

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, plus tôt aujourd'hui, j'ai parlé de mon collègue le député de Wascana, qui a déjà été ministre des Finances, et des efforts qu'il a déployés ces dernières années pour que le gouvernement présente cette mesure législative.

Cette mesure législative était nécessaire depuis des années. Tout a commencé par une demande en 2007. Le Parti libéral se réjouit qu'il y ait enfin une mesure législative, mais convient qu'il faudrait y apporter des changements. Il ne fait aucun doute que nous présenterons des amendements à l'étape du comité.

Un collègue du NPD m'a demandé s'il ne faudrait pas inclure les tarifs marchandises à la mesure législative. J'ai émis d'importantes réserves à cet égard. Le député pourrait-il toutefois nous dire ce que le NPD aimerait inclure dans la mesure législative au sujet des tarifs marchandises?

[Français]

**M. Denis Blanchette:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Winnipeg-Nord de sa question.

J'ai abordé brièvement la question du travail en comité. D'ailleurs, je lui ai justement posé une question à ce sujet lors de son propre discours. J'ai dit que je voulais qu'on élargisse le débat au comité pour aller au-delà du contenu du projet de loi C-52 et regarder quels sont les problèmes et les besoins, afin de faire évoluer le service de transport ferroviaire.

J'espère que mon collègue sera d'accord avec moi pour qu'on puisse ouvrir le débat et voir ce que chacun a à dire sur les autres enjeux mentionnés dans le rapport et que le projet de loi n'aborde pas.

**Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD):** Monsieur le Président, je remercie le député de Louis-Hébert. Il a soulevé un élément qui me touche de près: l'importance de développer les régions ressources.

Au début de la colonisation, et lorsque le Canada a développé le chemin de fer *coast to coast*, il n'y avait pas de grandes populations dans les régions ressources. On a quand même mis cette locomotive de développement en avant pour favoriser l'essor de tout un pays.

En Gaspésie, entre autres, où je suis venue au monde, on a enlevé le train de marchandises entre Gaspé et Chandler, ce qui prive les PME du développement auquel elles ont droit.

Le député de Louis-Hébert souhaiterait-il qu'on puisse desservir les régions les plus éloignées pour le transport en vrac?

**M. Denis Blanchette:** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de Charlesbourg—Haute-Saint-Charles de son excellente question, car de façon indirecte, celle-ci est au coeur de ce projet de loi. Il s'agit de la capacité d'un pays vaste comme le nôtre de desservir chacun des coins du pays, peu importe la densité de population de ces secteurs géographiques.

Le rail a été construit justement pour ça, et il est malheureux que, dans les dernières années, la logique du profit à tout prix ait pris le pas sur le développement et le maintien des entreprises en régions plus éloignées.

C'est pourquoi il serait essentiel qu'on revienne à un équilibre, un mot que j'ai prononcé plusieurs fois, entre la logique du profit et la capacité de soutenir le développement des régions.

**Mme Djaouida Sellah (Saint-Bruno—Saint-Hubert, NPD):** Monsieur le Président, le projet de loi C-52 modifie la Loi sur les

transports au Canada afin d'exiger d'une compagnie de chemin de fer de présenter à un expéditeur, à sa demande, une offre en vue de conclure un contrat concernant les moyens qu'elle doit prendre pour s'acquitter de ses obligations.

En effet, les clients des services de transport ferroviaire, comme les fermiers ou les sociétés minières, sont victimes du quasi-monopole des sociétés ferroviaires: interruptions de service, retards et autres éléments perturbateurs par le Canadien National et le Canadien Pacifique, qui nuisent aux secteurs de l'agriculture, des produits forestiers, des mines et de la fabrication qui ne sont pas compensés. Une grande partie de ces biens sont destinés à l'exportation. Les mauvais services des transports ferroviaires nuisent à la capacité des exportateurs canadiens à demeurer compétitifs dans les marchés internationaux, notamment pour ce qui est des produits agricoles.

De plus, plusieurs expéditeurs ont de la difficulté, non seulement à obtenir un bon service, mais à obtenir du service tout simplement. Plusieurs se plaignent de ne pas être en mesure de signer des contrats avec les grandes sociétés ferroviaires pour le transport des marchandises. Cette situation nuit aux exportateurs canadiens. Des mesures doivent être prises, surtout à une époque où le déficit commercial est très élevé. Je rappelle que ce dernier atteignait 2 milliards de dollars en novembre dernier.

Les statistiques à notre disposition montrent que 80 % des clients de transport ferroviaire de marchandises ne sont pas satisfaits du service qu'ils obtiennent. Dans un contexte de quasi-monopole, il est important que le gouvernement intervienne afin que les clients soient mieux protégés. Ce sont les expéditeurs qui doivent se débrouiller si leurs marchandises n'arrivent pas dans les délais. Ce sont d'énormes désagréments.

Lorsqu'il est question des denrées périssables, la situation est catastrophique, puisque la marchandise peut arriver à sa destination pourrie ou simplement inutilisable. Cela place le Canada dans une situation désavantageuse sur le plan concurrentiel. Par exemple, les producteurs de soya canadiens sont désavantagés par rapport à leurs concurrents argentins, non pas à cause de la qualité, mais bien de la fiabilité de l'expédition. Ils ne devraient pas avoir à payer le prix de cette situation.

Le transport de marchandises par train est vital à bien des égards. Premièrement, puisque 70 % des marchandises transitent par voie ferroviaire à un moment donné, nous avons besoin d'un système efficace. Deuxièmement, le transport ferroviaire permet aussi de garder les camions loin de la route; il permet donc de limiter les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport de nos marchandises. En nous assurant qu'un certain nombre de camions ne seront pas sur nos routes, nous évitons également d'ajouter des pressions supplémentaires sur nos infrastructures routières, qui n'en ont pas vraiment besoin.

Je suis de la région de Montréal. Tout comme les citoyens de ma circonscription, Saint-Bruno—Saint-Hubert, lorsque j'utilise les autoroutes, je peux voir de nombreux camions, mais aussi l'état des infrastructures, qui sont sous-financées. Nous avons donc besoin d'un système de transport ferroviaire efficace et accessible, afin de ne pas empirer la situation. De plus, nous avons besoin d'investissements pour remettre en état nos infrastructures.

*Initiatives ministérielles*

L'inaction en la matière coûte cher à l'économie canadienne. La situation ne peut pas continuer ainsi. Le service inadéquat coûte cher à des entreprises du pays, et il fait mal à l'économie et au marché de l'emploi. En 2008, le gouvernement a créé un groupe d'experts sur le sujet qui a étudié la question pendant trois ans. Le rapport a été soumis au début de 2011.

● (1540)

Le gouvernement a aussi entamé un processus de médiation qui n'a fait que prouver le manque de volonté du Canadien National et du Canadien Pacifique de régler le problème et de donner un service adéquat aux expéditeurs. Ce projet de loi fait partie de la solution, même s'il peut être amélioré.

Le projet de loi C-52 ne couvrira que les nouvelles ententes de niveau de service, pas celles qui existaient déjà avant. Beaucoup d'expéditeurs auront donc à continuer à vivre avec des services non fiables et injustes, sans qu'ils puissent avoir recours au processus de résolution dans le cas de violations des ententes de service déjà existantes.

De plus, l'arbitrage n'est disponible que pour les expéditeurs qui sont en train de négocier de nouveaux contrats. Au lieu d'offrir une aide rapide et fiable par l'entremise de la résolution de conflit à tous les expéditeurs, le projet de loi C-52 offre un processus d'arbitrage limité pour un petit groupe d'expéditeurs. Le processus d'arbitrage présenté pourrait s'avérer trop coûteux pour les expéditeurs et leur imposer un fardeau de preuve injuste en leur demandant de prouver qu'ils ont besoin des services de la société de transport ferroviaire.

Pour trouver une solution d'ensemble, il faut aussi considérer la question des tarifs. Alors que certains membres de la collectivité des expéditeurs voulaient aborder également les problèmes de tarification dans le cadre de ce processus législatif, les conservateurs ont clairement fait savoir qu'ils ne se pencheront pas sur cet aspect avant le prochain examen législatif de la Loi sur les transports au Canada, en 2014 et 2015.

Certes, il faut s'attaquer aux problèmes liés aux accords sur le niveau de service, mais il faut aussi voir comment nous pouvons rendre le coût du transport ferroviaire plus accessible. Il faut prendre le problème dans son ensemble afin de s'assurer que nos entreprises, dont plusieurs sont dans des milieux ruraux, forment une partie importante de l'économie locale.

La situation touche bon nombre de secteurs, comme ceux des ressources naturelles, de la fabrication, de l'agriculture, des produits forestiers, des mines, des produits chimiques et de l'automobile. Personne n'est vraiment épargné.

Il est aussi important de souligner que le secteur minier est le deuxième plus important employeur dans les collectivités des Premières Nations, après le secteur public, bien sûr.

L'amélioration des services de transport ferroviaire de marchandises des sociétés minières pourrait avoir un effet bénéfique sur la situation économique des peuples autochtones dans certaines régions du pays. Le gouvernement devrait travailler en collaboration avec les leaders des Premières Nations pour améliorer leurs conditions de vie et les conditions économiques des Autochtones. Il devrait y avoir une urgence d'agir rapidement sur cet enjeu.

Je termine en disant qu'il ne faut surtout pas créer des moitiés de solutions. Il faut prendre le problème dans son ensemble. Je sais que le projet de loi C-52 est un petit pas en avant car il s'agit d'une crise.

● (1545)

[Traduction]

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je tiens encore une fois à souligner que l'industrie ferroviaire est importante à bien des égards pour le Canada, à commencer par son impact économique pour tous les Canadiens. Comme je l'ai dit plus tôt, il faut agir, d'une façon ou d'une autre. Le besoin existe, on en parle depuis des années, et aujourd'hui nous débattons de la question.

Le Parti libéral appuie en principe la mesure législative et son renvoi au comité dans l'espoir qu'on y présentera des amendements que le gouvernement jugera acceptables, et qu'on pourra entendre les parties intéressées. La députée croit-elle, comme nous, que le gouvernement commettrait une grave erreur en n'admettant pas qu'il faut amender ce projet de loi afin qu'il protège davantage les expéditeurs, les clients et, partant, les compagnies de chemin de fer elles-mêmes?

[Français]

**Mme Djaouida Sellah:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Winnipeg-Nord. J'ai écouté sa question avec attention.

Nous croyons que c'est un premier pas fait dans un cadre de crise. Les libéraux ont eu jusqu'en 2006 pour proposer un projet de loi, mais, malheureusement, ils ne l'ont pas fait. Voici ce que nous suggérons. Nous sommes pour que le projet de loi C-52 aille en comité, afin que des témoins soient entendus et que des amendements soient probablement apportés.

● (1550)

**Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD):** Monsieur le Président, c'est totalement honteux. J'ai vu les chiffres et je n'en reviens pas. Il faut dire que je ne fais pas partie de ce comité. Il est écrit que 80 % des clients des services de transport ferroviaire des marchandises ne sont pas satisfaits. C'est incroyable. Si j'avais une entreprise et que 80 % de mes clients n'étaient pas satisfaits, ça irait mal à la shoppe. On s'entend.

Comment la députée peut-elle expliquer ça? Est-ce du protectionnisme? Est-ce de la « désutilisation »? Qu'est-ce qui se passe pour que les clients ne soient pas satisfaits? Ces compagnies ont-elles le monopole des voies ferrées?

**Mme Djaouida Sellah:** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question.

On le sait très bien: les conservateurs protègent leurs amies les grandes sociétés ferroviaires. En leur confiant un véritable monopole, il laisse pour compte les expéditeurs canadiens. C'est malheureusement cela, la réponse à sa question.

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, compte tenu que 70 % de nos biens sont acheminés par voie ferroviaire et qu'il est très important d'accroître les besoins et les services de transport ferroviaire afin de réduire le transport routier et ainsi diminuer les gaz à effet de serre, ma collègue néo-démocrate croit-elle que le gouvernement conservateur ne prend pas assez au sérieux l'importance d'améliorer le système de transport ferroviaire du Canada?

**Mme Djaouida Sellah:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

*Initiatives ministérielles*

Si on est là aujourd'hui en train de débattre de ce projet de loi C-52, c'est clair que rien n'a été fait jusqu'à présent. Malheureusement, on a attendu qu'il y ait une crise et une pression de ces expéditeurs et du NPD pour que le gouvernement présente un tel projet de loi.

Celui-ci n'est pas idéal, mais on se dit qu'il vaut mieux se contenter de peu que de rien. C'est ce que les expéditeurs nous disent. Ils ne sont réellement pas satisfaits de ce projet de loi, mais ils espèrent une amélioration de ce projet de loi en comité.

**M. Dany Morin:** Monsieur le Président, je remercie à nouveau ma collègue de sa réponse, et je suis parfaitement d'accord avec elle.

Ce qui me tracasse également, c'est que le gouvernement conservateur se vante d'être le défenseur de l'économie et de la croissance économique canadienne. Je ne sais pas si les conservateurs en sont conscients, mais la piètre qualité des services de transport ferroviaire de marchandises coûte à l'économie canadienne des centaines de millions de dollars chaque année. Depuis qu'ils sont au pouvoir, ils se tournent les pouces et ne prennent pas assez au sérieux l'amélioration et l'entretien du système ferroviaire du Canada. Cela coûte des centaines de millions de dollars par année à l'économie canadienne, à nos PME, à nos exportateurs et même à nos grandes sociétés.

Ma collègue croit-elle que cette perte de profitabilité est aussi grande qu'on le dit? Selon elle, le gouvernement conservateur devrait-il enfin s'ouvrir les yeux s'il veut vraiment développer et faire croître l'économie canadienne et injecter de l'argent dans notre système de transport ferroviaire canadien?

**Mme Djaouida Sellah:** Monsieur le Président, je remercie encore une fois mon collègue de sa question.

Effectivement, comme je viens de le mentionner dans mon allocution, 80 % des expéditeurs ne sont pas satisfaits des services rendus par deux compagnies qui ont le monopole de ce transport.

Au lieu d'encourager ce genre de pratique qu'est le monopole, les conservateurs devraient plutôt s'occuper des petites et moyennes entreprises, en adoptant une loi assez musclée pour relever le niveau de service et essayer de compenser les expéditeurs qui, comme je l'ai expliqué, essuient des pertes de millions de dollars, surtout sur le plan agricole.

Malheureusement, ces expéditeurs doivent eux-mêmes vérifier si leur marchandise s'est rendue au bon endroit et dans quel état elle y est arrivée. Il arrive que des produits périssables soient pourris à leur arrivée à destination. On imagine les pertes que cela représente pour ces gens-là.

• (1555)

**M. Dany Morin:** Monsieur le Président, je prends la balle de ma collègue au bond. Elle mentionnait, il y a à peine quelques secondes, le monopole de deux compagnies ferroviaires, soit le CN et le CP. Elle mentionnait aussi à quel point les exportateurs sont insatisfaits à 80 % du mauvais service, comme lorsque, entre autres, des livraisons n'arrivent pas à temps ou sont périmées.

Lorsque les exportateurs veulent magasiner et chercher le meilleur prix, le meilleur *deal*, ils demandent des soumissions à ces deux grandes compagnies qui, avouons-le, ont le monopole. Il y a aussi une grande disparité entre les prix. C'est pour cette raison que je trouve raisonnable l'approche du NPD.

Ce que l'on déplore dans le projet de loi C-52, c'est surtout le fait que le gouvernement conservateur avait une belle occasion de légiférer ou de mettre son grain de sel par rapport à la disparité entre les tarifs.

J'aimerais savoir ce que ma collègue pense du fait que, dans le projet de loi C-52, on exclut de manière spécifique la question des tarifs qui, je crois, est une question à laquelle les exportateurs canadiens veulent avoir réponse de la part du gouvernement fédérale.

**Mme Djaouida Sellah:** Monsieur le Président, je remercie encore une fois mon collègue de sa question. Effectivement, ce que j'ai dénoncé dans mon discours était le monopole des deux grandes compagnies.

J'ai dit que les conservateurs n'encourageaient pas les petites et moyennes entreprises, malheureusement. Comme mon collègue l'a souligné, c'est sûr qu'il y aura des pertes énormes. C'est pour ça que nous voulons aussi parler du prix. Lorsque les gens n'ont pas le choix, lorsqu'ils ont seulement le choix entre deux compagnies, que vont-ils faire avec leur marchandise? Ils ont le couteau sous la gorge: ou ils expédient leur marchandise avec ces compagnies ou ils laissent pourrir leur produit, quand il s'agit d'un produit agricole.

On imagine donc que toutes les autres compagnies n'ont pas le choix. Il n'y a pas de compétition. Il n'y a pas d'emplois, lorsqu'on laisse le monopole à deux grandes compagnies seulement. Malheureusement, il n'y a effectivement pas de choix pour les expéditeurs.

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, comme on a probablement pu le constater lors de mes questions et de mes interventions, le système ferroviaire canadien me tient à coeur.

Pendant les 10 minutes de mon intervention, je ne vais pas nécessairement parler en détail de ce projet de loi. Ma collègue néodémocrate vient de le faire, tout comme plusieurs de mes autres collègues, notamment la députée de Trinity—Spadina, porte-parole du NPD en matière de transport, qui fait un travail incroyable dans ce domaine.

Le projet de loi C-52 me touche personnellement. On entend beaucoup parler de l'impact national que ce projet de loi aura, ainsi que, malheureusement, de ses lacunes, que le NPD décrie.

Je viens de faire référence au fait que la disparité entre les tarifs du Canadien Pacifique et du Canadien National est assez importante d'un soumissionnaire à l'autre. Cet aspect dérange le NPD. On aurait aimé avoir du leadership de la part du gouvernement fédéral à ce sujet. Malheureusement, ce projet de loi a été initié après qu'on eut traîné de la patte pendant cinq ans, et ce, grâce à l'excellent travail de ma collègue de Trinity—Spadina, porte-parole en matière de transport. Heureusement, le NPD est l'opposition officielle, et il demande des comptes au gouvernement conservateur.

Durant mon intervention, je ne parlerai ni des répercussions nationales ni même des conséquences pour les grandes villes. Je respecte les gens de Montréal et de Toronto pour lesquels le transport ferroviaire a un symbolisme différent. Toutefois, je viens du Nord-Est du Québec, et en région, notre système ferroviaire est surtout utilisé pour le transport de différentes marchandises.

Ces derniers jours, j'ai pris le temps de tâter le pouls afin de savoir si nos exportateurs du Saguenay—Lac-Saint-Jean sont satisfaits du service ferroviaire qu'ils reçoivent. Malheureusement, j'arrive à la même conclusion que les autres députés de l'opposition: il y a plusieurs lacunes.

J'ai même réussi à mettre la main sur une étude réalisée par la Ville de Saguenay. Elle remonte à quelques années, mais le constat reste le même. Je vais en faire part à la Chambre, ça apportera une touche différente au débat, car on abordera davantage la réalité régionale:

### Initiatives ministérielles

Cette étude s'appelle « Problématique du transport ferroviaire des marchandises au Saguenay—Lac-Saint-Jean: quand le développement régional se joue à l'échelle nationale ».

NDLR: Les constats des présentes ont été établis à partir d'entretiens avec la plupart des grands utilisateurs régionaux, notamment dans les secteurs des pâtes & papiers, du bois d'œuvre, du panneau de fibre et de l'aluminium, de même qu'auprès d'utilisateurs plus marginaux dans d'autres secteurs industriels. Ils reflètent essentiellement les propos ainsi recueillis.

Je viens de nommer les secteurs économiques et industriels qui sont très importants dans la région. On exporte beaucoup ces matières. Les gens à la maison se demandent peut-être à quoi ressemble leur système ferroviaire. Je vais l'expliquer:

Deux compagnies se partagent le réseau ferroviaire du Saguenay-Lac-Saint-Jean: le CN et la Compagnie de chemin de fer Roberval-Saguenay (RS), une division d'Alcan [ou de Rio Tinto Alcan]. Le réseau du CN est de juridiction fédérale et se termine à Jonquière. Le réseau de la Roberval-Saguenay est un chemin de fer privé de juridiction provinciale. Le réseau du RS et les opérations de la compagnie visent d'abord à desservir les usines d'Alcan en région et s'articulent à partir des Installations portuaires Port-Alfred à La Baie. En vertu d'une entente confidentielle avec le CN, le RS dessert toutefois les entreprises à l'est de Jonquière, dont les clients des parcs industriels de Chicoutimi et La Baie.

Ville de Saguenay compte deux centres de transbordement de marchandises: Nolitrex (Jonquière) et Transit PAG (implanté à La Baie depuis janvier 2000), ainsi qu'un centre de transbordement de copeaux (Jonquière). Deux autres centres de transbordement sont exploités au Lac Saint-Jean, soit à Hébertville (Groupe Goyette) et à La Doré.

#### ● (1600)

Chemin de fer d'intérêt local interne du Nord du Québec (CFILINQ)

L'exploitation du réseau Saguenay-Lac-Saint-Jean, Chibougamau et Abitibi a été confiée par le CN au CFILINQ. Le Québec compte 11 CFIL et compagnies privées, dont le RS. Contrairement aux autres CFIL qui sont des entités indépendantes auxquelles le CN a confié l'exploitation de lignes secondaires, le CFILINQ est demeuré dans le giron de l'entreprise. Le CFILINQ est une division semi-autonome du CN dont il est propriété à part entière. Le CFILINQ est en situation de monopole dans la région et exploite le plus imposant réseau ferroviaire du Québec avec 1756 kilomètres de voies, dont 422 kilomètres au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

#### FACTEURS NATIONAUX

En regard de l'ensemble des compagnies ferroviaires nord-américaines, le chemin de fer s'est mal adapté aux nouvelles réalités de transport, notamment le facteur juste-à-temps. Les temps de transport sont longs, des wagons se perdent et les tarifs sont moins compétitifs, en comparaison avec l'industrie du camionnage, plus efficace, qui a ainsi repris une part importante du marché.

Après une vague de compressions budgétaires au CN à une certaine époque, l'entretien des wagons et le réinvestissement dans les équipements ont pu être négligés. L'industrie constate aujourd'hui l'âge avancé de la flotte et le mauvais état de certains types de wagons, notamment les wagons fermés qui peuvent présenter des problèmes d'étanchéité à l'eau, ce qui a une incidence particulière dans une région comme la nôtre puisque l'industrie du papier est directement touchée. Selon nos informations, le CN serait sur le point d'amorcer la modernisation de sa flotte destinée aux pâtes & papiers. [Je pense que cela a déjà été fait, puisque cette étude remonte à quelques années.] D'autres secteurs industriels moins importants sont toutefois laissés pour compte et devront vraisemblablement continuer de s'accommoder d'équipements vétustes ou peu appropriés.

Le système opérationnel du CN semble mal adapté à l'étendue du Canada et aux particularités sous-régionales, dont celles du Québec. Le Centre de service est situé à Winnipeg pour l'ensemble du Canada. Certains clients peuvent aller de Vancouver pour obtenir un prix, à Winnipeg pour demander un wagon dont l'expédition sera ensuite prise en charge à Edmonton vers la gare de triage de Montréal qui l'acheminera au Saguenay avant que le tout soit facturé à Toronto, avec chaque fois un interlocuteur différent. C'est un système très complexe, plutôt éprouvant pour l'usager, avec beaucoup de failles où un client peut facilement s'enliser. On note aussi une méconnaissance du marché du Québec, surtout face à une région comme le Saguenay, de même qu'une forte propension à une simple application de normes et de taux nationaux, avec peu de place pour les particularités régionales ou pour quelque échange entre client et fournisseur.

Pour la plupart des clients consultés, le CN est peu orienté vers le service et profite de son monopole à ce titre, surtout depuis les coupures massives des dernières années. On nous souligne des décisions unilatérales où le CN avise a clientèle plus qu'il ne la consulte. [C'est très ordinaire.] Un autre nous dit: « Tu veux 2 wagons, tu en as 20; tu veux 20 wagons, tu en as 2 ». D'autres nous témoignent de délais imposants pour ceci ou pour cela...

#### FACTEURS RÉGIONAUX

Au début de 2002, une pénurie importante de wagons s'est faite sentir dans toute l'industrie, affectant toutes les compagnies ferroviaires canadiennes, principalement dans le secteur du bois d'œuvre où les manufacturiers ont accéléré leurs expéditions vers les États-Unis avant l'entrée en vigueur de la taxe imposée par les Américains. L'industrie du bois d'œuvre s'attendait à ce que la situation se résorbe après le 23 mai, ce qui reste à vérifier. [On peut voir que, de nombreuses années plus tard, la situation ne s'est pas améliorée.] Toutefois, bien que cette situation soit exceptionnelle, on constatait déjà de longue date un manque de wagons au sein du CN dans la région si on fait fi des grands usagers. Dans un rapport daté du 8 octobre 1999, le ministère des Transports du Québec écrivait à propos du Saguenay-Lac-Saint-Jean: « ...mentionnons la particularité régionale qu'est la pénurie de wagons qui fait en sorte que les centres de transbordement de cette région peuvent et dans certains cas ont déjà perdu des clients au profit des centres de transbordement de Québec où il est plus facile d'obtenir des wagons ». Évidemment, une telle réalité ne permet pas d'appuyer adéquatement le développement régional et n'incite pas davantage le CFILINQ à développer ses marchés régionaux ou de nouvelles clientèles.

Définitivement, le CFILINQ semble peu s'attarder aux petits clients, aux clients occasionnels ou aux nouveaux clients qu'il pourrait aller chercher. À l'exception des grands usagers, la plupart ont l'impression que le CN veut se concentrer sur la « crème », particulièrement l'aluminium et les pâtes & papiers, et délaisser les plus petits clients et les secteurs moins importants. À titre d'exemple, un client occasionnel peut attendre actuellement plusieurs semaines avant d'obtenir un prix de transport pour les marchandises qu'il doit expédier.

#### ● (1605)

De l'avis général, le CN profite de sa position monopolistique en région et applique des tarifs souvent exagérés, une attitude qui risque de fermer tout simplement le marché pour les PME, voire d'inciter les plus grandes entreprises à opter pour d'autres moyens de transport, notamment le camion, ce qui implique une pression additionnelle sur nos routes.

— Ex.: récemment, un client obtenait une cotation initiale de 9 280\$ du wagon pour une expédition de 10 wagons vers Calgary, prix ensuite abaissé à 4 390\$ d'un simple coup de fil dans la hiérarchie du CN.

— Ex.: une importante entreprise régionale obtiendrait actuellement du Canadian Pacific (à partir de Québec) des prix à ce point inférieures aux tarifs du CN qu'ils compenseraient largement le coût du transport par camion via la route 175. Le CP a pourtant une voie moins avantageuse qui transite par l'Estrie avant de rejoindre Montréal, comparativement au CN qui jouit d'une voie directe entre Québec et Montréal.

Pour un tronçon d'environ 11 km, une part importante du parterre industriel du Saguenay (l'ensemble des arrondissements de Chicoutimi et La Baie) se trouve desservie par une tierce entité, le RS, dont ce n'est pas la mission première, occasionnant une surcharge prohibitive pour les expéditeurs pour les quelques kilomètres en cause, bien que le RS dispense un très bon service. Cette situation hypothèque d'autant plus l'avenir dans le cas du secteur La Baie où on retrouve 75% de tous les espaces de développement industriel de la nouvelle Ville de Saguenay, de même que les grandes infrastructures régionales de transport maritime et aérien.

#### Je vais vous donner d'autres informations par rapport à ma région qui pourraient être pertinentes:

Le transport est un facteur déterminant en matière de localisation et de développement industriel. L'importance du facteur transport se fait davantage sentir dans les régions comme la nôtre que dans les grands centres. Plus qu'ailleurs, il importe que nous bénéficions de réseaux de transport adéquats, modernes et compétitifs si on vise une certaine croissance économique, tout particulièrement devant les statistiques récentes de chômage [...]

Le chemin de fer est un mode de transport essentiel dans la région, puisqu'il assure le transport d'environ le tiers de toutes les marchandises transportées à l'échelle régionale et interrégionale, 40% de tout le transport terrestre interrégional et les deux tiers du transport terrestre continental.

Le CFILINQ est la seule compagnie ferroviaire qui permet à la région d'avoir un accès aux marchés provinciaux, nationaux et continentaux.

En 1996, le seuil de rentabilité d'un CFIL se situait à 37 wagons transportés par kilomètre de voie par année. Dans la région, le CFILINQ est assurément rentable, transportant plus de 61 wagons/km, soit plus de trois millions de tonnes de marchandises annuellement (dont 57 % en produits forestiers).

J'ai parlé du portrait régional du système ferroviaire de transport, et je vais donner la parole aux intervenants du milieu, particulièrement des maires des municipalités du Saguenay-Lac-St-Jean. Je ne me limiterai pas à ma propre circonscription de Chicoutimi—Le Fjord, et je vais même aller jouer dans la circonscription du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Ce dernier, voulant protéger le projet de loi de son gouvernement, ne montrera peut-être pas l'envers de la médaille.

Je vais lire une partie d'un article assez récent de Radio-Canada, publié le 16 novembre 2010. Dans cet article, des gens se plaignent du service du système ferroviaire.

La Ville de Chibougamau et son organisme de développement municipal demandent au gouvernement fédéral d'intervenir afin d'améliorer le service ferroviaire vers le Lac-Saint-Jean.

Le rapport préliminaire que vient de déposer Transport Canada sur les chemins de fer dans les petites localités du pays inquiète Développement Chibougamau, parce que le document parle des solutions pour corriger à long terme le service dans l'ensemble du pays, mais ne dit rien sur les infrastructures du tronçon Triquet-Faribault, qui relie Chibougamau à Saint-Félicien.

Saint-Félicien se trouve dans la municipalité du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

La Ville de Chibougamau, Développement Chibougamau et Génivar ont pourtant déposé un mémoire au gouvernement fédéral en mars dernier pour dénoncer l'état lamentable du rail, des wagons et du service du tronçon Triquet-Faribault.

Le directeur de Développement Chibougamau, Pierre D'Amour, rappelle aussi que l'exploration minière est en effervescence dans la région. « Notre crainte, c'est qu'il y ait éventuellement une rationalisation et qu'on ferme les liens ferroviaires les moins rentables, dit-il. Pour nous, ce serait une catastrophe. »

● (1610)

Trop lent

L'entreprise Chantier Chibougamau expédie le quart de sa production par train, mais souhaiterait en faire davantage pour améliorer son bilan environnemental.

Le responsable des communications de l'entreprise, Frédéric Verreault, explique qu'il est impossible pour le moment d'augmenter les expéditions par le service ferroviaire parce que le train circule à 40 kilomètres à l'heure à cause de l'état des rails.

« Un original qui voudrait faire une course avec un wagon contenant nos produits arriverait plus vite que le train au Lac-Saint-Jean. »

Une livraison en train vers Toronto prend plus d'une semaine, alors qu'elle en prend 24 heures en camion. Selon Frédéric Verreault, le calcul se fait facilement quand il faut choisir un moyen de transport. « La notion de livraison *Just in time*, c'est au coeur de notre relation avec nos clients », souligne M. Verreault.

Le représentant de Chantier Chibougamau aimerait que le gouvernement fédéral investisse autant dans les services ferroviaires qu'il le fait dans les ports de mer.

Je cite un autre article de journal qui est paru dans un de nos hebdomadaires régionaux:

La semaine dernière nous avons publié une brève concernant l'Association des produits forestiers du Canada (APFC) qui pressait le gouvernement fédéral à « agir et de façon décisive » quant aux différentes problématiques reliées aux services de transport ferroviaire de marchandises. Nous revenons cette semaine avec plus d'informations.

Rappelons qu'en 2008, le gouvernement s'était engagé à voir aux faiblesses du service ferroviaire offert aux industries rurales en formant un comité d'examen, suite à cela, des recommandations ont été formulées.

Mais aujourd'hui l'APFC trouve inappropriée le fait de retarder toutes mesures pendant trois années supplémentaires.

L'association souligne que « le gouvernement compte sur le CN et le CP pour appliquer les changements sur une base volontaire et l'adoption de mesures réglementaires ne devrait pas être considérée avant 2013. »

Vendredi dernier, La Sentinelle a communiqué avec Susan Murray, directrice générale et relationniste pour l'Association des produits forestiers du Canada, afin de savoir si le gouvernement avait réagi à leur communiqué de presse portant le titre: « Réglez le problème du rail maintenant ». Selon ses dires, il n'y a pas eu de réactions du côté du gouvernement. [...]

Jointe par La Sentinelle afin de commenter ce communiqué émis par l'APFC, la mairesse de Chibougamau dit abonder dans le même [sens] que l'association.

### Initiatives ministérielles

Elle mentionne également que le chemin fer est d'une importance cruciale, notamment pour les entreprises minières et forestières de la région, mais aussi [pour] la Baie-James et Matagami.

[Pour] cette dernière, ces entreprises [...] sont « prises » parce que le CN n'a pas fait d'investissements dans ses infrastructures depuis des années.

Elle se questionne également sur les futurs projets, notamment ceux qui verront le jour dans le secteur de [la] Baie-James. « Est-ce que le CN sera capable d'avoir la capacité de réaction pour favoriser les projets? », se demande-t-elle.

Je vais maintenant mentionner ce que le maire de Saint-Félicien a dit:

[...] le maire de Saint-Félicien, Gilles Potvin, déplore[nt] aussi le manque d'investissement du CN. M. Potvin juge le tronçon Saint-Félicien-Chibougamau essentiel pour le Saguenay-Lac-Saint-Jean, puisqu'il donne accès au port de Grande-Anse. « C'est un axe stratégique pour l'avenir de la région, souligne-t-il. Il faut s'en préoccuper. »

Je parle depuis quelques minutes de l'état des rails à Chambord, qui est dans le comté du ministre des Transports. Voici un article de journal publié un an après les deux articles de journaux que je viens de citer:

Déraillement de train au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

CHAMBORD — Trois wagons ont déraillé sur une partie de la route Saint-André, à Chambord, au Saguenay-Lac-Saint-Jean, dans la nuit de dimanche à lundi. Vers 2 heures, la Sûreté du Québec (SQ) a été informée de l'incident qui serait relié à une défectuosité d'un rail traversant la route, a indiqué Hélène Nepton, porte-parole à la SQ.

C'est décevant.

Pour conclure, je vais laisser les gens tirer leurs propres conclusions par rapport au fait qu'il y a eu un déraillement un an plus tard, en 2011, à Chambord, à cause du mauvais entretien des rails de la voie ferroviaire, bien que les intervenants du milieu aient demandé au gouvernement fédéral d'agir, de prendre ses responsabilités et d'investir dans la voie ferroviaire.

En tant que député de Chicoutimi—Le Fjord, où se trouve une partie du réseau du CN et du RS, fier Saguenéen et Bleuét, je demande au gouvernement fédéral de mettre ses culottes et d'investir enfin dans le transport ferroviaire. C'est important pour l'économie canadienne.

● (1615)

[Traduction]

**M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC):** Monsieur le Président, je suis surpris des commentaires du député. Au cours des dernières années, voire des dernières décennies, aucun autre gouvernement n'a autant investi dans les chemins de fer que le gouvernement conservateur.

Nous avons investi 1 milliard de dollars dans Via Rail pour l'amélioration des voies et l'achat de nouveau matériel roulant, en l'occurrence des locomotives. Le parti du député a voté contre cette mesure. En 2006, nous avons établi un partenariat avec le gouvernement du Québec afin d'instaurer un programme visant à reconstruire les lignes ferroviaires sur courtes distances, et nous avons alloué plus de 70 millions de dollars à cette initiative, que le NPD n'a certainement pas appuyée. Nous avons également collaboré avec Genesee & Wyoming et le Chemin de fer Canadien Pacifique afin de reconstruire le Huron Central Railway entre Sault Ste. Marie et Sudbury. Pendant environ deux ans et demi, j'ai travaillé sans relâche pour que des fonds soient accordés à ce projet. C'était la première fois dans l'histoire que la province de l'Ontario s'associait au gouvernement fédéral pour rétablir et reconstruire l'infrastructure ferroviaire au Canada.

*Initiatives ministérielles*

Qu'il s'agisse de la Porte du Pacifique, de la Porte de l'Atlantique ou des chemins de fer en général, le gouvernement a prouvé à maintes occasions qu'il est déterminé à améliorer le réseau ferroviaire du Canada. Nous sommes déterminés à améliorer la sécurité ferroviaire et nous en avons fait la preuve en présentant une mesure législative qui a déjà été adoptée à la Chambre. Nous sommes déterminés à améliorer le service ferroviaire. Le député devrait unir ses efforts aux nôtres.

[Français]

**M. Dany Morin:** Monsieur le Président, Je voudrais tout d'abord répondre au premier point de mon collègue conservateur. Il se félicite de l'investissement fait par son gouvernement conservateur dans le transport ferroviaire. Or je lui rappelle qu'en 2010, les gens du milieu, à Chambord, déplorait l'état des rails. Ce n'était pas juste un intervenant, mais bien les gens du milieu.

Ensuite, je pense que les conservateurs étaient encore au pouvoir, en 2011, lorsqu'il y a eu un déraillement. La SQ soupçonnait une défectuosité des rails.

Les conservateurs sont peut-être fiers de l'argent que le gouvernement met dans le transport ferroviaire, mais, clairement, cela ne donne pas les résultats escomptés. Je ne dis pas nécessairement qu'ils sont incompetents ou que ce sont de mauvais gestionnaires de l'argent des contribuables. Toutefois, les gens peuvent en arriver à leurs propres conclusions.

Ensuite, mon collègue a mentionné que, dans le passé, le NPD aurait pu voter pour ou contre tel ou tel projet de loi. Le NPD est un parti qui est vraiment très raisonnable. Par exemple, ce projet de loi C-52 est adéquat. Il pourrait être meilleur. On pourrait s'assurer de régler la disparité sur le plan de la tarification des compagnies en situation de monopole. Cependant, nous nous contentons du fait que le projet de loi C-52 est un pas dans la bonne direction et nous l'appuierons.

Dans le passé, on a vu que malgré leurs bonnes intentions, les conservateurs avaient produit des projets de loi exécrables. Je n'ai aucune honte à dire que nous nous sommes opposés à de mauvais projets de loi conservateurs. C'est pour cela que j'encourage mon collègue à appuyer les initiatives de ma collègue, porte-parole en matière de transport.

• (1620)

[Traduction]

**M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue pour son beau discours. Je trouve particulièrement intéressant son argument selon lequel, dans sa région, qui est un peu plus éloignée que Toronto, où je vis, l'infrastructure ferroviaire est essentielle au développement économique. Aujourd'hui, dans mon discours, j'ai indiqué que l'infrastructure ferroviaire était essentielle pour une région urbaine comme celle de Toronto, où elle sert à coordonner les activités économiques dans la région et à rattacher la région aux activités économiques de l'extérieur. Il semble donc qu'il faille considérer l'infrastructure ferroviaire, du moins au Canada, comme un composant clé de la compétitivité à l'échelle mondiale.

Mon collègue partage-t-il mon point de vue à cet égard? Dans l'affirmative, que pense-t-il d'un gouvernement qui se présente comme un bon gestionnaire de l'économie, mais qui prend des années à régler le problème du transport ferroviaire de marchandises et du mécontentement que suscite, parmi des clients, le quasi-monopole dans ce secteur, au Canada?

[Français]

**M. Dany Morin:** Monsieur le Président, je voulais laisser une certaine zone d'ambiguïté quant à mon sentiment vis-à-vis de la gestion du système ferroviaire par le gouvernement conservateur. Toutefois, étant donné que mon collègue néo-démocrate me pousse à me prononcer, je vais carrément dire qu'il s'agit d'incompétence.

Le gouvernement est très usé et essaie tant bien que mal de faire croire que l'économie canadienne va bien. Or, même s'il lance de l'argent pour pallier le problème, il ne réussit pas à être efficace avec l'argent des contribuables canadiens. En tant que porte-parole en matière d'acquisitions militaires, mon collègue néo-démocrate sait pertinemment à quel point le gouvernement conservateur gère mal les dossiers portant sur l'acquisition d'avions militaires. Ce n'est pas surprenant que l'argent qu'il garroche ou saupoudre, dépendamment des situations, dans le système ferroviaire canadien soit peinturé par de la mauvaise gestion.

Mon collègue m'a demandé ce que je pensais du rôle ferroviaire dans la croissance économique. Je lui répondrai que je suis fier qu'en partenariat avec le gouvernement conservateur, on aura, dans ma région, une desserte ferroviaire qui reliera la voie ferrée au terminal de Grand-Anse de telle sorte que notre port de mer pourra s'ouvrir et envoyer des marchandises par la mer et par l'intermédiaire du train. Alors, c'est vraiment une belle occasion pour ma région de développer son économie.

**Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD):** Monsieur le Président, ce sont 80 % des clients qui sont insatisfaits. Il ne s'agit donc pas seulement des gens du NPD.

Le député conservateur dit qu'ils ont investi des montants d'argent. Je l'invite sérieusement à faire le trajet, comme passager, entre Montréal et New York. Je ne sais pas où ils ont placé l'investissement, mais il y a du travail à faire.

Il y a une raison qui explique pourquoi 80 % des gens sont insatisfaits. Comme le député l'a dit dans son excellent discours, l'original irait plus vite. C'est ce qu'il a dit, mot pour mot.

Que peut dire mon collègue à ce sujet? Des mécontentements, il y en a.

• (1625)

**M. Dany Morin:** Monsieur le Président, ma collègue néo-démocrate a parfaitement raison. Des gens se plaignent que le train ne va pas assez vite, à 40 km/h, en raison de l'état très usé et très peu entretenu des rails. Les gens veulent que leur marchandise soit expédiée. Plusieurs entrepreneurs et exportateurs de ma région préfèrent utiliser la route, puisque les voies ferrées de la région sont mal entretenues, ce qui engendre plus de pollution.

De plus, avec le prix de l'essence qui ne fait qu'augmenter, cela n'aide pas les PME et les grandes sociétés de chacune de nos régions, que ce soit dans la circonscription de ma collègue ou dans la mienne, à se tailler une place et à prendre des parts de marché à l'échelle nationale et internationale.

Je suis fier que les députés néo-démocrates aient à coeur le développement ferroviaire canadien. J'espère encore que les conservateurs pourront agir pour contrer une tarification abusive dans le contexte du monopole entre le CP et le CN, mais j'ai peu d'espoir pour un gouvernement qui est si usé.

[Traduction]

**M. Dean Del Mastro:** Monsieur le Président, les observations que j'ai entendues ne sont en bonne partie que de la rhétorique. Elles ne reposent pas du tout sur des faits.

Le député a-t-il pris le temps de jeter un coup d'oeil aux améliorations que le Chemin de fer Canadien Pacifique et le Canadien National ont réalisées pour ce qui est du respect des délais de livraison et des moments prévus de ramassage de la marchandise qui leur est confiée par les expéditeurs au pays? A-t-il remarqué l'augmentation du trafic ferroviaire de marchandises au Canada, durant les cinq dernières années? Le député a-t-il remarqué ces progrès? Est-il ici simplement pour vomir de la rhétorique partisane?

[Français]

**M. Dany Morin:** Monsieur le Président, c'est très déplorable que mon collègue conservateur ne voit pas l'arbre qui est en face de lui.

Je rappellerai ce que j'ai dit dans mon discours. En 2011, c'est-à-dire il y a un an et demi, il y a eu un déraillement de train à Chambord car les rails étaient mal entretenus et usés.

Suis-je censé comprendre que tout cet argent provenant du fédéral a été envoyé au cours des six derniers mois et qu'on a maintenant un système ferroviaire canadien parfait? Je veux que le gouvernement conservateur s'ouvre les yeux! On ne peut pas se dire qu'il s'agit d'une exception.

L'intervention de mon collègue conservateur manque de sérieux. Il devrait se rendre dans ma région et dans d'autres régions pour constater l'état des voies ferroviaires.

**Le président suppléant (M. Barry Devolin):** Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera lors de l'ajournement ce soir, à savoir: l'honorable députée de Ahuntsic, La sécurité aérienne; l'honorable députée de Algoma—Manitoulin—Kapuskasung, Les affaires autochtones.

Nous reprenons le débat. La parole est à l'honorable député de Chambly—Borduas.

**M. Matthew Dubé (Chambly—Borduas, NPD):** Monsieur le Président, je suis très content de prendre la parole aujourd'hui sur le projet de loi C-52. Les chemins de fer ou le transport par rail est très important dans ma circonscription. Comme je le dis souvent dans mes discours en cette Chambre, la rivière coupe mon comté en deux, mais le chemin de fer fait aussi la même chose. Il s'agit d'un héritage, mais aussi d'un atout économique très important pour nous.

Pour commencer, j'aimerais parler un peu de l'expérience vécue depuis que j'ai été élu en 2011, et même avant cette période, selon ce que j'entends de mes concitoyens et des autres élus de la région, notamment des maires, concernant la relation avec le CN et le CP. C'est très important pour le dossier dont nous traitons aujourd'hui.

Observons le rôle que ces entreprises ont à jouer dans nos communautés et regardons à quel point le chemin de fer joue un rôle clé dans l'histoire du Québec et du Canada. Dans n'importe quel cours d'histoire, même au niveau universitaire, nous parlons toujours de ce sujet comme étant un noyau de l'histoire collective du pays. Dans cette optique, il y a une obligation de travailler avec les différents intervenants. Dans le cas d'aujourd'hui, nous parlons d'expéditeurs de différents produits, notamment du milieu agricole.

Dans ma circonscription, je me trouve dans une drôle de situation par rapport à ce dossier. Sur la Rive-Sud, la Montérégie se situe dans un juste milieu entre Montréal et la partie de la Rive-Sud qui est plus urbaine, mais aussi dans un milieu un peu plus agricole et rural. Il ne faut pas oublier le fait que, dans ma circonscription, il y a également des gens du milieu agricole. Je peux penser à des comtés voisins, comme Shefford ou Saint-Hyacinthe—Bagot, où plusieurs personnes du milieu agricole utilisent le chemin de fer. Nous voyons vraiment à quel point il sert de pont entre ces régions et Montréal et,

### *Initiatives ministérielles*

par la suite, avec d'autres destinations, que ce soit Québec, Ottawa ou jusqu'à l'autre bout du pays.

Lorsque nous pensons à cette réalité, nous voulons agir de façon à favoriser nos agriculteurs, mais nous voulons aussi protéger les communautés qui se trouvent aux abords des chemins de fer. Pour ce faire, nous avons besoin de la collaboration du CN. C'est la raison pour laquelle ce projet de loi est important. En effet, nous parlons d'ententes avec les expéditeurs, mais il s'agit aussi d'un signe démontrant la nécessité d'aller encore plus loin en demandant au CN de collaborer davantage dans le cadre des autres dossiers. Ces dossiers visent tous à atteindre le même objectif, soit une amélioration et une meilleure utilisation de nos infrastructures, qui existent depuis maintenant plus de 100 ans.

Pour revenir à mon point précédent, lorsque je parlais du travail que j'ai dû faire avec le CN, je dois avouer très franchement qu'il n'est pas toujours facile de collaborer avec eux. Je le dis avec tout le respect que je leur dois, car de bonnes choses ont certainement été accomplies et je ne veux pas que mes commentateurs laissent croire le contraire puisque je suis tout à fait prêt à travailler avec eux. Toutefois, le fait qu'on ait eu besoin d'un projet de loi pour obliger la collaboration du CN dans un dossier en particulier démontre qu'il faut une amélioration dans l'attitude et aussi peut-être une certaine ouverture à l'égard du fait qu'ils ont, après tout, le monopole ou le quasi-monopole sur les services de rail chez nous et partout ailleurs au Canada.

J'ai observé cette difficulté dans deux dossiers particuliers, notamment celui concernant l'électrification des rails. Ce projet, proposé par l'AMT, verrait une modernisation ou une amélioration des services de rail. Il pourrait servir à réduire les coûts pour les producteurs qui utilisent ces services, mais aussi, évidemment, pour les utilisateurs de transport en commun. Bien sûr, il s'agit d'un projet qui coûte cher à court terme, mais, à long terme, il pourrait apporter un bénéfice autant économique qu'écologique, et ainsi de suite.

Nous avons dû faire face à beaucoup de difficultés dans ce dossier. Le CN a refusé assez catégoriquement, sans trop d'explications ni de dialogue. Cela représente, encore une fois, l'un des points très importants du projet de loi présenté aujourd'hui, même s'il s'agit d'un sujet différent en ce qui concerne le CN.

• (1630)

En ce qui concerne l'autre dossier, j'ai entendu un commentaire de l'autre côté de la Chambre qui parlait de l'augmentation de la circulation des trains. C'est intéressant parce que justement c'est quelque chose qu'on veut voir. Cela veut dire bien évidemment que les choses vont bien sur le plan de l'économie, notamment de l'économie locale.

Cependant, cette augmentation est combinée au phénomène de l'étalement urbain qu'on voit de plus en plus chez nous en Montérégie, et notamment sur la Rive-Sud. Les gens quittent l'île de Montréal pour s'installer en banlieue, notamment chez nous. On construit des maisons autour des gares pour pouvoir profiter du service de transport en commun; on parle ici du train de banlieue. Cela fait en sorte qu'on constate une augmentation des vibrations dans ces résidences.

*Initiatives ministérielles*

Mon bureau de circonscription à Saint-Basile-le-Grand est une ancienne gare. Ça ne l'est plus mais, évidemment, puisque c'est une ancienne gare, on est très proche du chemin de fer et on ressent les vibrations. Pour nous, ce n'est pas très grave. La fréquence n'est pas si importante quand les employés travaillent de 8 heures à 17 heures ou de 8 heures à 18 heures, peu importe la journée qu'ils font. Toutefois, on s'entend pour dire que cela peut être plus difficile pour quelqu'un qui réside à proximité.

En parlant de cette importance du chemin de fer, cela me fait penser aux propos d'un des maires de ma circonscription. Le maire de McMasterville, Gilles Plante, m'a dit, ainsi qu'aux gens du CN, qu'il ne veut pas nuire au travail du CN ni nuire au déplacement des trains, mais il veut trouver un juste milieu.

C'est là où une collaboration avec le CN est nécessaire, mais ce n'est pas toujours facile de l'avoir. On attend toujours des réponses aux demandes des citoyens à cet égard.

La raison pour laquelle je parle de cela, et mon argument quant à la pertinence de conter ces anecdotes sur ces dossiers sur lesquels je travaille depuis le début de mon mandat dans ma circonscription, s'expliquent. Je me répète encore, mais le sujet du projet de loi est d'obliger le CN à trouver des ententes avec les expéditeurs afin d'éviter que la compagnie ne bénéficie de façon injuste de son monopole, puisque tel est le cas, envers nos producteurs, notamment les producteurs agricoles.

Si on me permet d'ouvrir une parenthèse, il faut surtout féliciter la députée de Trinity—Spadina. Le travail qu'elle a fait et le projet de loi qu'elle a présenté ont fait réaliser au ministre qu'il devait agir dans ce dossier.

On dit que c'est un pas dans la bonne direction, mais il faut travailler très fort pour continuer ce genre d'effort. J'entends parler les gens du milieu agricole de chez nous, et je suis certain que certains collègues ont des circonscriptions plus agricoles. Ces gens disent toujours la même chose quand on parle du dossier du transport en commun ou de n'importe quel dossier concernant le chemin de fer. Ils disent que c'est quelque chose de très important, mais qu'il faut le moderniser.

Si on regarde l'exemple européen, on est très loin en arrière. Je ne dis pas que tout va mal, bien sûr. Je suis certain qu'un député du côté du gouvernement est prêt à se lever pour dire que les choses vont bien. Je ne dis pas le contraire, mais ce n'est pas parce que les choses ne vont pas mal qu'on ne peut pas les améliorer de beaucoup. C'est le cas avec le chemin de fer. C'est quelque chose qui va très bien chez nous. C'est un service qui bénéficie aux gens, mais on peut faire beaucoup plus. Si on procédait aux améliorations de ces infrastructures, les coûts à court terme seraient élevés, mais, comme je l'ai dit, à long terme, cela nous permettrait d'avoir des prix moins élevés, autant pour les usagers que pour les expéditeurs.

En ce qui concerne le phénomène de l'étalement urbain, comme je l'ai dit auparavant, c'est quelque chose de très bien. Cela veut dire que les gens viennent s'installer chez nous, que la population croît, qu'on a de plus en plus de familles et que notre économie locale va bien. Ce sont toutes des choses dont je suis très fier, très heureux. Cela pousse surtout beaucoup de dossiers que je revendique en cette Chambre et dans mon travail de député.

• (1635)

En même temps, cela rend la vie difficile aux agriculteurs, parce que les élus municipaux, les CRÉ, les MRC, les députés de l'Assemblée nationale, et ainsi de suite, se trouvent tous à faire face aux mêmes défis: trouver une façon de favoriser l'étalement urbain et

la croissance chez nous, mais aussi de permettre à nos agriculteurs de continuer d'avoir un environnement favorable pour leur production.

Dans la vallée du Richelieu, où se trouve ma circonscription, on trouve beaucoup de produits du terroir, et c'est une des fiertés de notre région. Si on regarde le travail fait par Tourisme Montérégie, par exemple, et même dans les régions environnantes, que ce soit à Rougemont près de Marieville dans mon comté ou ailleurs, on sait que les produits locaux sont d'une qualité exceptionnelle. Pendant la fête Bières et Saveurs à Chambly pendant l'été, on ne sert pas que de la bière — bien qu'elle soit très bonne —, mais aussi des produits d'alimentation de qualité supérieure. On veut continuer de produire ces produits. Non seulement sont-ils bons pour la santé et pour notre économie, mais ils le sont aussi pour notre patrimoine, même si cela peut avoir l'air d'un cliché. C'est notre patrimoine physique et environnemental d'une certaine façon.

Le travail qu'on fait avec le CN est extrêmement important: on cherche une façon de jongler avec la réalité de la modernisation et celle de la tradition agricole, qui est très importante chez nous. C'est pourquoi je suis très heureux d'appuyer ce projet de loi en deuxième lecture. C'est un pas dans la bonne direction, comme plusieurs de mes collègues et moi-même l'avons dit.

Par contre, je pense que le travail en comité sera très important, et le travail à faire au cours des prochains mois et même des prochaines années le sera encore plus. Comme je l'ai souligné plus tôt, on doit pousser le CN dans d'autres dossiers aussi. On doit exiger encore plus de ces gens et de tous les intervenants associés aux dossiers des chemins de fer. Après tout, ces derniers nous montreront quand même la direction à prendre, car on a de la difficulté à faire bouger le CN dans ces dossiers.

J'aimerais revenir sur le dossier des vibrations. C'est fondamental pour ce projet de loi parce qu'on parle, encore une fois, des expéditeurs. Les trains de marchandises sont de plus en plus longs et c'est très bien. Toutefois, on se demande, et on pose aussi la question au CN, comment il est possible de gérer ces deux réalités. Mon bureau est à côté du chemin de fer, et j'habite aussi à côté de ce dernier. Parfois, on veut traverser la voie en voiture, c'est presque l'heure de pointe et un train transportant des marchandises d'ailleurs au Canada passe. On se rend compte alors que près de 200 wagons vont passer. Or l'attente est parfois longue aux feux de circulation. On se rend compte qu'il reste un certain travail à faire pour jumeler cette réalité de l'urbanisation au fait que ces trains doivent passer.

Je ne dis pas que ce n'est pas important. Je rappelle la situation de mon collègue élu, le maire de McMasterville. On veut garder cela chez nous. On ne veut pas arracher le chemin de fer. C'est un héritage qui est là et on sait qu'il nous profite énormément. On ne dira jamais le contraire. Cependant, je pense qu'on doit faire un certain travail. Ce projet de loi pousse le CN à poser des gestes pour les agriculteurs. On peut aussi le pousser à faire plus pour les citoyens des régions.

J'aimerais dire combien le chemin de fer est un héritage important. Je me souviens d'un souper des Chevaliers de Colomb qui a eu lieu au mois de novembre. Un des leurs, Gilbert Desrosiers, très connu dans mon comté, a reçu un tableau peint par un artiste local dont le nom m'échappe malheureusement. C'était ce qu'on appelle chez nous le pont noir. Sur ce pont, il y a un gros logo du CN. Il est difficile de le manquer. Que l'on soit sur la route du Richelieu, au bord de l'eau ou sur le Richelieu en bateau, on voit ce pont où passe le chemin de fer. C'est quasiment une institution dans le comté. Il fait partie de notre patrimoine.

*Initiatives ministérielles*

Je le dis presque à la blague, mais je suis sérieux. Cela nous démontre à quel point les gens ont ce sentiment d'appartenance. On veut faire fonctionner cette infrastructure dans notre région parce qu'on sait combien c'est un atout remarquable.

• (1640)

Je sais que je reviens à des dossiers que j'ai déjà abordés. Toutefois, comme j'en ai le temps, je vais revenir encore une fois sur le dossier de l'électrification des rails. C'est très important, et le CN, dans ce dossier, a vraiment le genre d'attitude qu'on trouve difficile.

J'ai souvent des conversations avec mes collègues ministres et députés de l'Assemblée nationale à ce sujet. On a tous à peu près la même vision en ce qui concerne les objectifs pour le transport en commun. Une vision commune dans la région est une bonne chose et permet de faire avancer ces dossiers.

Par contre, on peut comprendre que l'AMT ait des projets et que le CN pousse dans la direction inverse. En effet, les intérêts et les réalités avec lesquels ils composent sont différents. Toutefois, ce qui a surtout été consternant dans ce dossier, c'est le manque de dialogue. Quand cette décision a été prise, l'AMT ne semblait pas vraiment savoir pourquoi; le CN a simplement dit que c'était trop cher, que c'était tout et qu'on mettait ça de côté.

Si les créateurs du chemin de fer, autant au Québec que partout au Canada, avaient dit que la construction du chemin de fer était trop chère, on ne serait pas allé très loin. C'est le genre de mentalité que le CN et CP doivent mettre de côté. On traite un peu moins avec eux chez nous, mais ces compagnies font partie du dossier également et certains de mes collègues traitent avec elles. C'est le genre de mentalité qu'il faut mettre de côté. On sait que ça coûte cher. On sait que c'est un investissement. J'estime qu'à long terme ça va réduire les coûts et favoriser cet environnement si important pour nos agriculteurs.

Par exemple, si on se rapproche des Villes de Richelieu et Chambly qui sont dans mon comté et voisines de la municipalité de Saint-Jean-sur-Richelieu, dans le comté de Saint-Jean, on constate qu'il y a des chemins de fer. Toutefois, ils sont plus ou moins désuets et ne sont plus utilisés. La municipalité aimerait bien se servir de cette infrastructure et de cet espace. Par contre, le CP tarde à réagir, du moins je crois que c'est le CP.

Tout cela pour dire que lorsqu'une municipalité veut utiliser une infrastructure et qu'elle ne peut pas le faire, c'est extrêmement problématique. Quand les municipalités cherchent à obtenir ces réponses, le dialogue devrait être immédiat. Le CN et le CP ont tout à gagner à ouvrir et à avoir ce dialogue. Cela ne peut que les aider à faire leur travail.

Un représentant de CN, que je ne nommerai pas par respect, m'a dit que si les citoyens communiquaient directement avec eux pour leur dire quel était leur problème, ils seraient plus aptes à réagir. Je trouve cela problématique, parce que ce sont des dossiers qui touchent l'actualité locale. Ce n'est pas un secret. Les citoyens de la région communiquent avec leurs élus. Quand on est un citoyen et qu'on a un problème de la sorte, on appelle le maire, les conseillers municipaux ou les députés.

Quand les citoyens appellent ces élus et que ces élus contactent CN, je pense que cette entreprise devrait comprendre qu'il est temps d'agir. Ce n'est pas parce que ça ne vient pas directement du citoyen que c'est une excuse pour ne pas agir. Nous sommes très prêts à agir.

Il semble très critique à l'égard de CN et CP, mais c'est très important de le répéter. On comprend qu'ils ont eu beaucoup de succès et qu'ils continuent à en avoir. Toutefois, à certains égards, ils

doivent faire preuve de plus d'ouverture et amorcer plus de dialogues.

C'est pourquoi je suis content du dépôt de ce projet de loi. Le gouvernement a décidé de dire qu'il fallait que ces entreprises parlent et travaillent avec ces gens. Il y a certains standards à appliquer.

Si c'est représentatif de ce qui va continuer à transparaître dans les dossiers des chemins de fer, notamment chez nous, je serai très heureux de continuer de les appuyer et de dialoguer à cet effet.

• (1645)

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, ce sujet me passionne toujours. J'ai posé cette question à différents collègues. J'aimerais aussi la poser à mon collègue néo-démocrate.

Croit-il que le gouvernement conservateur prend au sérieux les infrastructures ferroviaires du Canada?

Un peu plus tôt, j'ai mentionné que 70 % des marchandises sont transportées par voie ferroviaire. Pour favoriser l'économie verte, il faut s'éloigner du transport routier et s'en aller davantage vers le transport ferroviaire. J'espère que le gouvernement canadien acceptera éventuellement de mettre en avant l'économie verte et d'en être un chef de file.

Croit-il que le gouvernement conservateur prend la question au sérieux et met l'argent et l'énergie aux bonnes places?

**M. Matthew Dubé:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Effectivement, puisque je proviens d'une région où le chemin de fer revêt une grande importance, je suis porté à dire que, par les temps qui courent, l'argent investi et les priorités sont inadéquats. Ce dont nous nous réjouissons avec ce projet de loi, c'est que lorsqu'on fait un pas dans la bonne direction, cela nous permet de croire, d'espérer — on est optimiste — que ce sera le début d'un travail positif à cet égard dans ce dossier, chose que l'on n'a malheureusement pas encore vue.

Dans le comté de ma collègue de Saint-Lambert, qui est presque ma voisine, il y a eu des coupes à la station VIA Rail et cela a eu des répercussions négatives sur les services offerts. Même si ce n'est pas directement ce dont on traite aujourd'hui, il faut considérer l'ensemble du dossier des infrastructures, comme mon collègue l'a soulevé. Les coupes ne peuvent pas être quelque chose de positif.

Pour l'instant, il y a un certain manque de sérieux et un manque de participation avec les intervenants du milieu dans ce dossier-là. J'ose espérer que ce projet de loi est signe qu'il y aura plus d'attention positive sera accordée à ce dossier, notamment pour les gens de la Vallée-du-Richelieu et de chez nous. Si c'est le cas, j'aurai le plaisir de poursuivre le débat de façon positive.

*Initiatives ministérielles*

• (1650)

[Traduction]

**M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC):** Monsieur le Président, le député a présenté de bons arguments dans son intervention. Il a notamment indiqué qu'il est important que des entreprises comme le Canadien National et le Chemin de fer Canadien Pacifique aient des comptes à rendre. Ce sont de grandes sociétés privées, et elles sont très rentables. Il est important que nous ayons des attentes précises à leur égard. C'est pourquoi, par exemple, nous avons présenté le projet de loi sur la sécurité ferroviaire au cours de la législature précédente. Nous nous sommes entendus avec les autres partis autour de ce projet de loi, que nous avons dû présenter à nouveau dans la présente législature.

Il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'entreprises privées. Au moment d'évaluer si les fonds sont investis au bon endroit, il faut comprendre que les voies ferrées forment un réseau. Le député qui a m'a précédé a indiqué que, dans sa circonscription, la voie utilisée pour le transport de marchandises est maintenant de catégorie 2, ce qui restreint la vitesse des trains de marchandises à 25 miles à l'heure. Ces voies, sans être en parfait état, sont parfaitement utilisables pour le transport de marchandises. Il a parlé d'un déraillement. Manifestement, nous voulons éviter que cela se produise. Voilà pourquoi nous avons présenté le projet de loi sur la sécurité ferroviaire.

Toutefois, en ce qui a trait aux investissements dans le transport ferroviaire, le meilleur investissement à faire pour améliorer l'efficacité du port de Montréal serait d'améliorer le tunnel ferroviaire de la ville de Windsor. Bien des gens n'y songeraient pas, mais cela améliorerait l'efficacité des services portuaires de Montréal.

J'aimerais que le député nous en dise plus sur les façons de demander des comptes aux compagnies de chemin de fer. Je crois qu'il est sur la bonne voie avec cette idée, et à mon avis le projet de loi va en ce sens.

**M. Matthew Dubé:** Je présume qu'en disant « sur la bonne voie », il n'y avait pas de jeu de mots sous-entendus.

[Français]

Je suis d'accord sur certains points que mon collègue a soulevés. Je le remercie de la question. Il s'agit d'un réseau et c'est pourquoi on aimerait voir — comme on le propose, d'ailleurs — une stratégie pancanadienne qui nous permettrait d'avoir les investissements appropriés à tous les niveaux, car ce qu'il dit est tout à fait vrai.

Si le chemin de fer a un impact positif pour les agriculteurs de chez nous, c'est justement parce que le service se rend jusqu'à Windsor et plus loin encore. C'est un fait.

Par rapport au fait que CN et CP sont des entreprises privées, c'est une question difficile. On est d'accord là-dessus, mais quand on pense à une infrastructure qui a été bâtie par les citoyens de chez nous et d'ailleurs et qui a bénéficié d'un grand investissement, ainsi qu'à la responsabilité du gouvernement d'assurer qu'on a un réseau ferroviaire adéquat, il y a matière à avoir plus de dialogue entre le gouvernement et CN et CP.

Avec ce projet de loi, certaines obligations seront implantées, mais c'est le genre de dialogue qu'il va y avoir plus souvent. Ce n'est jamais facile de jongler avec cette réalité, j'en suis conscient.

Finalement, concernant le projet de loi S-4 sur la sécurité ferroviaire, il y a eu beaucoup de points d'entente entre les partis politiques. J'ose espérer que c'est signe qu'on pourra mieux

s'entendre, parce que ça peut simplement être positif pour ma région si on continue de le faire. J'ose espérer.

[Traduction]

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je crois que, vu l'importance capitale de la question, il y a beaucoup de monde qui suit le présent débat. La question est en suspens depuis 2007, année où l'industrie, et en particulier les gens qui ont souvent recours au service de transport de marchandises, ont affirmé qu'il fallait légiférer d'une façon ou d'une autre sur les niveaux de service. On sent un vent d'optimisme, car nous pourrions enfin assister à l'instauration d'accords en bonne et due forme sur les niveaux de service, lesquels prévoient des sanctions, la possibilité de pénalités, etc. Il faut par contre que ces accords soient exécutoires.

Je me demande si le député pourrait nous dire ce qu'il pense de cet aspect du projet de loi, qui semble prévoir un certain type d'accord sur les niveaux de service qui conviendrait à un grand nombre d'intéressés à la condition que ces accords soient exécutoires, qu'ils permettent l'imposition de sanctions et qu'ils améliorent la qualité des services. Voilà entre autres ce qui a mené à la tenue du présent débat. Les expéditeurs souhaitent l'amélioration de la qualité des services afin que, lorsqu'ils ont besoin d'un wagon et qu'ils ont payé pour le service, ils pourront expédier leurs marchandises. Le député pourrait-il nous dire ce qu'il pense de la notion d'accord sur les niveaux de service?

• (1655)

[Français]

**M. Matthew Dubé:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. C'est certainement une chose positive. Toutefois, des conséquences sont évidemment associées à la mise en place d'un projet de loi comme celui-ci. C'est un peu inutile de trouver des ententes entre les intervenants, soit les producteurs, les expéditeurs et les entreprises ferroviaires — comme le CN dans ce cas-ci —, s'ils ne disposent pas d'outils leur assurant le respect de ces ententes.

Cela dit, c'est un peu dans cet esprit que mes collègues qui étudieront la chose en comité se pencheront aussi sur la question de l'arbitrage. On veut vraiment que les expéditeurs disposent de tous les outils nécessaires pour pleinement bénéficier de cette réalité législative. C'est bien important de demander au CN et au CP d'établir de meilleures ententes avec les expéditeurs. Cela peut néanmoins poser problème si cette réalité légale et juridique penche trop en faveur des entreprises ferroviaires.

Mon collègue et moi-même avons soulevé deux points très importants en ce qui concerne l'arbitrage, afin de s'assurer de mettre en place une loi qui a du mordant. À la suite de l'adoption du projet de loi, il faudra vraiment s'assurer du respect des ententes conclues.

[Traduction]

**M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD):** Monsieur le Président, je suis heureux de parler du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada.

*Initiatives ministérielles*

J'ai été porte-parole de mon parti en matière de transport, de 2008 à 2011, et pendant cette période, j'ai observé, dans l'ensemble du pays, une grande volonté de voir des changements qui aideraient les expéditeurs à composer avec le duopole du réseau ferroviaire canadien et avec les conditions qui en découlent.

Bien évidemment, les préoccupations étaient plus grandes chez les petits expéditeurs que chez les plus grands. Ceux qui pouvaient se permettre une plus grande utilisation du réseau ferroviaire avaient plus de chances de conclure un marché avantageux. Les problèmes touchaient surtout ceux qui n'expédiaient pas de marchandises selon un volume et une fréquence suffisantes pour attirer les compagnies de chemin de fer.

Je me souviens d'une rencontre avec l'association des producteurs de légumineuses à grain. Ces gens n'expédient pas de céréales, mais plutôt des haricots, du soja, des pois et d'autres produits agricoles de ce genre qui sont produits en quantité considérable au Canada, mais en quantité plus limitée dans différentes régions du pays. La difficulté à expédier leurs produits par train était au cœur des préoccupations de ces producteurs. Ils disaient qu'ils ne pouvaient pas faire affaire avec le réseau actuel. Le secteur d'activité de ces producteurs, la région du pays où ils vivaient et la nature du produit faisaient en sorte que les compagnies de chemin de fer ne s'intéressaient pas à ces clients autant qu'aux plus grands producteurs.

Je serai curieux de voir comment les choses vont se dérouler dans l'Ouest maintenant, sans le guichet unique du blé, et comment cela va toucher les petits producteurs, les régions à faible concentration d'expéditeurs de grain.

Les conservateurs ont vendu l'idée de se défaire du guichet unique du blé en disant aux producteurs que cela faciliterait le transport du grain vers de nouvelles régions en vue de donner une valeur ajoutée à leurs produits. Voyons ce que cela va donner dans un système où la marchandise doit absolument être transportée par train et où les agriculteurs ne sont plus protégés par le plus vaste réseau qui existait dans le cadre du guichet unique. On verra bien ce qui arrive. Je suis certain que le comité entendra des témoignages à ce sujet également.

On a beaucoup entendu parler des infrastructures du réseau ferroviaire. Le secrétaire parlementaire a mentionné que le gouvernement avait beaucoup investi dans ce réseau. Eh bien, parlons, par exemple, des sommes que le gouvernement consacre pour résoudre un des gros problèmes du réseau, à savoir les passages à niveau. Il existe environ 1 400 passages à niveau au pays, et les municipalités en construisent de plus en plus. Les conservateurs ont déterminé qu'il faudrait investir 27 millions de dollars par année sur cinq ans dans les passages à niveau.

Si l'on fait le calcul, cet investissement ne résoudra pas vraiment le problème des passages à niveau, puisqu'il en coûte 30 à 40 millions de dollars pour améliorer certains d'entre eux. On parle de besoins majeurs dans le réseau ferroviaire.

Si l'on étudie la question, on constate que les compagnies de chemin de fer ne sont pas les principales responsables du problème des passages à niveau, qui sont le fruit d'un effort collectif faisant intervenir le gouvernement, les commissions provinciales de la voirie et les administrations municipales. Tout le monde a son mot à dire sur les passages à niveau. Pourquoi le gouvernement fédéral devrait-il intervenir? Il peut servir d'arbitre en dernier ressort. Vu les profits que réalisent les compagnies de chemin de fer, elles devraient également participer activement à ces décisions.

● (1700)

Bien entendu, le gouvernement ne perçoit pas un montant décent en impôt auprès des compagnies qui enregistrent réellement des profits et ne peut pas réinvestir pour le bien public et le bien de ces compagnies. Les chances que les problèmes d'infrastructure ferroviaire soient résolus au Canada sont bien faibles si le gouvernement fédéral maintient son niveau de dépense actuel.

Je suis heureux que le NPD ait une porte-parole aussi solide en matière de transports aujourd'hui, une députée qui travaille très fort pour faire progresser le dossier.

L'examen de l'entente de service a été réalisé et achevé en 2011. Les députés voient maintenant un projet de loi soumis à l'étude du Parlement, le projet de loi C-52.

La première partie du projet de loi établit des conditions pour les contrats conclus entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs. Si un expéditeur veut signer un contrat avec une compagnie de chemin de fer, celui-ci peut décrire le transport en cause, les services demandés par l'expéditeur à l'égard de celui-ci et tout engagement que l'expéditeur est disposé à prendre envers la compagnie de chemin de fer relativement au transport ou aux services. Comment entend-on s'assurer que les compagnies de chemin de fer seront bien servies lorsque leurs wagons arriveront? Comment tout cela fonctionnera-t-il?

Ces contrats, bien sûr, ne s'appliquent pas aux ententes écrites déjà en place. Les entreprises qui ont déjà conclu un contrat écrit avec une société ferroviaire ne pourront se prévaloir des conditions prévues dans ce projet de loi. Elles ont les mains liées.

Cette situation pourrait avantager les gros producteurs. Ils n'ont pas à renégocier quoi que ce soit. Ceux qui génèrent beaucoup de transport de marchandises ont déjà une entente en place.

À voir ce qui se passe dans l'industrie, et étant donné l'échec des projets de pipeline au Canada, je prédis que les produits du pétrole et du gaz seront de plus en plus transportés par voie ferroviaire à travers le pays, ce qui pourrait changer la donne au sein du secteur ferroviaire. Les gros producteurs en viendront peut-être à se concurrencer entre eux. Nous verrons bien comment tout cela va tourner.

La deuxième partie du projet de loi traite du processus d'arbitrage. Un processus d'arbitrage est prévu pour les cas où un contrat est déjà conclu ou les cas où les partis n'arrivent pas à s'entendre au sujet d'un contrat. Ce qui est une bonne chose, bien entendu, car il est parfois difficile d'arriver à une entente.

Les petits producteurs des régions éloignées souhaitent que les compagnies ferroviaires leur fassent parvenir des wagons en bon état et en temps opportun et qu'elles n'envoient ces derniers à destination que lorsqu'ils sont remplis.

Il y a de nombreux facteurs à prendre en considération quand deux parties qui font ce genre de travail cherchent à signer un contrat. L'expéditeur va-t-il pouvoir fournir assez de marchandise pour remplir tous les wagons dès leur arrivée? Sinon, devra-t-il verser une forme ou une autre de compensation à la compagnie si elle doit laisser ses wagons sur place plus longtemps? Si cette dernière ne fournit pas les wagons promis, devra-t-elle indemniser l'expéditeur, qui de son côté éprouve peut-être des problèmes au lieu d'origine avec l'autre moyen de transport, celui à cause duquel il s'est justement tourné vers les chemins de fer? Il s'agit de questions complexes et pointues qui doivent être convenues entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer. Il va sans dire qu'il faudra parfois l'intervention d'un arbitre.

*Initiatives ministérielles*

Or, la mesure législative vient fausser le processus de négociation et d'arbitrage en faveur des compagnies de chemin de fer. Voyons en effet ce que dit le paragraphe 169.31(4) du projet de loi:

Il est entendu que l'arbitrage ne peut porter sur les prix relatifs au transport, ni sur le montant des frais relatifs au transport ou aux services connexes.

● (1705)

Voilà l'as que les compagnies de chemin de fer vont pouvoir cacher dans leur manche. Elles pourront fixer le montant des frais à percevoir lorsqu'un wagon reste coincé au port. Elles pourront fixer les prix relatifs au transport des marchandises. Elles pourront définir la nature et le volume du transport et déterminer elles-mêmes le niveau de rentabilité, puisqu'elles fixeront aussi le montant des frais relatifs aux services connexes. Or, rien de tout ça ne pourra aller en arbitrage.

Les compagnies de chemin de fer auront le gros bout du bâton quand il s'agira de déterminer la valeur exacte des travaux à effectuer. L'arbitrage devrait donc pouvoir tenir compte des prix. Dans n'importe quelle relation commerciale, les prix sont toujours importants. Aucune entreprise ne songerait à dire à une autre: « Faisons des affaires ensemble, mais je vous interdis de parler des prix. Vous pouvez seulement me parler de ce qui va se passer. » L'un ne va pas sans l'autre.

En excluant cet élément du processus d'arbitrage, le gouvernement va nettement avantager les compagnies de chemin de fer. J'espère que les membres du comité vont se pencher sur la question. Il faut adapter le projet de loi afin qu'il soit plus juste et plus équitable, surtout pour les petits producteurs du pays, qui n'ont pas les moyens de faire valoir leurs intérêts, pas plus qu'ils ne les avaient avant la présentation du projet de loi.

Le projet de loi devrait fournir des moyens à ces petits producteurs afin qu'ils puissent s'assurer qu'on leur fournit des services adéquats à des prix raisonnables. C'est ce que le gouvernement devrait faire. Il devrait être équitable pour les deux parties. Il doit tenter de trouver des solutions avantageuses pour toutes les parties.

Certaines des autres préoccupations s'appliquent aussi aux petites compagnies et aux petits expéditeurs. Je pense notamment à la difficulté qu'ils pourraient avoir avec l'arbitrage, les délais prévus et le processus établi, choses très complexes et coûteuses dont les coûts devront être assumés par les expéditeurs. Les coûts de l'arbitrage, quant à eux, seront toujours partagés également entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer, d'après la mesure législative.

Comment cela fonctionne-t-il? Même si l'arbitrage est favorable au petit expéditeur, les deux parties doivent assumer les coûts du processus.

J'aimerais que le projet de loi permette de fixer des taux et des conditions qui s'appliqueraient dans l'ensemble du pays afin d'établir une équivalence entre les systèmes d'arbitrage. Je voudrais que ce qui est décidé à un endroit du Canada ait une certaine influence sur ce qui se passe à un autre endroit du pays afin que nous puissions avoir un système équitable.

Or, à l'heure actuelle, nous sommes loin du compte. Peut-être que certains collègues conservateurs aimeraient exprimer leurs idées à ce sujet. Je pense cependant qu'il est plus probable que cette question soit examinée au comité. Ce projet de loi doit être considérablement retravaillé.

Jusqu'à présent, combien d'amendements ce gouvernement conservateur majoritaire a-t-il présentés? En fait, son bilan en la matière est vraiment catastrophique. Les conservateurs ne croient pas aux amendements. Ils croient que les mesures qu'ils proposent

répondent parfaitement aux besoins du pays. Selon eux, parce qu'ils détiennent les rênes du pouvoir, ils savent forcément ce qui est bien. C'est l'attitude qu'ils ont adoptée à l'égard de presque tous les projets de loi étudiés à la Chambre à ce jour.

Où sont les amendements? À l'époque où je siégeais au Comité des transports, lorsque les conservateurs n'étaient pas majoritaires, nous collaborions. Nous examinions les problèmes et trouvions des solutions mutuellement acceptables. Ensuite, nous rédigeons des amendements d'un commun accord.

Le transport est un service fondamental et vital pour le Canada. Ce n'est pas une question qui devrait être réglée par des partis qui se tiraillent. J'appréciais beaucoup l'ancien président du Comité des transports, le député de Brandon—Souris, car il était toujours très équitable et comprenait que le transport joue un rôle essentiel et important dans notre pays — il savait que cela primait.

Ce projet de loi devrait être amendé. Il faut examiner très attentivement ce qu'il accomplit et ce qu'il devrait accomplir.

● (1710)

**Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD):** Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de Western Arctic de ses commentaires, en particulier ceux qu'il a faits vers la fin de son discours. Je pense qu'il a soulevé l'un des points les plus importants du débat.

Les Canadiens sont très irrités, car ils n'ont pas la possibilité de faire connaître leur point de vue sur les projets de loi présentés par le gouvernement. Le mouvement Idle No More traduit parfaitement cet état d'esprit.

Comme le député l'a dit, quel service peut être plus important pour l'ensemble des Canadiens que le transport?

Évidemment, notre porte-parole en matière de transports a fait de l'excellent travail en insistant pour que l'on adopte une stratégie nationale des transports.

Je saurais gré au député de nous dire ce que, selon lui, il faudrait faire pour répondre aux besoins supplémentaires du comité, quels sont les amendements qu'il faudrait apporter au projet de loi et quel est le type de processus qui s'impose pour veiller à ce que la mesure législative tienne compte des besoins et des intérêts de tous les utilisateurs des chemins de fer.

**M. Dennis Bevington:** Monsieur le Président, je pense que le comité pourrait d'abord entendre des témoins au sujet de l'égalité et de l'équité au sein du système. Nous pourrions nous tourner vers des économistes et peut-être aussi des spécialistes qui étudient ces questions un peu partout dans le monde, dont le mode de fonctionnement des sociétés ferroviaires. Nous pourrions ainsi constater clairement ce qui est équitable ou ce qui est susceptible de l'être et comprendre la façon de présenter convenablement l'information au comité. Voici ce qui, selon moi, devrait être la première étape à franchir pour ce projet de loi: examiner la valeur éthique de la mesure législative et la façon dont elle pourrait s'appliquer aux différentes parties en cause.

Puis, nous pourrions aller rencontrer les expéditeurs au pays, dont l'éventail est large, tant sur le plan géographique qu'en fonction du type et de la taille des marchandises qu'ils transportent partout au Canada, car ils sont tous des intervenants très importants.

*Initiatives ministérielles*

Je crois que le comité aurait ainsi un rôle intéressant à jouer. Toutefois, il lui incombera de décider s'il est prêt à consentir des efforts de ce genre.

• (1715)

**M. Dean Del Mastro (secrétaire parlementaire du premier ministre et du ministre des Affaires intergouvernementales, PCC):** Monsieur le Président, le député a fait plusieurs affirmations, et je ne suis pas d'accord avec certaines d'entre elles, particulièrement celles qui touchent l'impôt des sociétés et les taux d'imposition des sociétés. Il faut savoir que les sommes investies dans les chemins de fer, le CP et le CN, proviennent en grande partie d'organismes qui recherchent des investissements stables et solides, tels que le régime de retraite OMERS, le Régime de retraite des enseignantes et des enseignants de l'Ontario, le Régime de pensions du Canada et de multiples régimes de retraite du secteur privé, par exemple celui des Travailleurs canadiens de l'automobile.

Quand le gouvernement demande moins d'argent à ces entreprises, il leur permet du même coup de renforcer leurs portefeuilles d'investissements et de retraite, ce qui est important pour nous tous et pour tous les Canadiens. Il est donc essentiel que nous fassions le nécessaire.

Le député a aussi mentionné que le projet de loi ne permet pas de fixer les tarifs. Si le projet de loi n'entre pas dans ces détails, c'est qu'il existe déjà une réglementation à ce sujet. L'industrie dispose déjà de normes nord-américaines qui régissent les tarifs de transport. Les compagnies de chemin de fer utilisent des tableaux qui permettent de calculer facilement les tarifs.

Ces normes sont importantes car, dans bien des cas, les fournisseurs se trouvent pratiquement en situation de monopole. Leurs tarifs demeurent tout de même concurrentiels, puisqu'ils sont réglementés et que le gouvernement tient compte des tarifs standards établis pour tous les chemins de fer nord-américains.

J'aimerais souligner un autre point très important, qui devrait intéresser le député: si nous voulons promouvoir le développement et les investissements, par exemple dans le Plan Nord au Québec, le Cercle de feu en Ontario ou dans toutes les richesses naturelles du territoire que représente le député, comment pouvons-nous faire en sorte que ces entreprises soient prêtes à investir et à respecter les niveaux de service requis dans ces zones, de sorte qu'il soit possible d'explorer ces ressources dans l'intérêt de tous les Canadiens?

**M. Dennis Bevington:** Il y a là deux questions, monsieur le Président. Je vais tenter de répondre à la première.

Si le gouvernement ne lève aucun impôt, il n'aura évidemment rien à réinvestir dans tout ce qui nécessite des investissements pour gagner en productivité. L'accroissement de la productivité des sociétés ferroviaires permettrait une hausse de leurs profits, ce qui se répercuterait sur les dividendes aux actionnaires.

Tout ce qui se fait au pays évolue en symbiose. Il n'existe aucune compartimentation entre l'infrastructure et le matériel roulant. Tous les segments de la société ont contribué au développement du transport ferroviaire au Canada, et c'est pourquoi le gouvernement a un rôle important. Si l'État ne perçoit pas d'impôt, il ne peut pas investir. Ce n'est pas difficile à comprendre.

Les tarifs nord-américains, c'est une chose, mais la prestation de services connexes, c'en est complètement une autre. Je suis convaincu qu'il y a beaucoup de latitude dans l'établissement des tarifs. Rien ne peut être livré dans un même délai et au même prix. Le volume entre en ligne de compte. Le type de livraison et les conditions imposées sont déterminants. Tous ces facteurs influent à

la hausse ou à la baisse sur les coûts. Les soustraire à l'arbitrage — ne pas soumettre les subtilités du système à l'arbitrage — mènera inévitablement à des abus.

• (1720)

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Je poursuis dans la même veine, monsieur le Président. Le député a affirmé que les tarifs marchandises devraient être soumis à l'arbitrage, ce qui m'a tout de suite fait penser à l'importance de l'arbitre et à la manière dont il pourrait être sélectionné. Le député peut-il en dire davantage à ce sujet? Comment faudrait-il, selon lui, choisir ou nommer l'arbitre qui devra régler les questions découlant du projet de loi C-52? Comment envisage-t-il ce processus?

**M. Dennis Bevington:** Monsieur le Président, à mon avis, lorsqu'il est question d'arbitrage, nous voulons essentiellement quelqu'un qui comprenne l'équité au sein du système. Il faut donc que cette personne comprenne bien le système, mais qu'elle ne soit pas favorable à l'une ou l'autre des parties. Il doit y avoir continuité. La même logique doit s'appliquer aux différentes régions du pays et la même méthode doit être utilisée, ce qui découle, dans le domaine de l'arbitrage, de la continuité. Pour que ce système fonctionne, il doit avoir les qualités du système d'arbitrage: d'une part, le souci d'équité; d'autre part, la continuité.

[Français]

**Mme Marie-Claude Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD):** Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole sur le projet de loi C-52. Je vais partager mon temps avec le député de New Westminster—Coquitlam.

L'enjeu des transports ferroviaires m'interpelle particulièrement dans mon comté. Tout d'abord, je précise que mon parti et moi-même appuyons ce projet de loi en deuxième lecture.

**Des voix:** Oh, oh!

**Mme Marie-Claude Morin:** Monsieur le Président, j'aimerais que mes collègues aient des conversations à l'extérieur, car cela me déconcentre. Ce n'est pas grave, je vais continuer même si je suis déconcentrée.

On sait pertinemment que...

**Le président suppléant (M. Barry Devolin):** À l'ordre s'il vous plaît.

L'honorable députée de Saint-Hyacinthe—Bagot a la parole.

**Mme Marie-Claude Morin:** Monsieur le Président, c'est à retardement, mais cela finit par arriver.

**M. Royal Galipeau:** Vous avez de l'influence!

**Mme Marie-Claude Morin:** J'ai de l'influence, comme le dit mon collègue d'en face. Je vais reprendre du tout début, parce que j'ai été un peu déconcentrée.

Comme je le disais, le transport est un sujet qui m'interpelle et qui est également important dans mon comté. Un peu plus tard, je vous parlerai d'agriculture. J'en parle souvent puisque c'est un sujet qui me tient beaucoup à coeur et qui est très présent dans mon comté.

Tout d'abord, il est important de préciser que mon parti et moi-même appuyons le projet de loi en deuxième lecture. Nous savons que 80 % des usagers du transport ferroviaire sont insatisfaits des services offerts.

### *Initiatives ministérielles*

Il est important de préciser que certains amendements devront être apportés en comité. Il faut améliorer le projet de loi et faire en sorte que les transports ferroviaires soient réellement améliorés au Canada.

Après des années de discussions, les conservateurs ont finalement déposé un projet de loi en réponse à un certain nombre de plaintes formulées par les clients des services de transport ferroviaire, à qui les grandes sociétés ferroviaires ont offert un service intérieur pendant très longtemps.

Je voudrais revenir sur le discours de mon collègue le député de Chambly—Borduas. Tout à l'heure, il parlait du chemin de fer comme étant un patrimoine du Canada et du sentiment d'appartenance que les gens ont envers le chemin de fer au Canada. Cela augmente, à mon avis et selon le député de Chambly—Borduas, l'importance d'investir convenablement dans ce mode de transport qui est primordial dans un pays comme le Canada, où il y a de très grands espaces et qui n'est pas très peuplé.

Il est aussi important de dire que tout le monde doit être gagnant: les compagnies de transport, mais aussi les clients des services de transport ferroviaire, comme les fermiers et les sociétés minières, qui sont souvent victimes du quasi-monopole des sociétés ferroviaires. Nous parlons d'interruptions de services, de retards et d'éléments perturbateurs qui nuisent, par exemple, aux secteurs de l'agriculture, des produits forestiers, des mines et de la fabrication, qui ne sont pas compensés.

Une grande partie de ces biens sont destinés à l'exportation, ce qui est très important pour l'économie canadienne. Ces domaines doivent pouvoir compter sur un transport efficace pour l'exportation de leurs produits, sans compter que de nombreux produits, si nous prenons l'agriculture comme exemple, sont périssables. Les producteurs ne peuvent donc pas se permettre de retards importants ou d'interruptions de services. Leurs produits doivent être exportés sur-le-champ.

Les expéditeurs ont de la difficulté à obtenir des services de transport ferroviaire justes et fiables. Un certain nombre d'entre eux n'arrivent même pas à obtenir de contrats avec les grandes sociétés ferroviaires, et ceux qui en ont subissent souvent des retards très importants ou n'ont tout simplement pas assez de wagons à leur disposition.

Toute cette situation nuit à la capacité des exportateurs canadiens à demeurer compétitifs dans des marchés internationaux, notamment en ce qui concerne les produits agricoles, comme j'en parlais plus tôt. Les agriculteurs font déjà face à de nombreux défis incontrôlables. Nous pouvons penser à la température, comme par exemple un gel précoce, trop de pluie ou trop de soleil. Les agriculteurs font déjà face à des situations qui ne sont pas faciles. Dans mon comté, c'est la réalité de tous les agriculteurs: nous ne savons jamais ce qui arrivera avec une récolte, si nous réussissons à se rendre au bout ou si tout ira bien. Le gouvernement a donc une certaine responsabilité face à ces gens qui nourrissent la population du Canada et il doit leur venir en aide, notamment en assurant un transport efficace de leur marchandise. Il s'agit déjà d'un premier pas.

Après des années de discussion, de panels d'experts, d'une tentative de médiation et de consultations auprès des intervenants, les conservateurs n'ont finalement pas eu le choix de présenter un projet de loi à la fin de l'année 2012, donc il n'y a pas très longtemps.

• (1725)

Le dépôt de ce projet de loi, il faut le préciser, est partiellement dû aux pressions de la porte-parole du NPD — l'opposition officielle — en matière de transports, la députée de Trinity—Spadina, qui fait un travail admirable en ce qui concerne les transports. Ma collègue avait

présenté un projet de loi d'initiative parlementaire, qui était la loi sur la protection des clients des compagnies de chemin de fer. Par la suite, le gouvernement est finalement allé de l'avant avec le projet de loi C-52.

Les agriculteurs et les autres entrepreneurs sont, depuis trop d'années, victimes de mauvais services de transport ferroviaire, sans qu'Ottawa ne passe à l'action. Le projet de loi C-52 est un pas dans la bonne direction, oui, mais il est loin d'être parfait, puisque d'importantes revendications des expéditeurs n'y figurent pas. Son libellé aussi est, selon moi, un petit peu ambigu, créant, en outre, de possibles échappatoires. Il faudra en tenir compte en comité.

Il faudrait aussi tenir compte des acteurs concernés par les problèmes, donc consulter davantage les agriculteurs, par exemple, ainsi que les secteurs forestier et des mines. Cela serait intéressant. Comme je le disais plus tôt, 80 % des clients des services ne sont pas satisfaits. Ce chiffre est considérable. Si j'avais un commerce et que 80 % de mes clients n'étaient pas satisfaits, je serais au bord de la faillite.

Les expéditeurs du Canada méritent des services justes et fiables. Ils méritent aussi d'être protégés.

Chaque année, cette situation coûte des millions de dollars à l'économie canadienne. Ce sont des emplois, des marchandises perdues ou qui ne se rendent pas à bon port. De nombreuses industries ont à gérer, quotidiennement, des cultures pourries, des interruptions de travail dans les usines et dans les mines et des cargaisons manquantes. C'est réellement un problème. Évidemment, cela nuit aux expéditeurs et, comme je le disais plus tôt, à notre compétitivité globale. Cela nous coûte des emplois.

Le présent projet de loi est un peu faible.

Il ne me reste qu'une minute; je m'emporte tout le temps et je n'ai même pas dit la moitié de ce que je voulais vous dire. Ce n'est pas grave, je vais continuer rapidement.

En fait, je trouve que le projet de loi est un peu faible. Il ne couvre pas nécessairement les contrats déjà existants. Donc, ce serait peut-être quelque chose à vérifier en comité.

Je pourrais terminer en disant que 70 % de nos biens sont acheminés par voie ferroviaire. Cela justifie qu'on investisse convenablement dans ce mode de transport et qu'on protège les expéditeurs qui utilisent ce service pour qu'ils aient un transport juste et fiable de leurs marchandises.

• (1730)

**Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD):** Monsieur le Président, on sait que le camionnage coûte cher. Il faut refaire les routes et les améliorer. Au printemps, il y a le gel, le dégel; c'est toujours à recommencer. Donc, pour transporter de façon massive en vrac, la voie ferrée semblait vraiment être une solution idéale pour le futur et pour le développement économique d'un pays comme le nôtre.

La députée ne croit-elle pas qu'un transport efficace et moderne — tel qu'un chemin de fer moderne, efficace et refait d'un bout à l'autre du pays, en choisissant bien ce qu'on veut donner comme transport modal à ce pays — serait une solution pour l'avenir?

**Mme Marie-Claude Morin:** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question très pertinente. Je voulais aborder cette question dans mon discours, mais je n'en ai pas eu le temps.

*Initiatives ministérielles*

Effectivement, on se retrouve parfois avec des compagnies frustrées qui n'ont plus envie d'utiliser le transport ferroviaire, vu son manque d'efficacité. Celles-ci se tournent donc vers le transport routier. Ce n'est pas l'idéal pour les infrastructures, notamment pour les routes. On sait ce qui arrive quand des camions passent sans cesse sur une route: elle se dégrade plus rapidement.

C'est une bonne chose d'investir dans l'infrastructure du transport ferroviaire, mais c'est aussi bon pour l'environnement. Le nombre de camions sur les routes sera beaucoup moins important si on utilise convenablement le réseau ferroviaire. En outre, ça diminuera considérablement les émissions de gaz à effet de serre.

L'environnement est primordial pour la qualité de vie des Canadiens et dans la perspective du développement durable. Or ce n'est pas compliqué: un réseau ferroviaire fiable fait partie d'un plan de développement durable.

**Mme Anne-Marie Day:** Monsieur le Président, j'ai encore beaucoup de questions à poser. Si vous m'en donnez l'occasion, j'en poserai d'autres.

On va parler de développement local et régional, ainsi que d'attraction. Lorsqu'on met en commun des services, on fait de grandes économies d'échelle. Lorsque le pays s'est développé, on a fait un chemin de fer transcontinental *coast to coast to coast*. La population était beaucoup moins nombreuse qu'aujourd'hui et on n'avait pas l'argent pour payer tout ça. Il a fallu le faire en investissant sur plusieurs années dans notre propre développement pour y arriver.

La députée peut-elle nous parler des possibilités d'économies d'échelle pour nos PME et de leur développement si elles utilisaient un transport intermodal, dont le train, plutôt que le transport routier?

• (1735)

**Mme Marie-Claude Morin:** Monsieur le Président, je remercie encore une fois ma collègue de sa question très pertinente.

C'est le même principe que lorsque je parlais de développement durable et d'environnement tout à l'heure.

Par exemple, huit PME, qui ont moins de matières à transporter qu'une grosse compagnie, pourraient décider de se regrouper et d'utiliser le transport ferroviaire plutôt que de recourir au transport routier, puisqu'elles sont pratiquement toutes au même endroit et que leur marchandise va à peu près à la même place.

Nos PME connaîtraient une meilleure prospérité puisque le transport serait moins coûteux, plus rapide et plus efficace. Ce serait aussi plus facile pour elles de rayonner au pays, et peut-être même à l'échelle internationale, que si elles n'utilisaient que le transport routier.

Et on retourne à notre perspective de développement durable où on a aussi une réduction des émissions de gaz à effet de serre.

[Traduction]

**M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD):** Monsieur le Président, je ne prends pas seulement la parole à titre de député de New Westminster—Coquitlam et de Port Moody, mais aussi à titre de porte-parole du NPD en matière de diversification de l'économie de l'Ouest canadien.

Comme mes collègues néo-démocrates, j'appuierai aussi le renvoi du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, au comité pour qu'il y fasse l'objet d'une étude plus approfondie. Par contre, comme l'ont dit mes collègues assis devant moi, y compris la députée de Trinity—Spadina, porte-parole du NPD en matière de transports, nous avons d'importantes réserves au sujet

de la mesure législative. La députée nous a fait part de quelques-unes de ces réserves dans l'exposé qu'elle a fait tout à l'heure.

Le transport ferroviaire est la pierre angulaire de l'économie canadienne. Plus de 70 % de toutes les marchandises transportées par voie terrestre sont transportées par train. On comprend donc pourquoi il est absolument nécessaire de bien faire les choses. En effet, les sociétés ferroviaires ne respectent pas 80 % des engagements qu'elles ont pris envers leurs clients du secteur agricole à cause, entre autres, des retards, du nombre insuffisants de wagons, des pratiques non efficaces et des services peu fiables. L'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises conclut que 80 % des expéditeurs ne sont pas satisfaits des services reçus. Or, 80 %, c'est beaucoup. Plus des trois quarts des clients sont mécontents.

Je voudrais simplement parler de l'importance du chemin de fer dans ma circonscription, New Westminster—Coquitlam. Je pense particulièrement à Port Moody, qui célèbre son centenaire. Pendant la fin de semaine, j'ai assisté au lancement du livre *Tracks in Time* par la Société du patrimoine de Port Moody. Le titre fait évidemment référence aux trains et à leur influence sur le développement de notre collectivité, de la côte Est et, en fait, de tout le Canada. Le réseau ferroviaire est d'une importance capitale pour notre collectivité. Chaque année, lors de la Fête du Canada, nous célébrons le festival Golden Spike à Port Moody. C'est dire à quel point les trains sont importants dans notre collectivité.

Lorsqu'on parle de l'importance des trains pour cette collectivité et pour le reste de ma circonscription, il est important d'insister sur l'efficacité et les services que les trains assurent à Coquitlam, à Port Moody et, bien sûr, à New Westminster. Ce n'est pas important seulement pour l'économie de ma circonscription, mais pour celle de l'Ouest du Canada et, bien entendu, de tout le pays. Il est crucial de trouver des moyens d'améliorer le service ferroviaire au Canada.

J'aimerais situer un peu le contexte. Je sais que d'autres collègues ont parlé plus particulièrement de ce que fait le projet de loi, de ce qu'il ne fait pas et de certains de ses défauts.

Les clients du transport ferroviaire de marchandises, des agriculteurs aux sociétés minières, subissent le quasi-monopole du pouvoir des compagnies de chemin de fer. Dans la plupart des régions du pays, les expéditeurs ne peuvent pas choisir entre divers fournisseurs de services ferroviaires parce qu'ils n'ont accès qu'au CN ou au CP. Même dans les quelques endroits où les deux compagnies offrent des services, l'une d'entre elles exige des prix tellement élevés que l'expéditeur n'a pas un véritable choix. Les expéditeurs qui font affaire avec le CP et le CN subissent couramment des perturbations de service, des retards et un rendement inférieur à divers égards. Les livraisons et les collectes ne sont pas effectuées à temps ou sont carrément oubliées. Souvent, le nombre de wagons livrés ne correspond pas au nombre de wagons commandés et, parfois, les wagons sont endommagés.

Cette situation a une incidence sur un large éventail d'industries, notamment sur l'industrie agricole, l'industrie forestière et l'industrie minière, qui jouent un rôle important dans l'économie de l'Ouest du Canada. Dans le reste du Canada, le secteur automobile et l'industrie chimique sont aussi touchés.

*Initiatives ministérielles*

Une partie appréciable de ces biens sont destinés au marché d'exportation. La piètre qualité des services ferroviaires empêche donc les exportateurs canadiens de faire face à la concurrence sur le marché mondial. Par exemple, le soya argentin a la faveur au Japon et en Chine parce que son transport se fait de manière plus rapide et plus fiable par rapport au soya canadien, même si la distance à parcourir est beaucoup plus grande pour les produits argentins. Les expéditeurs se plaignent depuis des années, mais les conservateurs n'ont jamais rien fait de concret. Depuis 2007, ils ont préféré s'en tenir aux belles promesses sans suite, à commencer par la création d'un comité d'experts.

• (1740)

L'examen des services de transport ferroviaire des marchandises a débuté en 2008. Le comité d'experts indépendant a présenté son rapport final au début de 2011. Six mois plus tard, soit à l'automne 2011, les conservateurs ont lancé un processus de médiation qui n'a absolument rien donné. Possiblement avec l'accord tacite du gouvernement conservateur, le CN et le CP ont refusé de faire des concessions, du moins sur les points importants. Résultat, le processus mené par l'ancien politicien conservateur et actuel chancelier de l'Université de Calgary, Jim Dinning, fut un échec. M. Dinning a publié un rapport en juin 2012.

Le ministre des Transports avait promis que le gouvernement présenterait une mesure législative à l'automne. En juin 2012, soit en même temps que prenait fin le processus de médiation, la députée de Trinity—Spadina présentait son propre projet de loi d'initiative parlementaire, le numéro C-441, Loi sur la protection des clients des compagnies de chemin de fer. Si on ajoute à ce projet de loi la pression exercée par les expéditeurs du pays, le ministre n'a eu d'autre choix que de donner suite à sa promesse et de présenter une mesure législative.

Les expéditeurs ferroviaires se sont regroupés au sein d'une coalition. Même s'il s'agit d'une entité informelle aux formes plus ou moins définies, cette coalition est rattachée à l'Association canadienne de transport industriel et compte 17 membres représentant les secteurs des mines, des forêts, de l'agriculture, de la chimie et de la fabrication. L'un des 18 membres fondateurs est d'ailleurs souvent mentionné par les sénateurs américains, que ce soit au Sénat lui-même ou dans les comités, même si aucune mesure législative décisive n'a encore été adoptée.

Le conseil sur le transport de surface, un organisme fédéral, s'affaire à préparer des règlements afin de régler les problèmes de service et de détermination du prix, alors que les juges appuient constamment les expéditeurs dans les cas portés en justice. Je tenais simplement à le signaler.

Que recherche le NPD précisément?

Nous savons que les agriculteurs et les entreprises minières et forestières souffrent depuis des années du manque de fiabilité des services de transport de marchandises, et n'obtiennent aucune aide d'Ottawa. Pour réellement régler le problème et donner du poids au NPD dans les régions rurales, la députée de Trinity—Spadina s'est portée à la défense des expéditeurs afin de renforcer leur position. Elle est très active dans ce dossier.

La position du NPD est fort simple. Nous défendons les intérêts des entreprises et des expéditeurs et sommes résolus à leur donner les services de transport de marchandises équitables et fiables qu'ils méritent. Cela aura des répercussions sur l'économie de l'Ouest canadien, mais aussi de tout le pays.

La députée de Trinity—Spadina a travaillé à ce dossier, forgeant notamment des relations avec les associations importantes de

l'industrie et présentant un projet de loi néo-démocrate. L'un des objectifs est de continuer d'entretenir ces relations avec le NPD, le parti qui défend les intérêts commerciaux légitimes et lutte contre les abus de pouvoir dans le marché.

Bien que le projet de loi C-52 ne réponde pas à plusieurs des demandes formulées par les parties intéressées, il est prudent de l'appuyer car il satisfait grandement la communauté des expéditeurs. Toutefois, cela n'empêche pas que celle-ci est très impatiente de voir une loi résoudre les problèmes qu'elle décrie.

Notre devoir est donc de combler les lacunes du projet de loi et d'améliorer celui-ci au profit des expéditeurs de même que de veiller à participer à l'intégralité du processus. Voilà ce que nous faisons. Nous tentons de faire ressortir certaines des questions clés qui devront être résolues à l'étape de l'examen en comité.

Le projet de loi C-52 ne couvrira que les nouveaux accords de service, pas les accords de service existants. Bon nombre d'expéditeurs demeureront à la merci des services inéquitables, sans processus de règlement des différends en cas de violation des accords de service existants. L'arbitrage n'est disponible qu'aux expéditeurs qui négocient un nouveau contrat.

Plutôt que d'offrir aux expéditeurs de l'aide rapide et fiable au moyen de la résolution de conflits, le projet de loi C-52 réserverait l'arbitrage à un petit groupe d'expéditeurs. En outre, il prévoit un processus d'arbitrage qui pourrait s'avérer trop dispendieux pour les entreprises comme celles que représente l'Association canadienne du propane.

Je terminerai en déclarant à la Chambre que d'autres appuient notre position à cet égard. Il s'agit d'intervenants clés des secteurs agricole, minier et forestier, qui réclament depuis des années une loi sur le transport ferroviaire des marchandises. C'est le cas notamment de Pulse Canada, des Producteurs de grains du Canada, de l'Association des produits forestiers du Canada et de l'Association minière du Canada.

• (1745)

En conclusion, j'aimerais dire que nous appuyons ce projet de loi à l'étape de la deuxième lecture. Le NPD présentera des amendements à l'étape du comité afin de protéger les expéditeurs contre l'abus de pouvoir commercial au moyen d'accords de service et de processus de résolution des différends exhaustifs.

**L'hon. Lynne Yelich (ministre d'État (Diversification de l'économie de l'Ouest), PCC):** Monsieur le Président, j'ai été très heureuse d'entendre le porte-parole en matière de diversification économique de l'Ouest canadien parler de l'importance qu'a cette mesure législative pour l'Ouest du pays. C'était merveilleux d'entendre le député parler de son importance pour notre économie. Il a parlé d'agriculture et d'extraction de la potasse, des activités qu'on retrouve dans ma circonscription. J'ai été vraiment heureuse de l'entendre accorder autant d'importance à l'économie.

Si on examine l'industrie ferroviaire dans son ensemble, est-il d'avis qu'il s'agit d'un service essentiel?

**M. Fin Donnelly:** Monsieur le Président, la question de la ministre est capitale. Il s'agit manifestement d'un maillon vital de notre économie. Nos lois accordent le droit à la libre négociation collective. Nous voulons des accords et des processus justes et démocratiques. Nous souhaitons que ces processus suivent leur cours naturel.

*Initiatives ministérielles*

Nous sommes certes en faveur de la négociation collective. Nous tenons à ce que les profits — assez substantiels dans le cas du CN et du CP — ne soient pas réservés aux compagnies de chemin de fer. Nous tenons aussi à ce que nos travailleurs soient traités équitablement, comme il convient, et qu'ils puissent bénéficier de leur juste part des retombées économiques du secteur des transports.

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, le projet de loi C-52 reflète principalement les préoccupations des acteurs et des intervenants du secteur de l'expédition, qu'ils acheminent des produits agricoles, forestiers, minéraux, chimiques, industriels, ou des fertilisants, du pétrole, du gaz, ou toute autre marchandise. Voilà une liste plutôt exhaustive des acteurs. Les entreprises, petites et grandes, ont remarqué un profond déséquilibre qui pénalise les expéditeurs. Le Parti libéral a pris conscience de la situation en 2007, quand des intervenants ont réclamé une mesure législative à cet égard. Ces derniers se sont adressés au gouvernement et lui ont demandé d'agir.

D'aucuns pourraient dire que le projet de loi que nous étudions représente un bien petit pas, mais c'est un pas important. Il reste à savoir dans quelle mesure le gouvernement sera prêt à apporter des amendements pour améliorer le projet de loi, afin que tous les députés puissent appuyer celui-ci avec enthousiasme. Le député pourrait-il nous parler de l'importance, pour le gouvernement, d'écouter les intervenants à l'étape du comité afin de pouvoir améliorer le projet de loi?

• (1750)

**M. Fin Donnelly:** Monsieur le Président, il s'agit d'une question cruciale, car de nombreuses voix appuient le renvoi du projet de loi au comité pour qu'il fasse l'objet d'une étude plus approfondie. Les ministériels ne nous ont pas vraiment dit s'ils étaient prêts à écouter les préoccupations soulevées par l'opposition.

J'entends des voix qui s'élèvent en ce sens. Voilà peut-être un signe d'appui en faveur des observations que nous avons formulées. C'est primordial.

Le député a aussi parlé des petites et moyennes entreprises. Il importe de mentionner que celles-ci sont le véritable moteur économique du Canada. Elles ont aussi un rôle à jouer; il faut écouter leurs préoccupations et leur faire une place légitime au sein du processus afin que la mesure législative tienne compte de leur capacité d'acheminer des marchandises d'un bout à l'autre du pays.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, je vous avoue que j'ai des sentiments bien ambivalents en ce début d'allocution, car j'ai l'impression d'être devenu un spécialiste du *moonwalk*, cette danse qui donne l'impression d'avancer bien que dans les faits on recule.

Quand j'ai pris conscience du problème entourant le transport ferroviaire de marchandises, j'avais l'impression, avec la réponse et le projet de loi d'intérêt privé de ma collègue de Trinity—Spadina, qu'on allait dans la bonne direction. Or, aujourd'hui, quand je vois le contenu du projet de loi C-52, j'ai vraiment l'impression que je commence à faire mes premiers pas vers l'arrière. Il reste qu'il y a quand même dans ce projet de loi quelques éléments que nous soutenons suffisamment pour l'appuyer à l'étape de la deuxième lecture. Nous tenterons donc, en comité, d'y apporter des modifications et des améliorations notables.

Il faut savoir qu'en 1995, les mouvements de réingénierie et de modernisation ont entraîné la privatisation du CN et du CP. Ce n'est un secret pour personne. L'idéologie néo-libérale a ainsi primé sur l'analyse objective des faits démontrant l'importance de ce service

crucial pour le développement économique du Canada. Si, dans bon nombre de pays, les voies ferrées demeurent propriétés publiques, chez nous, ce fut le tout pour le tout, et depuis ce temps, on assiste à la privatisation des profits et à la socialisation des coûts.

Les décisions récentes en matière de transport public et les bilans financiers démontrent, à n'en pas douter, que le retour aux actionnaires a préséance sur le développement des services aux entreprises et sur la mobilité des biens et des personnes. Si je parle de mobilité des biens et des personnes, c'est parce qu'on a choisi de donner la priorité au déplacement des biens plutôt qu'au déplacement des personnes, une autre particularité bien canadienne. En effet, le Canada est l'un des rares pays à privilégier ce genre de choix.

Je laisse mes collègues imaginer les défis qui nous attendent en matière de transport de passagers dans les années à venir, si la coalition des expéditeurs privés se plaint depuis des années de la piètre qualité des services qu'ils reçoivent, eux qui sont prioritaires.

Le transport ferroviaire est la colonne vertébrale de l'économie canadienne. Plus de 70 % de toutes les marchandises transportées par voie terrestre le sont par train. La raison est relativement simple à comprendre. En effet, on n'a pas besoin d'avoir fait des études universitaires en géographie pour comprendre que dans le pays qu'on habite, le transport ferroviaire de marchandises est souvent un transport de vrac et qu'il serait difficile de le remplacer par un transport en camion. Et pour ce qui est du transport par bateau, parfois plus économique que le transport en train, on comprendra, pour des raisons assez évidentes, que ce n'est pas disponible partout.

Le Canada s'est bâti par le train, et la voie ferrée est un lien vital entre les communautés d'un très vaste pays. On peut alors s'étonner de l'état actuel et de la mauvaise qualité des services de transport ferroviaire de marchandises. Le gouvernement conservateur n'est pas le seul responsable de cette situation, mais il est coupable de ne pas avoir pris à temps le problème à bras-le-corps pour remédier à cette situation.

Le gouvernement conservateur prétend à longueur de journée travailler pour l'économie canadienne, mais dans tout le pays, des entreprises souffrent d'un service peu fiable qui se solde chaque année par des centaines de millions de dollars de pertes économiques. De plus, la qualité inférieure du service fait augmenter le prix de certaines marchandises, comme les engrais chimiques par exemple.

Pour le dire plus simplement, près de 80 % des clients des services de transport ferroviaire de marchandises ne sont pas satisfaits des services des transporteurs ferroviaires; autant dire presque tout le monde. Il s'agit de 80 % de clients fidèles. Les députés ont peut-être eux-mêmes déjà vécu cette expérience en tant que clients d'un magasin ou d'une entreprise. Au départ, ils ont peut-être déjà reçu de très belles offres pour qu'ils deviennent clients, mais à partir du moment où ils sont devenus des clients réguliers, ils ont été tenus pour acquis. Puis, tranquillement, leur relation s'est dégradée et on a offert tous les bénéfices aux nouveaux clients afin d'élargir sa clientèle.

C'est entre autres ce qu'on retrouve dans le projet de loi C-52, quand on dit que les ententes qui pourraient être conclues ne le seront qu'avec les nouveaux clients, pour les nouveaux contrats. Ainsi, tous ceux qui utilisent les services depuis des années et qui sont de fidèles clients de longue date — si on peut parler de fidélité dans le cas d'un quasi monopole — n'auraient pas accès aux mêmes règles qu'on tente de mettre en place par le projet de loi C-52.

*Initiatives ministérielles*

● (1755)

De toute évidence, des points sont à améliorer. On pourra le faire en comité parlementaire si tant est que le gouvernement veut avoir cette ouverture d'esprit qui permette des échanges constructifs autour d'une table, et être à l'écoute des meilleures suggestions pour obtenir le meilleur projet de loi.

Je vais revenir sur ce bloc de 80 % de clients insatisfaits. Il fallait agir et il faut encore agir de toute urgence, ce que les conservateurs n'ont pas réussi à faire, de toute évidence, puisque le dossier traîne non seulement depuis des semaines et des mois, mais bien depuis des années.

Au fait, pourquoi les conservateurs ont-ils tant tardé? Je me permettrai d'évoquer quelques hypothèses.

D'abord, les clients des services de transport ferroviaires de marchandises sont souvent des agriculteurs ou des sociétés minières. Face à ces clients se trouvent les grandes sociétés ferroviaires qui détiennent le quasi-monopole — j'en parlais plus tôt — du transport par train.

Dans la plupart des régions du pays, les expéditeurs ne peuvent choisir leur transporteur ferroviaire parce qu'ils n'ont accès qu'à l'un ou à l'autre. Même dans les cas où les deux sociétés ferroviaires sont présentes, la concurrence peine à jouer son rôle de réponse qui devrait jouer ou influencer sur cette loi de base de l'économie, soit celle de l'offre et de la demande.

Pourquoi doit-on maintenant légiférer? Pourquoi les acteurs ne réussissent-ils pas à s'entendre entre eux? Il est fort probable que le CN et le CP bénéficient de l'appui tacite du gouvernement conservateur et que, dans ce contexte, ils ne sont absolument pas disposés à faire de véritables concessions.

La conséquence, nous l'avons dit, est que 80 % des clients des services ferroviaires de marchandises — les expéditeurs — ne sont pas satisfaits des services de transport ferroviaire. Ils ont donc bien évidemment demandé au gouvernement d'agir et de présenter une mesure législative qui obligerait le CN et le CP à conclure des ententes sur le niveau de service avec les expéditeurs. Après des années de discours creux, les conservateurs sont maintenant forcés d'agir sous la pression de la collectivité des expéditeurs et sous celle du NPD.

Contraints et forcés, les conservateurs ont finalement déposé un projet de loi visant à lutter contre certains de ces problèmes après que le projet de loi de la porte-parole du NPD ait été déposé au printemps dernier. Cette loi était beaucoup plus claire d'ailleurs, s'intitulant Loi sur la protection des clients des compagnies de chemin de fer, et comprenait tous les clients.

Le gouvernement fait dans la demi-mesure. Il faut le dire sans détour: bien que le projet de loi des conservateurs fasse un pas vers l'avant, il est faible. En voici quelques raisons: les mesures protectrices ne couvrent pas les contrats existants entre les expéditeurs et les sociétés de transport ferroviaire; le projet de loi n'offre qu'un processus limité d'arbitrage en ce qui concerne les négociations infructueuses des nouveaux contrats; l'arbitrage n'est disponible que pour les expéditeurs qui sont en train de négocier de nouveaux contrats au lieu d'offrir une aide rapide et fiable à tous les expéditeurs; le projet de loi C-52 ne couvrira que les nouvelles ententes de niveau de service, pas celles qui existent déjà.

Pire encore, les amendes dont il est question dans le projet de loi C-52 n'iraient pas aux expéditeurs, mais bien au gouvernement. On pourrait discuter longuement de la taille de ces amendes, qui me semblent un peu faibles pour des compagnies d'une telle valeur. En

plus, le pouvoir de relation, de discussion ou de négociation semble un peu tronqué, puisque les amendes s'en vont dans les coffres du gouvernement, ce qui tente à alimenter le propos dont je faisais part plus tôt et voulant que le CN et le CP se sentent, à tort ou à raison, probablement bien appuyés par le gouvernement conservateur.

Je passerai outre ce qui manque à ce projet de loi, puisque le temps fuit. J'aurai sans doute l'occasion d'en dire davantage en comité. Je terminerai tout de suite en faisant une brève conclusion.

Le transport ferroviaire n'est pas le seul enjeu sur lequel les conservateurs tardent à agir. Ils ont mis en place de nouvelles mesures de sécurité ferroviaire. Ils ont fait des compressions à VIA Rail Canada et empêché l'introduction de trains à grande vitesse au Canada.

● (1800)

Les conservateurs ne donnent tout simplement pas au réseau ferroviaire canadien l'attention qu'il mérite.

**M. Royal Galipeau (Ottawa—Orléans, PCC):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'avoir fait une présentation aussi éloquent.

Croit-il que les services ferroviaires sont des services essentiels?

**M. Robert Aubin:** Monsieur le Président, de toute évidence, il ne fait aucun doute que les services ferroviaires sont des services de première importance.

Cependant, si on veut subtilement m'amener sur la question de la négociation, en utilisant les mots « services essentiels », mes 52 ans de longévité sur cette planète font en sorte que je ne tomberai pas dans le panneau.

Je pense que mon honorable collègue a eu sa réponse.

[Traduction]

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, dans ses observations préliminaires, le député a parlé de la privatisation du CN dans les années 1990. Je n'étais pas à la Chambre lorsque cela s'est produit, en 1995, et je ne sais pas vraiment comment les néo-démocrates ont voté à l'époque. Le député sait-il comment les députés du NPD ont voté? Voulaient-ils que la compagnie soit privatisée? Sinon, le député est-il prêt à proposer son rachat?

[Français]

**M. Robert Aubin:** Monsieur le Président, je ne croyais pas dire ça un jour, mais j'ai un point commun avec mon collègue libéral: en 1995, je n'étais pas à la Chambre non plus.

Il m'excusera de ne pas avoir fait la recherche historique pour voir de quel côté le NPD avait voté à cette époque. Si la question est vraiment d'une première importance, je ferai la recherche et lui enverrai la réponse par courriel.

● (1805)

[Traduction]

**Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD):** Monsieur le Président, j'aimerais poser la même question au député, et je le remercie de son discours sur cette question importante.

Deux des députés d'en face, y compris la ministre d'État à la Diversification de l'économie de l'Ouest, ont cherché à semer la peur en évoquant le caractère essentiel du transport des marchandises.

*Initiatives ministérielles*

J'aimerais que le député réponde à la question suivante. Si le gouvernement croit que le transport des marchandises dans l'ensemble du pays est suffisamment important pour qu'on protège les producteurs de bitume et de grains ainsi que les fournisseurs d'équipement qui expédient leurs produits d'un bout à l'autre du pays, pourquoi estime-t-il qu'il ne peut pas intervenir afin de mettre en place une réglementation appropriée, des tarifs justes et un accès aux services équitable? Au lieu de cela, le gouvernement cherche à faire peur en disant que, si les travailleurs ferroviaires croient qu'on ne leur verse pas un juste salaire et qu'ils devraient avoir droit à d'autres avantages comme un régime de retraite approprié, le gouvernement devra alors leur tenir la bride haute.

[Français]

**M. Robert Aubin:** Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de sa question fort pertinente et intéressante.

Depuis tantôt, cette question de « services essentiels » revient presque chaque fois qu'un collègue prend la parole.

Je suis désolé de répondre par une question. Si on veut absolument tenter de nous faire dire que les services ferroviaires sont des services essentiels, pourquoi l'autre côté de la Chambre y a-t-il accordé aussi peu d'importance, et ce, depuis tant d'années?

**Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD):** Monsieur le Président, on a fait des blagues avec le député de Chicoutimi—Le Fjord tout à l'heure.

On disait que l'original allait plus vite que le train. On pourrait dire aussi qu'on fait la tournée de lait, et on pourrait en rajouter.

En dehors de cela, le député de Trois-Rivières pourrait peut-être le confirmer, mais je pense qu'il y a eu une très grande incurie dans ce dossier. Je me rappelle que, dans les années 1990, des entreprises voulaient, en concertation, faire le tronçon entre leurs entreprises et le chemin de fer. Le chemin de fer refusait de prendre le vrac de ces entreprises.

Mon collègue a-t-il l'impression qu'il y a eu une « désutilisation » du chemin de fer au Canada?

**M. Robert Aubin:** Monsieur le Président, il est clair que, pour de nombreuses entreprises pour lesquelles une option de rechange était possible, elles se sont tournés vers autre chose en raison de la vétusté des services.

Cependant, pour bon nombre d'entreprises ou d'agriculteurs, il n'y a pas d'autre option que le service ferroviaire. Le nôtre est désuet de par ses équipements et de par le service qu'il offre.

Il y a tout lieu de s'inquiéter et d'agir rapidement pour rétablir l'état de fait, parce que le transport ferroviaire, qu'on le veuille ou non, c'est aussi le service de transport du XXI<sup>e</sup> siècle.

**Mme Alexandrine Latendresse (Louis-Saint-Laurent, NPD):** Monsieur le Président, je suis ici, aujourd'hui, pour vous parler du projet de loi C-52 qui modifie la loi sur les transports ferroviaires.

Je suis la première surprise de dénicher, dans un projet de loi concernant le transport ferroviaire, matière à colère. Peut-être que colère est un mot un peu trop fort. Disons plutôt exaspération. C'est plus juste.

Qu'est-ce qui peut bien tant m'exaspérer dans une tentative d'établir des recours pour les expéditeurs insatisfaits des services ferroviaires du pays? C'est très simple. C'est qu'on fait semblant de s'occuper du problème qui les afflige pour donner l'illusion d'être en train d'agir. Et, remarquez que j'ai dit « exaspérée » et non pas « surprise », parce que, décidément, ça devient une habitude.

Le projet de loi C-52 est emblématique de l'incurie habituelle du gouvernement conservateur. L'expédition par rails, c'est la sève qui alimente et qui irrigue la vie économique du Canada. De toutes les entités politiques du monde, ce pays existe parce que des rails l'ont formé. Il s'est agrandi par ses chemins de fer, par eux et pour eux.

Aujourd'hui encore, la qualité des infrastructures ferroviaires a une incidence directe sur toute la vie économique du Canada. Je ne l'apprend pas au gouvernement, il le sait très bien.

Normalement, d'ailleurs, le gouvernement conservateur, pantois de patriotisme, comme il aime tant montrer l'être, défendrait l'accès de nos entreprises au réseau ferroviaire. Il y a presque 150 ans, au début du grand essor confédéral, c'était le nerf de la guerre. Et ce fut toute une époque, presque héroïque, un temps où le Canada rêvait de défier le monde entier.

Or tout ça, c'est le XIX<sup>e</sup> siècle. Ce qui se passe aujourd'hui est bien différent, mais facile à expliquer. Les compagnies ferroviaires sont des compagnies très prospères, « prospérissimes », pour qu'on comprenne bien la nature superlative de leurs profits. C'est bien normal, sans elles, le Canada est comme paralysé et n'a pratiquement plus d'économie.

D'ailleurs, détail crucial que je ne nomme, même si c'est presque inutile, il n'y a que deux transporteurs ferroviaires au Canada. Le ministre avait eu ce mot de « duopole », pour décrire la situation, et ce mot a plu, lors de la première heure de débats. Moi, il ne me plaît pas du tout, parce que duo signifie beaucoup plus « de pair » que, simplement « deux », ici. C'est un peu la source de tous les maux.

Les profits superlatifs dont je parlais s'accumulent pour une raison évidente. La compétition est, disons-le, pratiquement nulle. Ces deux sociétés se partagent donc tout le gâteau du transport par rail au Canada, et un peu au-delà même, depuis toujours. Ce sont de grandes compagnies historiques canadiennes, du moins, si le qualificatif « canadiennes » peut encore s'appliquer, malgré la privatisation.

C'est ici toute la motivation du gouvernement: ne froissons pas trop les grandes compagnies qui gagnent si bien leurs profits. Si des litiges ont lieu entre ces compagnies et les menus expéditeurs, donnons aux compagnies le pouvoir de les faire taire facilement. Certains diraient même: avec des miettes.

On pourrait protester, dire que c'est contre-productif, que c'est irrationnel d'agir comme ça. Oui, ça l'est, mais ça serait oublier que, d'abord et avant tout, ces gens, le gouvernement et les compagnies ferroviaires, se connaissent et se parlent. Ces gens partagent une certaine — ne disons pas connivence, mais disons plutôt une certaine — sympathie. Oui, ils se sont mutuellement sympathiques.

Ensuite, dans le carcan intellectuel du puritanisme, base de toute l'approche conservatrice, c'est une évidence que le plus fort tient sa puissance de la volonté divine directement et ne devrait pas être opposé. Le succès, c'est la faveur de Dieu le père. Mettez-ça ensemble et vous obtenez l'inspiration du projet de loi C-52, et pour tout le reste aussi, bien sûr.

Voici en quoi ce résultat, ce projet de loi C-52 m'exaspère. J'anticipe déjà la réplique: « La reprise économique est trop fragile, il ne faut pas faire de vague, il faut mettre toutes les chances de notre bord. Ne causons aucun tort à l'efficacité des compagnies ferroviaires, pas pour des broutilles de fond de campagne qui, au pire, valent 100 000 piastres. »

Après tout, on ne se réinvente pas, ici. Ce n'est pas en plein mois de février que ces gens vont tenter le défi de la réflexion en profondeur.

*Initiatives ministérielles*

C'est encore la même histoire. Après toute cette attente, le gouvernement défend comme un damné un projet de loi typiquement faible et méprisant. Rebaptisons-le, projet de loi C-52 ou projet de loi qui dit que les compagnies ferroviaires peuvent se sortir de n'importe quel contrat pour 100 000 piastres, et nous y sommes. Comprenez-vous l'aubaine?

Les liens ferroviaires sont des choses concrètes qui permettent des échanges et des retombées économiques tout aussi concrets. L'impact est direct, à tous les niveaux de la vie économique. Si les expéditeurs éloignés ne peuvent plus se fier aux deux compagnies nationales, ils pourraient tout aussi bien ne pas exister du tout. Si on les néglige, c'est qu'on refuse de les laisser, eux et leurs communautés, participer à l'essor du pays.

Mais tous les chemins qui partent des marges convergent vers le centre. Pour un gouvernement qui prétend être prêt à remuer chaque pierre pour trouver la prospérité, c'est singulier. Pour des gens qui ne perdent pas une occasion de clamer par dessus tout le monde que la droite est le moyen le plus sûr d'assurer un bien-être commercial, c'est plus que révélateur.

Est-ce cela le majestueux plan de relance du gouvernement conservateur pour les régions éloignées? Oui, sans retour. Le projet de loi C-52 en est une preuve sonnante. Exploitez les ressources, transformez-les, mais n'essayez pas de les vendre, car tous les wagons sont pris. C'est une preuve de plus qu'il n'y a pas de plan et que ça devra attendre, encore. Toutefois, réjouissez-vous, dans la salle d'attente pour parler au gouvernement, il y a foule et vous pourrez jaser. Il y a le secteur manufacturier, ma génération au complet et tous les peuples autochtones du Canada. Vous trouverez assurément de quoi placoter pour faire passer le temps.

• (1810)

J'aimerais saluer ici le travail de ma collègue de Trinity—Spadina sur ce qui nous occupe aujourd'hui. Je dis « collègue » parce que c'est l'usage traditionnel, même si, personnellement, je préférerais un mot qui montre mieux la déférence que je veux témoigner à son égard. Cette femme non seulement veut, mais peut tout faire. Quand la porte-parole de l'opposition en matière de transport dit donc avoir rencontré tous les intervenants, c'est qu'elle les a tous rencontrés, même ceux qui se cachaient. Et quand elle dirait qu'une majorité claire n'approuve en rien ce projet de loi, eh bien, c'est que nous serions devant une évidence incontournable et « damnante ».

Le gouvernement pourra sortir tous les adjectifs du *Oxford English Dictionary* pour se justifier, se défilier et faire croire qu'il a oeuvré d'arrache-pied pour veiller à rétablir l'équilibre, cela demeurera un monologue dans un hall de miroirs. Voilà ce qui m'exaspère tant. J'espère que je m'exprime clairement ici. Les écarts logiques entre ce que le gouvernement dit faire et ses motivations réelles me navrent. Le besoin urgent de pallier les manques des compagnies ferroviaires était une occasion rêvée pour le sur-confiant gouvernement conservateur de montrer qu'il savait travailler. Quel est le résultat? Il est le premier à sauter dans le lit des sociétés de transport. Comme quoi rien n'arrête l'amour, même la lumière éteinte.

Quand un problème afflige le Canada, il faut aller voir ailleurs pour découvrir si les autres pays n'auraient pas des solutions, non pas pour les copier, mais pour au moins s'en inspirer. Après tout, nous n'évoluons pas dans le vide. Je parle géographiquement, bien sûr, parce qu'intellectuellement, c'est flagrant qu'on a accepté le règne de la vacuité de l'autre côté.

Au Canada, depuis une cinquantaine d'années, le souci que nous avions l'habitude de porter à notre système de voies ferrées s'est

presque complètement estompé. C'est clair que lorsque le transport par train des passagers a cessé d'être un fait courant, le train et tout le réseau incroyablement qui parcourt le pays comme les bras d'un delta a pâli dans l'image populaire. Cet effort surhumain qui avait rallié un demi-continent s'est tout à coup atrophié, alors qu'en Europe, la vitalité du train est tout autre. Combien de fois ai-je pu constater ou entendre les réflexions de Québécois en voyage en Europe qui étaient ébahis de la qualité des infrastructures ferroviaires de l'Union européenne?

Quand on débarque à la gare centrale de Berlin et qu'on aperçoit le nom « Bombardier » écrit en lettres blanches géantes au milieu de la grande verrière, on a de quoi être fier. Mais bien vite, on remarque la différence incroyable qui persiste entre les trains européens construits par Bombardier et les engins désuets que nous endurons partout chez nous, faute d'envergure politique.

L'Union européenne ne recule devant rien pour s'assurer que son système ferroviaire, un enchevêtrement de rails énorme qu'elle a hérité des systèmes nationaux de 27 — bientôt 28 — pays, soit le plus compétitif du monde. L'Europe comprend mieux notre propre exemple historique que nous-mêmes. Sans un système ferroviaire hors pair et compétitif, notre pays n'existerait quasiment pas. Le projet de loi C-52 peut sembler être un simple réajustement légal concernant une situation que le public pourrait gentiment négliger. En fait, c'est tout le contraire: c'est le gouvernement qui le néglige. Un organe où le sang ne parvient plus sèche et meurt. Il entraînera, *nolens volens*, le reste de l'organisme à sa suite. C'est une image un peu bête et dramatique, mais juste dans une certaine mesure.

Pour conclure, un pays, c'est comme une maison, et le Canada est une maison construite sur un beau grand terrain. Ce terrain fait rêver, on pourrait y bâtir de petites annexes, y aménager des jardins et y ériger un poulailler. La maison elle-même, déjà vaste, pourrait facilement être améliorée, puisque nous disposons du bois nécessaire et des charpentiers. Le NPD, lorsqu'il aura le dernier mot dans les affaires de la maison, travaillera fort pour rendre cette maison que nous partageons tous plus confortable, plus conviviale et belle. Nous ouvrirons des nouvelles pièces pour les enfants et les grands-parents, une bibliothèque et une remise pour les vélos.

Quant à eux, pendant des années, les libéraux ont passé leur temps à changer le tapis et à s'obstiner quant au nom de la maison, et les conservateurs ont fait condamner des fenêtres parce qu'il y a des courants d'air et que le chauffage coûte trop cher. Pour faire de l'argent, il faut dépenser de l'argent. Ça, la droite devrait le comprendre.

Qu'ils aillent donc créer des emplois dans le transport ferroviaire au lieu de se laisser conter fleurette par les compagnies de transport qui ont tout à gagner à les séduire. De toute façon, c'est déjà fait, et voici le fruit de leurs entrailles qui a déjà six ans: le projet de loi C-52.

• (1815)

[Traduction]

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie la députée de ses observations, même si je n'ai pas apprécié celles qu'elle a formulées à la fin de son discours. À mon avis, le Parti libéral a très bien su appuyer notre industrie ferroviaire.

*Initiatives ministérielles*

Pour le prouver, je tiens à mentionner les efforts déployés par le député de Wascana, qui, comme je l'ai mentionné plus tôt, soulève cette question depuis plusieurs années, en fait, depuis 2007.

Bon nombre d'intervenants ont eux aussi soulevé la question et mentionné la nécessité de présenter une mesure législative qui permettra d'établir des règles équitables tant pour les expéditeurs que pour les fournisseurs de services ferroviaires, en l'occurrence le CP et le CN. Nous concentrons notre attention sur cet aspect, car il y a un déséquilibre des pouvoirs.

Cela dit, nous sommes d'avis que le projet de loi C-52 n'est qu'un premier pas. Je l'ai mentionné plus tôt, et je répète maintenant: nous espérons que le gouvernement fera preuve d'ouverture lorsque nous présenterons des amendements à l'étape de l'étude en comité. Nous pourrions ainsi établir des règles équitables qui permettront à nos expéditeurs de savoir que leur wagon se trouve bel et bien là où il doit être et que celui-ci est d'assez bonne qualité pour assurer l'intégrité du produit qui sera vendu. Voilà ce qu'ils veulent savoir.

J'aimerais que, dans sa réponse, la députée nous dise si elle est d'avis qu'il est tout à fait primordial que le gouvernement apporte des amendements à cette mesure législative à l'étape de l'étude en comité. N'est-elle d'accord avec moi à ce sujet?

[Français]

**Mme Alexandrine Latendresse:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Winnipeg-Nord de sa question. Il s'agit de la raison pour laquelle nous avons décidé d'appuyer ce projet de loi. Malgré tout, nous pensons qu'il faut aller dans cette direction.

Tout à fait comme lui, nous sommes d'accord pour dire que plusieurs amendements devraient être adoptés en comité. Nous voulons donc que le projet de loi C-52 puisse aller en comité et que les amendements, que son parti ainsi que le nôtre proposeront, puissent être étudiés de façon sérieuse et, peut-être, puissent être adoptés.

Je suis parfaitement prête à avoir beaucoup d'espoir et d'optimisme. Toutefois, si nous nous fions statistiquement au nombre de projets de loi qui ont été amendés en comité depuis le début de la majorité conservatrice, les chances ne sont pas trop en notre faveur. Nous pensons tout de même qu'il est important de continuer dans cette voie.

• (1820)

**M. Raymond Côté (Beauport—Limoilou, NPD):** Monsieur le Président, je remercie la députée de Louis-Saint-Laurent de son discours, surtout en ce qui concerne la partie lyrique de la fin, qui nous amenait vraiment dans un élan vers l'avenir, un élan qu'elle défend ardemment d'ailleurs. Elle montre l'ambition qu'elle a pour le pays qu'elle a le plaisir et l'honneur de représenter, ainsi que ses concitoyens.

Il ne faut pas se le cacher, si nous parlons d'une optique d'affaires que nous pouvons appliquer au gouvernement, nous faisons actuellement marche arrière en menant toujours des combats d'arrière-garde, sinon même en dilapidant le patrimoine.

J'ai beaucoup aimé les perspectives que la députée de Louis-Saint-Laurent montrait par ses images fortes. Je voudrais qu'elle continue à nous faire rêver en nous amenant plus loin et en exposant en cette Chambre ses ambitions pour l'avenir.

**Mme Alexandrine Latendresse:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Beauport—Limoilou, qui est un collègue tellement exceptionnel. Il nous pousse toujours à aller plus loin. Je le remercie infiniment, parce que c'est en partie grâce à lui si je suis ici,

présentement. Il a été l'une des premières personnes à m'inciter à me présenter en politique, il y a déjà plus de cinq ou six ans.

Donc c'est un peu grâce à lui si je suis maintenant dans cette position où je peux défendre ces idéaux et essayer de bâtir un Canada qui nous ressemble davantage, qui écouterait ma génération, chose qui n'a pratiquement jamais été faite jusqu'à maintenant. Cela nous permettrait d'avoir un Canada où personne n'est laissé-pour-compte. Je le remercie donc beaucoup de sa contribution.

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Avant que le débat reprenne et que la députée de London—Fanshawe prenne la parole, je tiens à l'informer qu'elle devra s'interrompre avant la fin des 10 minutes prévues, parce que la période réservée aux initiatives ministérielles se terminera à 18 h 30. Je lui ferai signe lorsqu'elle devra mettre fin à son intervention.

La député de London—Fanshawe a la parole.

**Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD):** Monsieur le Président, tous les gens qui ont recours aux chemins de fer, qu'il s'agisse de producteurs agricoles ou de sociétés minières, pour faire parvenir leurs marchandises sur les marchés souffrent du quasi-monopole que les compagnies ferroviaires ont sur les importants chemins de fer.

Dans la plupart des régions du pays, les expéditeurs ne peuvent pas choisir entre diverses entreprises de chemin de fer parce qu'ils n'ont accès qu'au CN ou qu'au CP. Même dans les rares régions desservies par ces deux compagnies, l'une d'entre elles n'est pas concurrentielle parce qu'elle demande un prix trop élevé, et l'expéditeur n'a pas vraiment le choix.

Les expéditeurs sont souvent victimes d'arrêts de service ou de retards et ils subissent souvent les conséquences du manque de fiabilité du CN et du CP. Les livraisons et les ramassages se font en retard, quand ils se font point. Il arrive souvent que les expéditeurs ne reçoivent pas le nombre de wagons commandés, et les wagons sont parfois très endommagés.

Quand un expéditeur commande un nombre précis de wagons, il doit pouvoir compter sur eux. L'absence d'une telle fiabilité est synonyme de mauvaises affaires et de mauvaise gestion. Malheureusement, nous savons que 80 % des accords de service ferroviaire conclus par les producteurs agricoles ne sont pas respectés par les compagnies de chemin de fer.

Après des années de discussions, les conservateurs ont enfin déposé un projet de loi qui tient compte des griefs des clients des services ferroviaires; or, ces clients ont dû endurer pendant des années les mauvais services qu'offraient les grandes compagnies de chemin de fer. Le projet de loi C-52 constitue un pas dans la bonne direction, mais il ne s'agit pas d'une solution parfaite.

Le projet de loi ne donne pas suite aux principales revendications des expéditeurs. Le projet de loi C-52 créerait aussi des échappatoires en raison de l'ambiguïté de la formulation. Le libellé employé par les conservateurs laisse à désirer. Ses mesures de protection ne couvrent pas les contrats en vigueur entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires et n'offrent qu'un processus d'arbitrage restreint et coûteux en cas d'échec des négociations de nouveaux contrats. Les principales revendications des expéditeurs, comme l'inclusion de pénalités pour les sociétés ferroviaires dans les ententes de service, l'établissement de normes d'exécution et la création d'un processus de règlement des différends facilement accessible, n'ont pas été prises en considération.

*Motion d'ajournement*

Même si les députés néo-démocrates ont l'intention d'appuyer la mesure législative, nous ferons aussi pression pour faire adopter des amendements lors de l'étude au comité pour protéger les expéditeurs des abus attribuables à une position dominante des sociétés sur le marché, au moyen d'ententes de service complètes et de processus de règlement des différends.

Le transport ferroviaire est la cheville ouvrière de l'économie du Canada, puisque 70 % de tous les biens acheminés par voie terrestre le sont par train. Il est capital que les services de fret ferroviaire répondent aux besoins des sociétés ferroviaires et des expéditeurs. Nous ne pouvons pas tenir l'importance des chemins de fer pour acquise.

Il est également capital de souligner que la tarification actuelle des services de fret ferroviaire nuit aux expéditeurs du Canada. Le projet de loi C-52 ne traite pas du tout de la tarification, en dépit des demandes de tous les intervenants du milieu de l'expédition pour qu'on se penche sur le régime de tarification. Cela a eu une incidence de taille sur le déficit de la balance commerciale du Canada qui, en passant, augmente à vue d'oeil. En novembre seulement, il atteignait presque 2 milliards de dollars. Nous ne pouvons nous permettre de perdre davantage de terrain lorsqu'il s'agit de la compétitivité des produits du Canada sur le marché mondial.

Le quasi-monopole que détiennent les compagnies de chemin de fer actuelles perturbe les activités de nombreuses industries. J'ai déjà mentionné l'agriculture, mais n'oublions pas les autres industries clés, comme l'exploitation forestière et minière, ainsi que l'industrie chimique et le secteur de l'automobile. Bon nombre de produits fabriqués par ces industries sont destinés à l'exportation.

En raison de la piètre qualité des services fournis par les compagnies de chemin de fer, les exportateurs canadiens peinent à soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux. Par exemple, le soja produit en Argentine jouit d'un avantage concurrentiel au Japon et en Chine, entre autres, car il est livré plus rapidement et plus ponctuellement que le soja produit au Canada, même si la distance totale que doivent parcourir les produits canadiens est nettement plus courte.

Le transport ferroviaire des marchandises occupe une place centrale dans l'économie canadienne, certes, mais nous avons également besoin de services fiables de transport ferroviaire de marchandises pour réduire le nombre de camions sur les routes ainsi que les émissions de gaz à effet de serre. Même si les transporteurs ferroviaires détiennent une part importante du marché du transport de surface, les entreprises déçues font appel à des entreprises de camionnage chaque fois que cela est possible et c'est l'environnement qui en pâtit.

Le transport ferroviaire des marchandises n'est pas le seul domaine dans lequel les conservateurs tardent à agir. Qu'il s'agisse de nouvelles mesures de sécurité ferroviaire, de compressions à VIA Rail ou de bloquer la construction d'un réseau de trains à grande vitesse au Canada, les conservateurs n'accordent pas au réseau ferroviaire du Canada l'attention qu'il mérite.

● (1825)

Il a fallu attendre longtemps avant que le projet de loi soit présenté à la Chambre. Pendant des années, les expéditeurs étaient mécontents, mais les conservateurs n'ont rien fait de concret. Depuis 2007, le gouvernement a eu recours à une tactique riche en paroles, mais pauvre en actions, à commencer par la promesse d'un examen par un comité d'experts.

L'Examen des services de transport ferroviaire des marchandises a débuté en 2008. Le comité indépendant a remis son rapport final au

début de 2011. Six mois plus tard, à l'automne 2011, les conservateurs ont lancé un processus de médiation qui n'a donné aucun résultat. Sans doute avec l'accord tacite du gouvernement conservateur, le CN et le CP ont refusé de faire des concessions, du moins sur les points importants. Le processus, mené par l'ancien politicien conservateur et actuel chancelier de l'Université de Calgary, Jim Dinning, fut un échec. M. Dinning a publié son rapport en juin 2012, et le ministre des Transports a promis que le gouvernement présenterait un projet de loi à l'automne.

Heureusement, en juin 2012, alors que prenait fin le processus de médiation, la députée de Trinity—Spadina présentait son projet de loi d'initiative parlementaire, le C-441, Loi sur la protection des clients des compagnies de chemin de fer. Ce projet de loi et les pressions exercées par les expéditeurs n'ont laissé aucun autre choix au ministre que de donner suite à sa promesse de présenter une mesure législative. Cependant, le CN a entrepris une campagne d'intense lobbying l'année dernière, premièrement pour empêcher la présentation d'un projet de loi, puis pour l'affaiblir. Une campagne médiatique et des dizaines de visites effectuées dans les bureaux du gouvernement par les lobbyistes montrent bien la détermination du CN à préserver le statu quo.

Les clients des services de transport ferroviaire se sont regroupés pour former la Coalition des expéditeurs par rail. Cette coalition est une entité informelle, mais elle a un objectif louable pour l'industrie qu'elle représente. Elle cherche à améliorer la situation pour les gens qui produisent les marchandises et qui créent de la richesse. Ce sont ces gens qui, par leur travail, font tourner l'économie du pays et le rendent productif.

Les expéditeurs ont de la difficulté à obtenir des services de transport de marchandises fiables et équitables, ce qui est tout simplement inacceptable. Nous devons améliorer la situation dans l'intérêt de ceux qui dépendent du système ferroviaire. Les fabricants, les agriculteurs et les entreprises d'exploitation des ressources dépendent du système ferroviaire. Si le transport ferroviaire était plus équitable et moins cher, les consommateurs en tireraient, eux aussi, un avantage.

Notre pays est devenu fort et indépendant grâce à l'accès aux chemins de fer. N'abandonnons pas ceux qui veulent continuer de bâtir le Canada.

● (1830)

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Je dois interrompre la députée de London—Fanshawe. Il lui restera deux minutes et demie lorsque la Chambre reprendra le débat sur cette question, en plus des cinq minutes habituelles pour les questions et les observations.

---

## MOTION D'AJOURNEMENT

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

*Motion d'ajournement*

[Français]

## LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

**Mme Maria Mourani (Ahuntsic, BQ):** Monsieur le Président, le 17 octobre dernier, j'ai posé une question au gouvernement sur le fait que des plans de l'aéroport de Montréal avaient été trouvés dans un bac à recyclage. J'avais d'ailleurs eu une conversation avec Aéroports de Montréal, ADM, sur cette question et on m'avait répondu qu'il n'y avait pas de protocole de sécurité pour tous les plans de l'aéroport.

Le gouvernement se dit apôtre de la sécurité et dit avoir investi dans la sécurité des aéroports, mais on trouve les plans d'une zone sécurisée de l'aéroport dans un bac à recyclage, où il est même interdit de prendre des photos. La négligence manifeste en matière de sécurité d'ADM dans la gestion des plans de ses installations est aussi l'indication d'un problème encore plus fondamental.

Aéroports de Montréal, une organisation sans but lucratif, n'a de compte à rendre à pratiquement personne. Les personnes qui contrôlent cet organisme vital pour notre économie le font à l'abri de toute vérification externe sérieuse et transparente.

Le vérificateur général du Canada ne peut même pas vérifier les livres d'ADM, ni du point de vue de la gestion financière ni du point de vue environnemental. En matière de plaintes concernant le bruit des avions, ADM est juge et partie. En matière de santé publique et d'environnement, ADM n'a même pas à respecter les lois québécoises, puisque cela relève du fédéral. Le pire est que le gouvernement fédéral ne peut même pas lui-même faire des vérifications.

Pour une nation, le contrôle des ports et des aéroports relève d'une importance stratégique. Or les citoyens et les élus sont actuellement floués. À cet égard, la gestion d'ADM relève d'un niveau de gouvernance qui me fait penser au XIX<sup>e</sup> siècle, à ce qui existait avant la Rébellion des Patriotes du Bas-Canada et du Haut-Canada. À cette époque, les parlementaires et le peuple réclamaient la responsabilité gouvernementale. À l'époque, le gouverneur anglais avait le contrôle de biens collectifs et de services publics pour ses petits amis, et laissait de côté les principaux concernés, soit le peuple et les élus.

Que le gouvernement fédéral démissionne de ses responsabilités, on peut le comprendre, mais qu'il laisse le gouvernement du Québec s'occuper des ports et aéroports et que cesse ce manque de transparence de la part d'ADM et cette incompétence crasse.

**M. Pierre Poilievre (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et pour l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, PCC):** Monsieur le Président, j'aimerais remercier l'honorable députée de sa question du 17 octobre 2012 au sujet des documents qui ont été retrouvés concernant l'aéroport de Montréal, car cela me donne l'occasion de discuter de la sécurité du système d'aviation canadien.

La sûreté et la sécurité de notre réseau de transport au Canada est de la plus haute importance pour notre gouvernement. Nous étions tous préoccupés par cette situation, ce qui était clairement communiqué à l'administration aéroportuaire de Montréal lors d'un appel entre le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et le président directeur général, M. James Cherry.

Même si les documents en question ne contenaient pas d'information de nature délicate sur la sécurité de l'aéroport, ce gouvernement veut absolument maintenir des réseaux d'aviation les plus sûrs au monde.

Transport Canada, l'industrie aérienne du Canada et les autres partenaires en sécurité ont travaillé fort pour promouvoir une culture

de la sensibilisation en sûreté partout au pays, depuis les tragédies comme le vol 182 d'Air India et, évidemment, le 11 septembre, l'attaque terroriste qui a suivi.

La sensibilisation en sûreté est une culture où la sûreté est l'affaire de tout le monde. Si vous voyez quelque chose de suspect, vous le signalez aux autorités compétentes. Le fait que cet événement ait eu lieu nous donne une occasion d'apprendre et d'améliorer notre système de sécurité dans l'industrie aéroportuaire.

La question de la députée me permet de discuter de ce qui est en place pour gérer la sûreté aux aéroports, incluant le traitement des documents sensibles.

En janvier 2012, le gouvernement a modernisé les règlements en matière de sûreté aérienne, incluant les nouvelles exigences pour mieux gérer la sûreté aux aéroports. Par exemple, les règlements interdisent aux exploitants d'aéroports de divulguer de l'information sensible et exigent qu'ils aient des procédures pour recevoir, retenir et disposer des documents de sûreté.

Les inspecteurs en sûreté de Transport Canada examinent ces documents. Cela inclut la préparation des procédures, à savoir qui est responsable de l'information sensible, comment les documents devraient être entreposés et les processus pour partager et détruire l'information sur la sûreté en question.

La modernisation du Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne exige aussi que les exploitants d'aéroports désignent un responsable pour gérer la sûreté et qu'ils définissent clairement les rôles et les responsabilités en matière de sûreté pour les gens à l'aéroport.

Je vous remercie, monsieur le Président, de m'avoir accordé cette occasion de discuter de sécurité.

• (1835)

**Mme Maria Mourani:** Monsieur le Président, je suis quand même heureuse de savoir que le ministre a pris la peine de parler avec le président d'ADM. Par contre, lorsque j'ai personnellement parlé avec ADM, je me suis fait dire qu'il n'y avait pas de protocole de sécurité pour tous les plans d'aéroports, que pour certains contrats de sécurité, il y avait un protocole de sécurité et que d'autres contrats étaient même octroyés sans appel d'offre.

Voyant tout ça, j'ai fait une demande d'accès à l'information, par l'entremise de la procédure parlementaire qu'est la question écrite. J'ai donc demandé quels étaient les liens qui existaient entre ADM et Construction Gastier. Je voulais savoir s'ils leur louaient des locaux, et si oui, combien. J'ai voulu savoir s'il y avait des contrats entre Construction Gastier et ADM et s'il y avait eu des appels d'offre sur certains contrats.

J'ai donc posé une série de questions par l'intermédiaire des questions écrites. Je me suis fait malheureusement répondre par le ministre que Transport Canada ne s'ingérait pas dans la gestion des affaires courantes d'ADM, que ADM avait l'entière responsabilité de gérer cela et que cette entreprise était totalement autonome, qu'elle pouvait faire ce qu'elle voulaient et que nous, parlementaires, n'avions aucun droit de regard.

Ça c'est dangereux, surtout lorsqu'on voit ce qui se passe à la Commission Charbonneau actuellement.

*Motion d'ajournement*

**M. Pierre Poilievre:** Monsieur le Président, l'honorable députée sera heureuse d'entendre que le Canada a l'un des systèmes aériens les plus sécuritaires au monde. Le gouvernement comprend l'importance d'assurer que tous ceux qui travaillent dans le système, du personnel de sécurité aux travailleurs de concession, sont au courant de leur rôle en matière de sécurité.

Dans cet esprit, Transports Canada a récemment introduit, en 2012, des exigences réglementaires pour les programmes de sûreté des aéroports. Les exploitants des aéroports — incluant l'aéroport de Montréal — doivent maintenant préparer et maintenir des programmes détaillés, intégrés et coordonnés en matière de sûreté aérienne. Les exploitants des aéroports doivent, en tout temps, protéger l'information confidentielle en matière de sûreté et démontrer qu'ils ont un processus en place pour protéger cette information de tout accès non-autorisé ou de toute publication.

• (1840)

[Traduction]

## LES AFFAIRES AUTOCHTONES

**Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NPD):** Monsieur le Président, je suis heureuse de prendre de nouveau la parole au sujet du point important qui est au cœur de la question que j'avais posée en octobre, soit l'insuffisance du financement des services sociaux pour les enfants des réserves et l'acharnement avec lequel le gouvernement s'est employé à dénigrer le travail de la Société de soutien à l'enfance et à la famille des Premières Nations et de sa porte-parole, Cindy Blackstock.

En octobre, le Tribunal canadien des droits de la personne venait d'annoncer qu'il examinerait les doléances de la société, qui se plaignait du financement inégal des services sociaux dans les communautés des Premières Nations, et déterminerait si le gouvernement avait exercé des représailles contre Mme Blackstock. Tout le monde sait que le gouvernement a gaspillé des millions de dollars, puisés à même les deniers publics, pour surveiller Mme Blackstock dans le but de la discréditer, ce qui reflète bien la propension du gouvernement à tirer sur le messenger au lieu de régler le problème. La question dépasse cependant les attaques personnelles et constitue le plus grand défi du gouvernement.

Le fléau de la pauvreté qui afflige les Autochtones du Canada entraîne beaucoup de conséquences négatives. Le mécontentement que nous observons chez les membres des Premières Nations, les Inuits et les Métis du pays découle en grande partie de l'inégalité qui existe et des problèmes qui en résultent. En 2008, la vérificatrice générale a confirmé qu'un manque à gagner important dans le financement fédéral des services d'aide à l'enfance des réserves compromet la sécurité des enfants.

L'argent que le gouvernement a gaspillé pour espionner Mme Blackstock aurait dû être utilisé à la place pour corriger des problèmes urgents et améliorer réellement les choses.

Jumelé à des budgets pour l'éducation gelés et insuffisants, les économies de bouts de chandelle sur les services sociaux engendrent un cycle de dépendance qui doit être brisé si nous voulons créer les conditions qui permettront à cette génération de se sortir de la pauvreté.

Il est bien connu que l'éducation dans les communautés autochtones canadiennes souffre d'un sous-financement chronique et que cela contribue en grande partie au nombre peu élevé de diplômés du secondaire. En effet, seulement 4 enfants sur 10 dans les réserves finiront leurs études secondaires. Cela limite les possibilités d'emploi, ce qui limite à son tour les revenus et contribue au cycle de

pauvreté. La pauvreté entraîne des problèmes de santé. Dans les communautés autochtones, on observe des taux démesurés de diabète et de suicide, ainsi que la croissance la plus rapide au Canada du nombre de cas d'infection au VIH.

Ce qui décourage, c'est que le gouvernement se soucie très peu de ces problèmes. La Chambre a débattu la semaine dernière d'une motion néo-démocrate visant à ce qu'on reconnaisse les appels à l'action de plus en plus nombreux et la nécessité d'améliorer les conditions économiques des Premières Nations, des Inuits et des Métis. Les néo-démocrates estiment que le budget de 2013 devrait être axé notamment sur ces enjeux.

Le gouvernement doit s'engager à mettre en oeuvre les traités et à mener des consultations sincères sur tout projet de loi qui touche les droits des peuples autochtones du Canada. Ces revendications ont un fondement. Le Canada est en effet tenu, par le droit national et international, de mener de telles consultations, et c'est la seule approche qui pourrait améliorer les conditions économiques de bon nombre de ces communautés.

Pour ce qui est des mesures unilatérales, le gouvernement dispose de plusieurs moyens. Il est tout à fait en mesure d'augmenter le budget alloué aux services sociaux dans les réserves. Il pourrait aussi hausser le plafond de financement en éducation, qui, à l'heure actuelle, ne contribue pas du tout à faire augmenter le faible nombre d'élèves autochtones qui terminent leurs études secondaires.

Je tiens à rappeler au gouvernement qu'il y a un an ce mois-ci, la Chambre adoptait à l'unanimité une motion visant à fournir un financement qui placerait les écoles des Premières Nations sur un pied d'égalité avec les autres écoles, conformément au rêve de Shannen. Or, de telles motions ne doivent pas être adoptées pour ensuite tomber dans l'oubli; le gouvernement doit les respecter. Il est tout à fait honteux que le gouvernement ignore ces motions. Un an plus tard, notre pays est secoué par un mouvement populaire qui prend sa source dans le fait que le gouvernement demeure inactif malgré les problèmes pressants qui doivent être abordés dans différents domaines, comme l'éducation, le financement et l'inégalité des services sociaux, et qu'il s'est permis d'immenses libertés au chapitre des lois qui touchent directement les Premières Nations, les Inuits et les Métis, sans consultations appropriées.

Le gouvernement va-t-il intervenir afin de briser le cycle de la pauvreté, qui touche beaucoup trop de collectivités autochtones au Canada, et augmenter les budgets destinés aux services sociaux dans ces collectivités?

• (1845)

**M. Pierre Poilievre (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et pour l'Agence fédérale de développement économique pour le Sud de l'Ontario, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement conservateur sait que les enfants sont notre avenir. Voilà pourquoi il prend des mesures concrètes pour que les enfants autochtones aient les mêmes chances que tous les Canadiens.

Tous les enfants sont protégés par les lois provinciales et territoriales en matière de protection de l'enfance. Les gouvernements des provinces et des territoires peuvent déléguer les pouvoirs liés aux services à l'enfance et à la famille à des organismes autochtones qui offrent des services dans les réserves, et ils leur incombent de s'assurer que ces fournisseurs de services respectent leurs lois et leurs normes.

*Motion d'ajournement*

Au cours des 20 dernières années, les autorités provinciales responsables des services à l'enfance dans les réserves ont délégué la prestation des programmes à un nombre croissant d'organismes de prestation des services à l'enfance et à la famille des Premières Nations. On compte actuellement 105 de ces organismes. Dans les régions où de tels organismes n'existent pas, le gouvernement finance des services par l'entremise d'organismes ou de ministères provinciaux ou territoriaux. Ainsi, le gouvernement appuie financièrement l'instauration de ces programmes dans les réserves.

Depuis 2006, nous avons augmenté de 25 % le financement des services à l'enfance et à la famille. Toutefois, le gouvernement sait que l'argent ne suffit pas pour régler le problème. Certains progrès ont été réalisés, mais il faudra des efforts soutenus et coordonnés de la part de tous les ordres de gouvernement et des Premières Nations pour l'obtention de résultats à long terme. Voilà pourquoi nous avons lancé, en collaboration avec des partenaires de chaque province et des Premières Nations, une approche axée sur la prévention. Cette nouvelle approche permet d'aider les organismes à offrir des services à l'enfance et à la famille qui sont plus acceptables sur le plan culturel, comme la prise en charge par la parenté, et de veiller à ce qu'on ait recours à des pratiques exemplaires et à des mesures de prévention dans les réserves.

Les fournisseurs de services se sont immédiatement dits en faveur d'une telle approche pour élaborer des programmes ciblant les enfants, les jeunes et les familles dans les réserves. Nous continuerons de travailler avec nos partenaires des Premières Nations pour veiller à obtenir les résultats voulus.

Je rappelle à la députée que les Premières Nations souhaitent avoir les possibilités qui leur permettront d'améliorer leur sort. Voilà justement pourquoi nous créons une économie plus forte: nous voulons offrir à tous les Canadiens de meilleures perspectives économiques, pour qu'ils puissent réaliser leurs rêves, se prendre en charge et être maîtres de leur destinée. Pour optimiser les résultats, il faut rendre des comptes et faire preuve de transparence sur le plan des dépenses. Nous continuerons de prendre des mesures dans ce sens. Nous invitons la députée d'en face à unir ses efforts aux nôtres dans ce dossier.

**Mme Carol Hughes:** Monsieur le Président, le député parle de reddition de comptes et de transparence. Je crois qu'il devrait d'abord s'occuper de son propre côté de la Chambre.

Nous sommes bien conscients que personne n'aime se faire dire qu'il fait preuve de discrimination à l'endroit des enfants, mais c'est effectivement le cas du gouvernement conservateur. Il doit immédiatement mettre fin à cette discrimination en prévoyant un financement suffisant.

Je peux affirmer que les membres des Premières Nations d'Algoma—Manitoulin—Kapuskasing que j'ai visitées se sont politisés davantage au cours de la dernière année. De plus en plus, des jeunes de ces communautés me demandent pourquoi si peu a été fait. Ils constatent que le gouvernement impose à leurs communautés des règlements sur l'eau potable et des méthodes comptables qui nuisent à leur processus décisionnel, mais qu'il ne fait que semblant de s'intéresser aux déficits en matière d'éducation, aux crises sanitaires et aux problèmes de logement. Comment ces jeunes sont-ils censés croire que leur propre pays est de leur côté alors qu'il a dépensé des millions de dollars pour tenter de discréditer des personnes comme Mme Blackstock, qui défend invariablement leurs droits?

Au lieu de salir les gens, le gouvernement ne devrait-il pas s'attaquer à l'écart de financement dans les services sociaux au sein des communautés autochtones du Canada? Les conservateurs devraient faire un peu d'introspection et chercher à réduire les iniquités dont sont victimes les communautés des Premières Nations.

**M. Pierre Poilievre:** Monsieur le Président, l'indignation moralisatrice du NPD ne changera absolument rien aux conditions de vie dans les réserves des Premières Nations. Pour améliorer la situation, il faut des gestes concrets.

C'est pourquoi nous agissons. Nous avons bâti de nouvelles écoles, amélioré l'accès à l'eau potable, renforcé la reddition de comptes et éliminé les tracasseries administratives afin que les Premières Nations puissent, si elles le désirent, lancer des entreprises commerciales sur leur territoire. Grâce à de meilleures possibilités de réussite et à une liberté économique accrue, nos amis et voisins autochtones pourront bâtir eux-mêmes l'avenir qu'ils désirent et jouir de l'indépendance qui leur revient. Mais pour que ce soit possible, il faut un plan d'action économique solide, un plan comme le nôtre.

Nous encourageons le NPD à abandonner ses vieux discours et à se tourner vers l'avenir avec nous, afin de bâtir pour nos partenaires autochtones des lendemains meilleurs.

● (1850)

[Français]

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre s'ajourne donc à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 50.)



## TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 4 février 2013

### INITIATIVES PARLEMENTAIRES

#### Le Code canadien du travail

Projet de loi C-464. Deuxième lecture.....	13595
Mme Hassainia.....	13595
M. O'Toole.....	13597
M. Lamoureux.....	13597
Mme Day.....	13597
M. O'Toole.....	13597
M. Cuzner.....	13599
Mme Day.....	13600
Mme Leitch.....	13601
Mme Freeman.....	13602

#### Loi de 2013 sur la succession au trône

Initiatives ministérielles: projet de loi C-53.....	13603
M. Van Loan.....	13603
Motion.....	13603
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi; étude en comité plénier; rapport; agrément; troisième lecture et adoption du projet de loi.....	13603

### INITIATIVES MINISTÉRIELLES

#### Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises

Projet de loi C-52. Deuxième lecture.....	13603
M. Kellway.....	13603
M. Lamoureux.....	13605
Mme May.....	13605
M. Côté.....	13605
Mme Chow.....	13606
Mme May.....	13608
Mme Duncan (Edmonton—Strathcona).....	13608
M. Donnelly.....	13608
Mme Day.....	13609
Mme Sims.....	13609
Mme Duncan (Edmonton—Strathcona).....	13611
M. Lamoureux.....	13611
M. Dreeshen.....	13612
Mme May.....	13612
M. Lamoureux.....	13612
M. Blanchette.....	13614
Mme May.....	13614
M. Valeriote.....	13614
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord).....	13615
M. Blanchette.....	13615

### DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

#### Les priorités du gouvernement

M. Shipley.....	13617
-----------------	-------

#### Le Nouvel An lunaire

Mme Quach.....	13617
----------------	-------

#### Les championnats mondiaux de hockey sur glace naturelle

M. Allen (Tobique—Mactaquac).....	13617
-----------------------------------	-------

#### Le Mois de l'histoire des Noirs

Mme Duncan (Etobicoke-Nord).....	13617
----------------------------------	-------

#### BlackBerry

M. Braid.....	13618
---------------	-------

#### L'assurance-emploi

Mme Pécelet.....	13618
------------------	-------

#### L'économie

Mme Adams.....	13618
----------------	-------

#### Le chœur d'oratorio de Swift Current

M. Anderson.....	13618
------------------	-------

#### La pièce d'un cent

M. Martin.....	13618
----------------	-------

#### La Journée mondiale contre le cancer

M. Carrie.....	13619
----------------	-------

#### La Villa Ste-Rose

M. Giguère.....	13619
-----------------	-------

#### La pièce d'un cent

M. Toet.....	13619
--------------	-------

#### La Fromagerie St-Albert

M. Bélanger.....	13619
------------------	-------

#### L'économie

Mme Bateman.....	13620
------------------	-------

#### La réforme démocratique

M. Thibeault.....	13620
-------------------	-------

#### Le Nouveau Parti démocratique du Canada

M. Butt.....	13620
--------------	-------

### QUESTIONS ORALES

#### Les pensions

M. Christopherson.....	13620
------------------------	-------

M. Goodyear.....	13620
------------------	-------

#### L'assurance-emploi

M. Christopherson.....	13621
------------------------	-------

M. Baird.....	13621
---------------	-------

M. Christopherson.....	13621
------------------------	-------

M. Baird.....	13621
---------------	-------

#### Les pensions

Mme Turmel.....	13621
-----------------	-------

M. Goodyear.....	13621
------------------	-------

#### L'assurance-emploi

Mme Turmel.....	13621
-----------------	-------

Mme Finley.....	13621
-----------------	-------

#### L'emploi

M. Goodale.....	13622
-----------------	-------

M. Baird.....	13622
---------------	-------

M. Goodale.....	13622
-----------------	-------

M. Baird.....	13622
---------------	-------

#### L'assurance-emploi

M. Dion.....	13622
--------------	-------

Mme Finley.....	13622
-----------------	-------

**Le Conseil de l'Arctique**

Mme Leslie.....	13622
Mme Rempel.....	13622
Mme Leslie.....	13622
Mme Rempel.....	13623

**La pauvreté**

Mme Nash.....	13623
Mme Finley.....	13623
Mme Nash.....	13623
Mme Finley.....	13623
Mme Day.....	13623
Mme Finley.....	13623

**L'assurance-emploi**

Mme Charlton.....	13623
Mme Finley.....	13624
M. Cash.....	13624
Mme Finley.....	13624
M. Toone.....	13624
Mme Finley.....	13624
M. Godin.....	13624
Mme Finley.....	13624

**Ressources humaines et Développement des compétences Canada**

M. Cuzner.....	13624
Mme Finley.....	13624

**La pauvreté**

M. Brison.....	13625
Mme Finley.....	13625
Mme St-Denis.....	13625
Mme Finley.....	13625

**La sécurité publique**

M. Garrison.....	13625
M. Toews.....	13625
Mme Doré Lefebvre.....	13625
M. Toews.....	13625

**Les anciens combattants**

M. Chicoine.....	13625
M. Blaney.....	13625
Mme Mathysen.....	13626
M. Blaney.....	13626

**La justice**

M. Wallace.....	13626
Mme Findlay.....	13626

**L'éthique**

M. Boulerice.....	13626
M. Van Loan.....	13626
M. Angus.....	13626
M. Van Loan.....	13626
M. Angus.....	13626
M. Van Loan.....	13627

**La réforme démocratique**

M. Scott.....	13627
M. Uppal.....	13627

**Les affaires autochtones**

Mme Bennett.....	13627
M. Duncan (Île de Vancouver-Nord).....	13627

**Les coopératives**

M. Bélanger.....	13627
M. Goodyear.....	13627

**Les ressources naturelles**

M. Chisholm.....	13627
M. Anderson.....	13628
M. Chisholm.....	13628
M. Anderson.....	13628

**L'économie**

M. Van Kesteren.....	13628
M. Menzies.....	13628

**La salubrité des aliments**

M. MacAulay.....	13628
M. Ritz.....	13628

**Air Canada**

M. Aubin.....	13628
M. Lebel.....	13628

**L'environnement**

M. Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country).....	13628
M. Lebel.....	13629

**Les télécommunications**

Mme Borg.....	13629
M. Goodyear.....	13629

**La sécurité publique**

Mme May.....	13629
M. Toews.....	13629

**Recours au Règlement****Questions orales**

M. Godin.....	13629
Mme Finley.....	13629

**AFFAIRES COURANTES****Les délégations interparlementaires**

Le Président.....	13629
-------------------	-------

**Le droit à l'équité**

M. Blaney.....	13629
----------------	-------

**Les comités de la Chambre****Procédure et affaires de la Chambre**

M. Preston.....	13630
-----------------	-------

**Pétitions****Les ailerons de requin**

M. Donnelly.....	13630
------------------	-------

**L'environnement**

M. Donnelly.....	13630
------------------	-------

**Les droits de la personne**

M. Donnelly.....	13630
------------------	-------

**L'environnement**

M. Valeriotte.....	13630
--------------------	-------

**Le parc de la Gatineau**

Mme Turmel.....	13630
-----------------	-------

**L'environnement**

Mme Duncan (Etobicoke-Nord).....	13630
----------------------------------	-------

**La sécurité routière**

Mme LeBlanc (LaSalle—Émard).....	13630
----------------------------------	-------

<b>La justice</b>	
M. Lamoureux .....	13630
<b>La Région des lacs expérimentaux</b>	
Mme Charlton .....	13631
<b>L'étiquetage des aliments</b>	
Mme Crowder .....	13631
<b>La pauvreté</b>	
Mme Crowder .....	13631
<b>Les 41<sup>es</sup> élections générales</b>	
Mme May .....	13631
<b>L'environnement</b>	
Mme May .....	13631
Mme Freeman .....	13631
<b>Le logement</b>	
Mme Pécelet .....	13631
<b>Les pensions</b>	
Mme Mathysen .....	13631
<b>Questions au Feuilleton</b>	
M. Lukiwski .....	13631
<b>Demande de débat d'urgence</b>	
<b>Ressources humaines et Développement des compétences Canada</b>	
M. Cuzner .....	13631
<b>Décision de la présidence</b>	
Le Président .....	13632
<b>Privilège</b>	
<b>L'accès à l'information</b>	
M. Lukiwski .....	13632
M. Bélanger .....	13632

#### INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises</b>	
Projet de loi C-52. Deuxième lecture .....	13633
M. Blanchette .....	13633
M. Dubé .....	13634
M. Del Mastro .....	13634
M. Lamoureux .....	13635
Mme Day .....	13635

Mme Sellah .....	13635
M. Lamoureux .....	13636
Mme Day .....	13636
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord) .....	13636
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord) .....	13637
M. Del Mastro .....	13639
M. Kellway .....	13640
Mme Day .....	13640
M. Dubé .....	13641
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord) .....	13643
M. Del Mastro .....	13644
M. Lamoureux .....	13644
M. Bevington .....	13644
Mme Duncan (Edmonton—Strathcona) .....	13646
M. Del Mastro .....	13647
M. Lamoureux .....	13647
Mme Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot) .....	13647
Mme Day .....	13648
M. Donnelly .....	13649
Mme Yelich .....	13650
M. Lamoureux .....	13651
M. Aubin .....	13651
M. Galipeau .....	13652
M. Lamoureux .....	13652
Mme Duncan (Edmonton—Strathcona) .....	13652
Mme Day .....	13653
Mme Latendresse .....	13653
M. Lamoureux .....	13654
M. Côté .....	13655
Mme Mathysen .....	13655

#### MOTION D'AJOURNEMENT

<b>La sécurité aérienne</b>	
Mme Mourani .....	13657
M. Poilievre .....	13657
<b>Les affaires autochtones</b>	
Mme Hughes .....	13658
M. Poilievre .....	13658

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>