



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 147 • NUMÉRO 193 • 2<sup>e</sup> SESSION • 41<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le mardi 31 mars 2015**

—

Présidence de l'honorable Andrew Scheer

## **TABLE DES MATIÈRES**

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

## CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 31 mars 2015

La séance est ouverte à 10 heures.

---

*Prière*

---

### AFFAIRES COURANTES

• (1005)

[Traduction]

#### LE TRIBUNAL CANADIEN DES DROITS DE LA PERSONNE

**Le Président:** Conformément au paragraphe 61(4) de la Loi canadienne sur les droits de la personne, j'ai l'honneur de déposer le rapport annuel de 2014 du Tribunal canadien des droits de la personne.

[Français]

Ce rapport est renvoyé en permanence au Comité permanent de la justice et des droits de la personne.

\* \* \*

[Traduction]

#### LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS DU CANADA

**Le Président:** J'ai l'honneur de déposer le rapport du directeur général des élections du Canada sur l'administration des élections partielles qui ont eu lieu dans les circonscriptions de Fort McMurray—Athabasca, de Macleod, de Scarborough—Agincourt et de Trinity—Spadina le 30 juin 2014, et dans les circonscriptions de Whitby—Oshawa et de Yellowhead le 17 novembre 2014.

[Français]

Ce document est réputé renvoyé en permanence au Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre.

\* \* \*

[Traduction]

#### L'ACCÈS À L'INFORMATION

**Le Président:** Conformément au paragraphe 39(1) de la Loi sur l'accès à l'information, j'ai l'honneur de déposer un rapport spécial au Parlement intitulé « Viser juste pour la transparence ».

[Français]

Ce rapport est renvoyé en permanence au Comité permanent de l'accès à l'information, de la protection des renseignements personnels et de l'éthique.

### LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PATRIMOINE CANADIEN

**M. Gordon Brown (Leeds—Grenville, PCC):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 10<sup>e</sup> rapport du Comité permanent du patrimoine canadien relatif à une demande de prolongation de 30 jours de séance pour l'étude du projet de loi C-597, Loi modifiant la Loi instituant des jours de fête légale en ce qui a trait au jour du Souvenir.

[Traduction]

**Le Président:** Conformément à l'alinéa 97.1(3)a) du Règlement, une motion portant adoption du rapport est réputée avoir été proposée, la question est réputée avoir été mise aux voix et un vote par appel nominal est réputé avoir été demandé et reporté au mercredi 1<sup>er</sup> avril 2015, juste avant la période réservée aux initiatives parlementaires.

\* \* \*

#### LA LOI SUR LA PROTECTION DE LA NAVIGATION

**M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD)** demande à présenter le projet de loi C-662, Loi modifiant la Loi sur la protection de la navigation (passage Burrard, rivière Brunette et rivière Coquitlam).

— Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour présenter un projet de loi d'initiative parlementaire qui modifierait la Loi sur la protection de la navigation et qui porte sur trois plans d'eau: le passage Burrard, la rivière Brunette et la rivière Coquitlam. Il permettrait à ces plans d'eau, qui ont été exclus des mesures de protection, de bénéficier à nouveau d'une protection dont ils ont grandement besoin.

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

\* \* \*

#### INSTRUCTION AU COMITÉ CHARGÉ DE L'EXAMEN DU PROJET DE LOI C-51

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD)** propose:

Qu'une instruction soit donnée au Comité permanent de la sécurité publique et nationale portant qu'il soit habilité, dans le cadre de son étude du projet de loi C-51, Loi édictant la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada et la Loi sur la sûreté des déplacements aériens, modifiant le Code criminel, la Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité et la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et apportant des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, à élargir la portée du projet de loi de façon à: a) garantir que le gouvernement travaille avec les collectivités canadiennes à contrer la radicalisation; et b) accroître la surveillance des organismes canadiens de sécurité et de renseignement.

**Le Président:** Le leader du gouvernement à la Chambre invoque le Règlement.

*Affaires courantes*

**L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, j'estime que la motion d'instruction proposée par le député de Burnaby—New Westminster est irrecevable. Elle devrait faire l'objet d'une recommandation de la part de Son Excellence le gouverneur général.

Voici ce que prévoit le paragraphe 79(1) du Règlement:

La Chambre des communes ne peut adopter des projets de crédits, ou des projets de résolutions, d'adresses ou de lois comportant des affectations de crédits, notamment d'origine fiscale, que si l'objet lui en a été préalablement recommandé par message du Gouverneur général au cours de la session où ces projets sont présentés.

Je vous signalerai, monsieur le Président, que c'est exactement ce que l'on cherche à faire en proposant cette motion d'instruction.

L'objectif du paragraphe 79(1) du Règlement consiste à intégrer les dispositions de l'article 54 de la Loi constitutionnelle de 1867 — qu'on appelait Acte de l'Amérique du Nord britannique quand j'étais jeune — dans notre Règlement, de façon à ce qu'elles relèvent de la présidence. D'ailleurs, comme on peut le constater, le libellé de l'article 54 est très semblable à celui du paragraphe 79(1) de notre Règlement:

Il ne sera pas loisible à la Chambre des communes d'adopter aucune résolution, adresse ou bill pour l'appropriation d'une partie quelconque du revenu public, ou d'aucune taxe ou impôt, à un objet qui n'aura pas, au préalable, été recommandé à la chambre par un message du gouverneur général durant la session pendant laquelle telle résolution, adresse ou bill est proposé.

Cette exigence s'applique également aux motions d'instruction portant sur des projets de loi. La disposition dit clairement que cette exigence ne s'applique pas seulement aux projets de loi. Voici ce qu'elle prévoit: « [...] aucune résolution, adresse ou bill pour l'appropriation d'une partie quelconque du revenu public [...] »

À la page 754, l'ouvrage *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, deuxième édition, est en fait très catégorique à ce propos. Il y est question d'une motion d'instruction, question dont nous sommes justement saisis ce matin:

[...] [une motion d'instruction] est irrecevable [...] si elle étend les prérogatives financières de la Couronne sans la recommandation royale requise.

À ce moment-ci, il ne fait déjà aucun doute que, en occurrence, le député ne peut pas proposer cette motion sans la recommandation royale requise. Évidemment, aucune recommandation royale ne sera formulée aux fins pour lesquelles il demande au comité d'amender le projet de loi sur instruction de la Chambre.

À la suite de cette citation portant sur ce pouvoir particulier, on peut retracer la proposition en question à une décision rendue le 4 février 1930 par le Président Fitzroy de la Chambre des communes du Royaume-Uni et consignée à la colonne 1721 du compte rendu officiel.

Pour en revenir au Canada, j'aimerais citer le commentaire 596 qui figure dans l'ouvrage *Jurisprudence parlementaire*, 6<sup>e</sup> édition, de Beauchesne et qui porte sur les liens qui existent entre les modifications législatives et l'exigence de présenter une recommandation royale:

Lorsqu'il s'agit de déterminer l'incidence d'un amendement sur le droit d'initiative qu'a la Couronne dans le domaine financier, le principe directeur consiste en ce que la communication à laquelle la recommandation royale est annexée doit être considérée comme établissant une fois pour toutes (à moins qu'elle ne soit retirée et remplacée) non seulement le montant de l'imputation, mais aussi l'objet de la dépense, le but visé, les conditions et réserves qui s'y rattachent. En conséquence, tout amendement empiète sur le droit d'initiative de la Couronne dans le domaine financier, non seulement s'il alourdit la dépense, mais aussi s'il en étend l'objet et le but visé, ou s'il assouplit les conditions et réserves signalées dans la communication par laquelle la Couronne a demandé ou prescrit l'imputation.

Les deux éléments énoncés dans cette motion d'instruction entraîneraient des dépenses supplémentaires. De toute évidence, la

création d'un autre organisme de surveillance donnerait lieu à des dépenses supplémentaires pour le gouvernement ainsi que pour les contribuables. De la même façon, de nouveaux programmes comme ceux qui sont envisagés, qui s'ajouteraient aux programmes de lutte contre la radicalisation existants, donneraient également lieu à de nouvelles dépenses. Par conséquent, les deux éléments de la motion d'instruction nécessiteraient une recommandation royale. Le comité ne pourrait pas modifier la mesure législative afin de créer ces pouvoirs sans avoir d'abord obtenu une recommandation royale. Or, il n'existe aucune recommandation de ce type, et je pense qu'il est évident qu'aucune ne sera présentée.

À mon avis, il est donc évident que les deux éléments proposés dans la motion vont au-delà des objets et des fins envisagés par le gouverneur général dans sa recommandation relative au projet de loi C-51. En effet, cette mesure législative est accompagnée d'une recommandation royale, mais il n'y est pas question des pouvoirs supplémentaires que la motion d'instruction vise à créer.

• (1010)

Un ancien greffier principal de la Chambre des communes, Michael Lukyniuk, a écrit un article intitulé « Propositions de dépenses: quand faut-il une recommandation royale? », qui a été publié dans le numéro du printemps 2010 de la *Revue parlementaire canadienne*. Le passage suivant, qui est tiré de la page 31, explique bien la situation à laquelle nous sommes confrontés relativement à la motion du leader parlementaire du NPD:

Afin de traiter chaque cas de manière uniforme et objective, la présidence se guide sur deux principes fondamentaux: on ne peut élargir la portée d'une recommandation royale et toute nouvelle demande distincte de dépense doit être accompagnée d'une telle recommandation.

On peut ensuite lire ceci dans l'article:

Conditions: La recommandation royale stipule que toute affectation de fonds publics doit se faire « dans les circonstances, de la manière et aux fins prévues » dans le projet de loi auquel elle est annexée. Les conditions énoncées dans la recommandation royale constituent l'expression particulière de la prérogative financière de la Couronne et les amendements ne peuvent renfermer de mesures qui vont au-delà de ces conditions.

À mon avis, c'est ce qui se passe dans le cas qui nous occupe. L'article se poursuit ainsi:

Demandes de dépenses nouvelles et distinctes: Il s'agit de mesures proposant des dépenses qui ne sont soutenues par aucune loi en vigueur. Quand elle examine un projet de loi ou un amendement, la présidence se demande s'il propose une activité ou une fonction tout à fait nouvelle qui diverge radicalement de celles qui sont déjà autorisées. En constituent de parfaits exemples les projets de loi qui prévoient l'établissement de nouveaux bureaux, organismes ou ministères. La présidence a invariablement jugé que ces mesures requièrent une recommandation royale.

En l'occurrence, on demande au comité d'envisager la création d'un nouvel organisme de surveillance. Il faut donc une recommandation royale. Or, la motion dont le député a saisi la Chambre n'est pas accompagnée d'une recommandation royale.

Plus loin dans son article, à la page 34 pour être exact, M. Lukyniuk poursuit ainsi:

Lorsqu'une proposition législative vise à confier un nouveau rôle ou une nouvelle fonction à un organisme ou à un programme existant, une recommandation royale est nécessaire, parce que les conditions énoncées dans la recommandation initiale lors de la création de cet organisme ou de ce programme ont été modifiées.

Et un peu plus loin:

Dans le premier cas, les conditions liées à l'établissement d'un organisme ou d'un programme sont modifiées, de sorte qu'une autorisation de dépenser nouvelle et distincte est créée de façon *permanente*. Cette initiative doit être accompagnée d'une recommandation royale.

*Affaires courantes*

L'alinéa *a*) de la motion du leader de l'opposition à la Chambre propose de modifier le projet de loi de manière à « garantir que le gouvernement travaille avec les collectivités canadiennes à contrer la radicalisation ». Quoique flou, puisqu'on ne précise pas qui ferait quoi au juste, cet alinéa prévoit néanmoins l'ajout, par l'entremise du projet de loi C-51, d'un nouvel élément au recueil des lois. Quoi qu'il en soit, mon collègue, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et ses collaborateurs du ministère — que j'ai moi-même déjà eu le privilège de diriger — travaillent d'arrache-pied pour trouver et mettre en oeuvre des moyens d'empêcher que les Canadiens ne soient séduits par ces idéologies violentes et ne se radicalisent.

De son côté, l'alinéa *b*) propose de modifier le projet de loi de manière à « accroître la surveillance des organismes canadiens de sécurité et de renseignement ». À mon sens, on cherche encore une fois à élargir la portée du projet de loi C-51, que ce soit en créant une nouvelle entité gouvernementale ou en élargissant le mandat d'une entité déjà existante, ce dont la recommandation de Son Excellence ne faisait aucunement mention. Je n'ai évidemment pas besoin de rappeler à la Chambre que les nouveaux pouvoirs clés qui se trouvent dans la Loi antiterroriste de 2015 seront soumis à un contrôle judiciaire. En fait, les tribunaux devront même donner leur aval avant qu'il ne puissent être utilisés. Qui d'autre est mieux placé pour juger ces considérations, sinon les juges et les tribunaux?

Jusqu'ici, il a été déterminé que les dispositions législatives semblables à l'alinéa *b*) de la motion empiètent sur la prérogative financière de la Couronne. Par exemple, plus tôt au cours de la session, la députée de Vancouver Quadra a présenté le projet de loi C-622, Loi modifiant la Loi sur la défense nationale (transparence et responsabilité), édictant la Loi sur le Comité parlementaire sur le renseignement et la sécurité et modifiant d'autres lois en conséquence, qui poursuivait à peu près les mêmes objectifs que la motion d'aujourd'hui. Évidemment, si on se fie aux nombreuses déclarations publiques de l'opposition, on en déduit que c'est exactement ce qu'elle cherche à faire.

Le vice-président adjoint des comités pléniers a déjà fait la déclaration suivante, qui se trouve à la page 8414 des *Débats* du 8 octobre 2014:

Comme les députés le savent, après le complément de l'ordre de priorité, la présidence examine les nouvelles affaires afin de signaler à la Chambre les projets de loi qui semblent, à première vue, empiéter sur la prérogative financière de la Couronne.

Il poursuit en disant:

Par conséquent, à la suite de l'ajout, le 23 septembre dernier, de 15 nouvelles affaires à l'ordre de priorité, je désire informer la Chambre qu'il y a un projet de loi qui préoccupe la présidence en raison des dépenses qui semblent y être envisagées.

Il s'agit du projet de loi C-622 [...] inscrit au nom de la députée de Vancouver Quadra.

• (1015)

Je précise que ni la députée, ni aucun autre député n'a alors invoqué le Règlement pour réfuter la présomption établie par la présidence. Il s'agit donc clairement d'un cas où la présidence, dont vous occupez le siège, monsieur le Président, a décidé qu'un projet de loi d'initiative parlementaire dont l'objet est le même que la motion d'aujourd'hui ne serait recevable que s'il recevait au préalable une recommandation royale. Il en va donc de même de la motion d'instruction qui nous occupe.

L'ancien gouvernement libéral a déjà présenté une mesure législative semblable en 2005, le projet de loi C-81, Loi sur le Comité de parlementaires sur la sécurité nationale. Je signale que les libéraux ont déjà proposé de créer un comité parlementaire chargé de

la surveillance, mais qu'ils n'ont jamais donné suite à cette idée. Ils n'ont pas jugé bon de faire adopter ce projet de loi, mais il a bel et bien été proposé.

Toutefois, dans ce projet de loi, ils avaient obtenu la recommandation royale. Le gouvernement libéral de l'époque avait, de toute évidence, décidé qu'il fallait inclure l'étape que cette motion d'instruction vise à franchir. Même s'il s'agit d'un comité parlementaire, cette étape serait une nouvelle initiative assujettie à une recommandation royale. Or, je le répète, cette recommandation est absente. De toute évidence, les libéraux pensent que ce genre d'étape doit être accompagnée d'une recommandation royale.

La prérogative financière de la Couronne — que j'ai mentionnée au début de mon argumentation —, inscrite dans la Constitution, a même été examinée par notre plus haute cour. À titre d'exemple, voici ce que le juge Sopinka a écrit dans la décision unanime rendue par la Cour suprême du Canada en 1991 en lien avec le Renvoi relatif au Régime d'assistance publique du Canada:

Suivant l'art. 54 de la Loi constitutionnelle de 1867, c'est seulement à l'initiative du gouvernement que peut être déposé un projet de loi de finances ou un projet de loi modificative d'une loi de finances comme le Régime.

Peter Hogg, un expert constitutionnel de renom, est catégorique: le chef du NPD ne peut pas contourner la Constitution avec cette motion cynique. À la page 314, de la quatrième édition de l'ouvrage *Constitutional Law of Canada*, le professeur Hogg écrit ceci:

Il est évident que les règles de la Constitution qui définissent la composition des organes législatifs et les étapes obligatoires du processus législatif sont contraignantes.

En terminant, ce que le chef du NPD essaie de proposer avec cette motion est non seulement irrecevable, mais inconstitutionnel. Même si, d'ordinaire, les questions constitutionnelles ne relèvent pas de la présidence, ce cas-ci est une exception importante. En effet, monsieur le Président, il vous incombe de déclarer cette motion irrecevable.

À la page 837 de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, l'O'Brien et Bosc, on définit le rôle du Président dans ce genre de question unique de légitimité constitutionnelle:

Il est du devoir du Président de s'assurer que les dispositions du Règlement sur la recommandation royale, ainsi que la prescription constitutionnelle, sont respectées. Aucune règle de la procédure financière ne permet au Président de laisser la Chambre décider ou de s'en remettre à son consentement unanime. Ces impondérables sont valables quelle que soit la composition de la Chambre.

Par conséquent, monsieur le Président, il ressort clairement des ouvrages faisant autorité que la motion dont vous êtes saisi est irrecevable et ne peut pas être présentée à la Chambre.

Je suis conscient que, comme le comité s'apprête à envisager des amendements, la décision qui vous incombe est particulièrement importante. Dans ce contexte, bien que la motion ait été inscrite au *Feuilleton* il y a déjà un certain temps, le moment choisi par le leader parlementaire pour la présenter vous laisse assez peu de liberté.

Étant donné cette situation, monsieur le Président, si vous jugez nécessaire de suspendre brièvement le processus afin d'avoir le temps d'étudier la question et de rendre votre décision avant de permettre le débat sur la motion, nous comprendrons votre souhait. Nous savons que vous vous trouvez dans une position très difficile parce que le temps presse, et qu'une telle interruption pourrait être nécessaire.

*Affaires courantes*

● (1020)

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, j'éprouve beaucoup de sympathie pour le leader du gouvernement à la Chambre. Il a sûrement vu la motion d'instruction. Parlons donc des motions d'instruction. Les conservateurs ne suivent pas toujours le manuel d'O'Brien et Bosc, la bible qui nous gouverne tous, mais le côté de l'opposition officielle l'applique soigneusement. Voici ce que dit l'O'Brien-Bosc:

Une fois qu'un projet de loi a été renvoyé à un comité, la Chambre peut adopter une motion d'instruction autorisant ce dernier à faire une chose qu'il n'aurait autrement pas le pouvoir de faire, par exemple: examiner une partie d'un projet de loi et en faire rapport séparément; examiner certains points en particulier; diviser un projet de loi en plusieurs mesures; regrouper plusieurs projets de loi en une seule mesure ou encore élargir ou resserrer la portée ou l'application d'un projet de loi.

Comme vous connaissez bien les motions d'instruction, monsieur le Président, vous savez qu'une telle motion peut être présentée à la Chambre même si le comité a déjà commencé ses délibérations à propos d'un projet de loi. Le leader du gouvernement à la Chambre sait parfaitement que cette motion d'instruction est tout à fait recevable, mais il doit avancer un argument contraire. J'éprouve de la sympathie pour sa situation. Voilà pourquoi il a créé, en quelque sorte, un énorme tigre de papier sur la pelouse de l'édifice du Centre.

Il a essayé d'insinuer que la motion d'instruction dit des choses qu'elle ne dit pas. Il a fait allusion à un organisme et à des dépenses gouvernementales. Comme vous n'êtes pas sans le savoir, monsieur le Président, ce que prévoit la motion est très simple; c'est que le comité soit habilité:

[...] à élargir la portée du projet de loi de façon à: a) garantir que le gouvernement travaille avec les collectivités canadiennes à contrer la radicalisation; b) accroître la surveillance des organismes canadiens de sécurité et de renseignement.

Il s'agit d'une motion d'instruction facultative; il n'y a pas d'obligation. Malheureusement, le leader du gouvernement à la Chambre a oublié de mentionner cet aspect qui fait toute la différence entre une motion recevable et une motion qui ne l'est pas. Cette motion d'instruction est très clairement recevable.

Nous devons nous demander pourquoi le leader du gouvernement vient de prendre 20 minutes du temps de la Chambre pour essayer d'arrêter des délibérations qui auraient peut-être pris 30 ou 45 minutes. Comme vous le savez, monsieur le Président, la réalité est qu'il y a deux éléments dont le leader du gouvernement à la Chambre est bien au fait, et voilà pourquoi il essaie de mettre un terme aux délibérations.

Le premier élément est l'opinion publique. Lorsque le projet de loi C-51 a été présenté par le ministre de la Sécurité publique, la population y était favorable dans une proportion d'environ 80 %. Cet appui a considérablement chuté, depuis le début des délibérations du comité. C'est maintenant une minorité de Canadiens qui appuient le projet de loi et une majorité de Canadiens qui le désapprouvent. L'un des aspects qui expliquent ce revirement de situation, c'est bien entendu le manque de surveillance.

L'autre élément dont le leader du gouvernement à la Chambre est bien au fait, c'est que 45 des 48 témoins qui ont comparu devant le comité ont dit qu'il fallait une surveillance accrue. Cela inclut 25 des 28 témoins conservateurs, soit des témoins que les conservateurs ont présentés comme étant des témoins qui étaient censés refléter le point de vue des conservateurs quant au projet de loi C-51.

C'est de cela qu'il a été question au comité. Cette motion d'instruction facultative autorisera le comité à envisager d'élargir la portée du projet de loi. La motion d'instruction est tout à fait recevable, et je crois que nous pouvons ignorer le tigre de papier qu'a inventé le leader du gouvernement à la Chambre. Le leader a

imaginé une motion d'instruction irrecevable, puis il a bâti un argumentaire percutant pour contrer le fruit de son imagination. Or, ce qu'il a imaginé n'a rien à voir à ce que nous proposons concrètement. Je vous prie, monsieur le Président, de faire ce qui s'impose, rien de plus, c'est-à-dire de conclure que la motion d'instruction est recevable, ce qui permettra d'entamer le débat que réclament les Canadiens.

● (1025)

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Il n'y a pas si longtemps, monsieur le Président, le gouvernement a tenté de modifier la portée d'un autre projet de loi dont la Chambre avait été saisie. Le gouvernement doit se faire à l'évidence qu'il ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre.

À l'époque, le gouvernement a soutenu qu'il pouvait recourir à un projet de loi d'initiative parlementaire pour déchoir des personnes détenant la double citoyenneté de leur citoyenneté canadienne. C'est entre autres une question de lutte contre le terrorisme. Le gouvernement a alors soumis la question à la Chambre en expliquant pourquoi, à ses yeux, il fallait élargir la portée du projet de loi. C'était l'objet du projet de loi d'initiative parlementaire.

Or, le gouvernement change aujourd'hui son fusil d'épaule. La population réclame à cor et à cri qu'il se montre réceptif et qu'il apporte des amendements majeurs au projet de loi C-51. Les membres du comité examinent la portée du projet de loi et envisagent la faisabilité de certains de ces amendements.

Par exemple, le chef du Parti libéral et des membres du caucus libéral ont clairement fait valoir la nécessité d'une surveillance. C'est absolument crucial. Nous voulons imposer des examens législatifs. Encore là, c'est quelque chose qui tient très à coeur aux Canadiens et au Parti libéral.

Nous voulons restreindre la portée des définitions trop générales données dans le projet de loi C-51. Je répète que c'est un enjeu très important pour tous les Canadiens et que nous, du Parti libéral, l'avons défendu lors de l'étude du comité et au cours des débats à la Chambre.

Nous ne voulons pas que le gouvernement puisse invoquer la portée à l'étape de l'étude du comité. Nous croyons fermement que la motion d'aujourd'hui a du mérite en ce qu'elle nous permet d'exprimer certaines préoccupations, dont celles que je viens de formuler. Je ne le fais pas à la légère. Le chef du Parti libéral et des collègues de mon caucus, dont notre porte-parole, ont participé aux délibérations et écouté les présentations au comité, où nous entendons qu'il faut vraiment apporter un changement et des amendements. Or, nous craignons que le gouvernement rejette plusieurs de ces changements en invoquant qu'ils dépassent le cadre de la mesure législative.

Somme toute, nous croyons que le débat d'aujourd'hui sur la motion présentée à la Chambre par le NPD a du bon. Nous vous prions, monsieur le Président, de permettre la tenue de ce débat pour que les Canadiens puissent obtenir de meilleures réponses aux préoccupations exprimées au sujet du projet de loi C-51. Plusieurs amendements ont été proposés par le Parti libéral, mais aussi, d'après ce que je comprends, par le Nouveau Parti démocratique.

*Affaires courantes*

Nous ne voulons pas que ces amendements soient déclarés irrecevables au motif qu'ils débordent le cadre de la mesure législative. C'est une question très importante, à tout le moins pour les libéraux, et je dirais aussi pour les députés de l'autre parti d'opposition et tous les Canadiens.

**L'hon. Peter Van Loan:** Monsieur le Président, j'ai écouté avec intérêt les observations du leader à la Chambre de l'Opposition officielle et du député de Winnipeg-Nord. Ils ont fait des remarques qui étaient fort intéressantes, mais qui n'avaient rien à voir avec le rappel au Règlement que j'ai soulevé. Tous deux se sont demandé si l'irrecevabilité de la motion est attribuable à l'élargissement de la portée du projet de loi. Or, ce n'est pas ce que j'ai fait valoir. Je n'ai absolument rien dit au sujet de la portée de la mesure législative.

J'ai plutôt parlé de l'absence d'une recommandation royale. C'est là un principe fondamental de notre régime parlementaire, selon la tradition de Westminster; en effet, il faut une recommandation royale lorsqu'il s'agit d'établir une nouvelle dépense ou d'imposer une nouvelle obligation au gouvernement, obligation qui nécessiterait un engagement de fonds, comme la surveillance accrue proposée dans le projet de loi à l'étude ou de nouveaux programmes de lutte contre la radicalisation qui se distinguent nettement de ceux déjà en vigueur. Dans les deux cas, il faudrait de nouvelles dépenses. Voilà pourquoi ces mesures figurent dans cet amendement. C'est dire qu'elles ne sont pas actuellement prévues dans le projet de loi, mais pour les établir, il faudrait une recommandation royale, car elles imposeraient des frais à la Couronne. Voilà l'argument que je veux faire valoir, et cela n'a rien à voir avec la portée.

Le leader à la Chambre de l'Opposition officielle a cité un extrait du grand livre vert; cette citation aurait été fort valable, si j'avais dit que la motion d'instruction était irrecevable parce qu'elle cherche à élargir la portée du projet de loi. Ce n'est toutefois pas l'objet de mon propos. Je soutiens que la motion est irrecevable parce qu'elle n'est pas assortie de la recommandation royale nécessaire pour amener le comité à faire ce qui s'impose en vue d'accroître la surveillance et d'instaurer les nouveaux programmes visés dans le domaine de la lutte contre la radicalisation. J'ai également dit qu'à ma connaissance, le gouvernement n'a aucune intention de solliciter une telle recommandation.

Par conséquent, comme les députés n'ont pas donné suite à l'argument de la recommandation royale, force est de constater, monsieur le Président, que j'ai présenté un cas irréfutable qui remet en question le champ de compétence et la constitutionnalité. La motion est donc tout simplement irrecevable. Elle cherche à faire en sorte que le comité impose de nouvelles dépenses à la Couronne, chose qu'il n'a pas le pouvoir de faire à l'heure actuelle, en l'absence d'une recommandation royale.

• (1030)

**L'hon. Mauril Bélanger (Ottawa—Vanier, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai toujours cru qu'une recommandation royale était requise lorsqu'il est question d'un projet de loi émanant d'un député qui engagerait des dépenses de l'État. Cependant, dans le cas d'un projet de loi gouvernemental comme le projet de loi C-51, l'assentiment royal pour dépenser de l'argent n'est-il pas implicite? Je suis un peu déconcerté que l'on soulève ce type d'argument à l'encontre d'une motion comme celle qui se trouve devant nous aujourd'hui.

**Le Président:** Je vais d'abord donner la parole au leader de l'opposition à la Chambre; il s'est levé le premier. Si le leader du gouvernement à la Chambre veut débattre de certains de ces points, je lui redonnerai la parole.

L'honorable leader de l'opposition à la Chambre a la parole.

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, il est évident qu'il s'agit d'une tactique dilatoire de la part du gouvernement. Pourquoi les conservateurs sont-ils si inquiets du fait qu'on débâte de la surveillance à la Chambre des communes et qu'une motion d'instruction ait été présentée? Pourquoi cette inquiétude? Les Canadiens qui nous regardent en ce moment devraient se demander pourquoi l'idée de la surveillance les inquiète tant alors que nombre des personnes qu'ils ont appelées à témoigner devant le comité de la sécurité publique concernant le projet de loi C-51 ont affirmé qu'il fallait, en fait, l'accroître.

Je voulais simplement faire opposition à l'énorme tigre de papier que le leader du gouvernement à la Chambre des communes a créé et qui n'a rien à voir avec la motion d'instruction. Il parle des programmes et des organismes, mais tout cela n'est que le fruit de son imagination.

L'argument concernant la recommandation royale n'est pas pertinent pour bien des raisons, y compris celle que le député d'Ottawa—Vanier vient de soulever. L'idée que cette motion d'instruction contient des références à des organismes et à des programmes ne tient tout simplement pas la route. Il est facile de réfuter les arguments soulevés par le leader du gouvernement à la Chambre, car il a créé une motion d'instruction qui n'existe pas.

La motion dont nous sommes saisis est parfaitement recevable. J'espère que le gouvernement cessera d'employer des tactiques dilatoires et nous permettra de débattre de la surveillance dans le contexte du projet de loi C-51.

**L'hon. Peter Van Loan:** Monsieur le Président, je voudrais premièrement rappeler au député d'Ottawa—Vanier que les projets de loi ministériels ne font pas implicitement l'objet d'une recommandation royale. La Couronne doit explicitement formuler la recommandation royale, qui s'applique alors à ce qui est proposé dans le projet de loi.

Quant au leader parlementaire de l'opposition, c'est lui qui dit vouloir obtenir une recommandation royale parce que, dans son état actuel, le projet de loi ne prévoit pas ces autres mesures. C'est lui qui fait valoir que ces mesures entraîneraient de nouvelles dépenses. Il veut que l'État s'acquitte de nouvelles fonctions. Si, à l'inverse, il pensait que le gouvernement avait déjà prévu une surveillance accrue et avait déjà mis en oeuvre des programmes pour combattre la radicalisation, avec le financement nécessaire, il n'aurait pas besoin de présenter des amendements. Cette motion d'instruction ne serait pas nécessaire. Mais ce n'est pas ce qu'il soutient. Il dit lui-même que le projet de loi ne prévoit pas ces mesures. C'est la raison pour laquelle il les propose. De nouvelles dépenses en découleraient. Il n'est pas possible que l'État s'acquitte de nouvelles fonctions sans faire de nouvelles dépenses. Dans les deux cas, c'est ce qui se produirait.

*Affaires courantes*

Le leader peut bien prétendre qu'en essayant de défendre l'intégrité de notre système de contrôle des finances, le gouvernement ne fait que retarder les travaux. Il n'est pas surprenant qu'un député du NPD veuille qu'on puisse dépenser les deniers publics n'importe comment et n'importe quand, sans égard aux règles qui existent depuis des décennies, voire des siècles, et qui ont pour but de protéger la prérogative de faire des dépenses et de protéger les contribuables. Le respect de ces règles est garanti par la Constitution. Je sais que les députés du NPD adoreraient pouvoir faire fi de la Constitution, des prérogatives et de la recommandation royale. Ils voudraient pouvoir ignorer toutes ces conventions pour augmenter les dépenses. Mais en fait, il s'agit d'institutions, de conventions et d'exigences très importantes qui sont de nature constitutionnelle. Elles vont au-delà des simples conventions et se situent à un niveau beaucoup plus élevé. Ce sont des paramètres constitutionnels.

Nous sommes en train de discuter d'une question très importante. Or, je n'ai entendu, de la part de l'opposition, que des arguments militant en faveur de l'idée que ce qu'elle demande ne fait l'objet d'aucune recommandation royale. Par conséquent, la motion visant à donner des instructions au comité est irrecevable.

• (1035)

**Le Président:** Je donnerai très brièvement la parole au député d'Ottawa—Vanier et au leader de l'opposition à la Chambre. Je crois que j'en aurai alors entendu suffisamment.

Le député d'Ottawa—Vanier a la parole.

**L'hon. Mauril Bélanger:** Monsieur le Président, ne pourrait-on pas croire que les projets de loi de la Couronne — et c'est bien ce dont il s'agit ici, puisqu'il est présenté par le gouvernement — reçoivent ipso facto la recommandation royale?

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, il est question ici que le comité soit habilité à élargir la portée du projet de loi de façon à garantir que le gouvernement travaille avec les collectivités canadiennes à contrer la radicalisation et à accroître la surveillance des organismes canadiens de sécurité et de renseignement.

Le leader du gouvernement à la Chambre a essentiellement inventé une nouvelle motion d'instruction, et il fait valoir des arguments pour réfuter cette motion fictive. Ce n'est pas ce dont la Chambre est saisie et ce n'est pas ce sur quoi on vous demande de rendre une décision.

**Le Président:** Je remercie tous les députés de leurs interventions sur ce point, et je remercie le leader du gouvernement à la Chambre de l'avoir soulevé.

J'ai lu la motion d'instruction et j'avoue qu'elle me donne l'impression d'être une instruction facultative; ce n'est pas une instruction prescriptive, en ceci qu'elle ne dit pas exactement au comité comment procéder pour atteindre les objectifs de la motion. Si la motion est adoptée, ce sera au comité à décider s'il souhaite exercer les pouvoirs que la Chambre lui confère et comment il les exercera.

À mon sens, ce qui est clair, c'est que l'élargissement de la portée du projet de loi ne changera rien au fait que le comité est limité par les autres règles de recevabilité relatives aux amendements, dont l'article 79 du Règlement. Or, il est clair que le comité ne peut adopter d'amendement qui ne respecterait pas la prérogative financière de la Couronne. Il est toutefois très possible que le comité trouve une façon d'atteindre les objectifs de la motion d'instruction sans aller à l'encontre de la recommandation royale.

Je ne crois pas que la présidence devrait établir d'avance les étapes que le comité peut suivre. Bien que le leader du gouvernement à la

Chambre ait formulé des réserves au sujet de la teneur de possibles énoncés publics, je ne sais pas si une telle chose mettrait la présidence dans une position qui la forcerait à déclarer la motion irrecevable sous prétexte de ces seuls énoncés. Comme je l'ai dit, il se peut très bien que le comité trouve d'autres façons d'accomplir ce que l'on attend de lui sans aller à l'encontre de la recommandation royale.

Je crois donc que la motion est recevable, et je permets qu'on lui donne suite.

Nous reprenons le débat. Le député de Burnaby—New Westminster a la parole.

[Français]

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, on vient d'avoir un débat de 40 minutes pour un gouvernement qui veut effectivement empêcher que ces discussions aient lieu à la Chambre des communes. Les Canadiennes et les Canadiens vont juger le gouvernement sur sa tactique visant à empêcher le débat que nous allons tenir à partir de maintenant. Je vous remercie de votre patience, monsieur le Président, devant tous les rappels au Règlement qui ont été faits depuis 40 minutes de la part du gouvernement pour empêcher ce débat.

Je pense que cela vaut la peine de relire la motion qui est devant nous.

Qu'une instruction soit donnée au Comité permanent de la sécurité publique et nationale portant qu'il soit habilité, dans le cadre de son étude du projet de loi C-51, Loi édictant la Loi sur la communication d'information ayant trait à la sécurité du Canada et la Loi sur la sûreté des déplacements aériens, modifiant le Code criminel, la Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité et la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés et apportant des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, à élargir la portée du projet de loi de façon à : a) garantir que le gouvernement travaille avec les collectivités canadiennes à contrer la radicalisation; b) accroître la surveillance des organismes canadiens de sécurité et de renseignement.

Comme nous le savons tous, une fois qu'un projet de loi a été renvoyé au comité, effectivement, la Chambre des communes a le droit d'adopter une motion d'instruction autorisant le comité à faire une chose qu'il n'aurait pas autrement le pouvoir de faire. En voici des exemples: examiner une partie d'un projet de loi et en faire rapport séparément, examiner certains points en particulier, diviser un projet de loi en plusieurs mesures, regrouper plusieurs projets de loi en une seule mesure ou encore élargir ou resserrer la portée ou l'application d'un projet de loi.

Il est donc très clair que ce dont nous sommes en train de discuter est effectivement une motion en bonne et due forme, recevable par la Chambre des communes. Toutefois, plus important encore, il s'agit de quelque chose dont il faut absolument discuter à la Chambre des communes.

• (1040)

[Traduction]

Je vais commencer par dire pourquoi élargir la portée des dispositions du projet de loi C-51 est une question importante. Comme les députés le savent, le Canada a connu deux drames qui ont entraîné les décès du caporal Nathan Cirillo et de l'adjutant Patrice Vincent. Il ne fait aucun doute que tous les Canadiens doivent se soucier de la sécurité publique.

*Affaires courantes*

Le projet de loi C-51 est censé être la réponse du gouvernement aux problèmes de sécurité publique. Je dirai d'entrée de jeu que je suis très sceptique quant aux buts et aux objectifs du gouvernement conservateur. Quand on regarde son bilan réel en matière de sécurité, on est véritablement en droit de s'inquiéter et de se demander s'il prend vraiment la sécurité des Canadiens au sérieux. Il suffit de penser aux compressions dans le domaine de la salubrité des aliments, au relâchement de l'application des normes de sécurité ferroviaire qui a entraîné la tragédie de Lac-Mégantic, au drame qui perdure concernant les 1 200 femmes autochtones disparues ou assassinées, drame à propos duquel le gouvernement refuse de faire quoi que ce soit. Chez de nombreux Canadiens de tout le pays, cela crée un véritable scepticisme quant à l'intérêt que le gouvernement porte à la sécurité des Canadiens.

Deuxièmement, nombreux sont ceux qui perçoivent le projet de loi C-51 comme une réaction extrêmement partisane. Dans une certaine mesure, si le gouvernement a présenté le projet de loi C-51, ce n'est pas parce qu'il se soucie vraiment de la sécurité des Canadiens, et ce, compte tenu de toutes les occasions où il a n'a pas assuré la sécurité des Canadiens dans les domaines que je viens de mentionner, à savoir les femmes autochtones disparues ou assassinées, la salubrité des aliments et la sécurité ferroviaire. C'est cela qui porte les gens à être sceptiques quant aux objectifs véritables du projet de loi C-51. Nombreux sont ceux qui estiment qu'il s'agit de la réaction extrêmement partisane de la part d'un premier ministre lui aussi très partisan, et que le gouvernement conservateur essaie de détourner l'attention de sa performance économique, que le gouverneur de la Banque du Canada a qualifiée d'atroce.

Ce n'est pas de cela qu'il est question aujourd'hui, mais dans l'esprit de bien des Canadiens, cela met en évidence pourquoi le projet de loi C-51 est tellement problématique.

C'est bien documenté. Il n'y a pas que le NPD qui s'y oppose, même si le Parti libéral appuie malheureusement le projet de loi C-51. Un nombre sans précédent de citoyens partout au pays ont exprimé leurs préoccupations.

Plus d'une centaine d'éminents professeurs de droit parmi les plus compétents au Canada, ces experts juridiques qui forment les générations futures de juristes, se sont opposés au projet de loi C-51. L'Association du Barreau canadien, qui représente des dizaines de milliers d'avocats au pays, s'y est opposée. Il en va de même pour de nombreux groupes de défense des droits de la personne. Ils ont tous soulevé des préoccupations semblables.

Il est important de noter que le projet de loi a été adopté à toute vapeur à la Chambre des communes. Nous nous rappelons que le gouvernement a imposé la clôture seulement après quelques jours de débat. Les conservateurs voulaient faire adopter le projet de loi le plus rapidement possible. Il a ensuite été renvoyé au Comité de la sécurité publique, où l'on a utilisé des tactiques tout à fait antiparlementaires pour faire fi des règles, de l'ouvrage *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, notre bible qui est censée gouverner nos actions. Le comité a rejeté ces règles et a imposé une liste très courte de témoins qui n'incluaient même pas des gens tels que le commissaire à la protection de la vie privée, qui a évidemment pour rôle de formuler des recommandations sur la façon d'étudier un projet de loi.

Par la suite, le gouvernement a seulement permis à 48 témoins de comparaître. C'était peut-être le quart du nombre de témoins qui voulaient comparaître devant le comité. De ces 48 témoins, 45 ont indiqué que la surveillance était un énorme problème avec ce projet de loi. Le manque de surveillance était une lacune fondamentale.

De ceux que j'ai mentionnés un peu plus tôt, 25 des 28 témoins conservateurs ont dit la même chose. Il s'agit de témoins proposés par les conservateurs. C'est le Parti conservateur qui les avait recommandés. Nous savons à quel point les conservateurs trient sur le volet les témoins convoqués aux comités. Les conservateurs n'entendent que les témoins qui feront valoir leur vision idéologique du monde.

Il y a 90 % des témoins conservateurs, 95 % de l'ensemble des témoins, qui ont dit la même chose: il faut accroître la surveillance. Bon nombre de ces témoins ont aussi soulevé la question des mesures concrètes que le gouvernement canadien doit prendre pour contrer la radicalisation.

Même si le gouvernement n'a autorisé qu'un nombre limité de témoins à comparaître — soit le quart des témoins qu'aurait dû entendre le comité —, ces témoins ont presque tous dit la même chose, soit que nous devons accroître la surveillance et nous assurer que le gouvernement travaille avec les collectivités canadiennes pour contrer la radicalisation.

Voilà pourquoi le NPD, l'opposition officielle, présente cette motion d'instruction aujourd'hui. Ce que nous disons, c'est que le comité, dont la majorité a été jusqu'à maintenant conservatrice, est très vraisemblablement un comité voyou. Il a fait fi du Règlement. J'ai déjà pris la parole, monsieur le Président, pour vous faire part de mes préoccupations au sujet du non-respect du Règlement au comité. L'opposition officielle néo-démocrate croit que la Chambre doit donner des directives claires qui permettront au comité d'élargir la portée du projet de loi pour qu'il englobe ces deux éléments: garantir que le gouvernement travaille avec des collectivités canadiennes à contrer la radicalisation et accroître la surveillance des organismes canadiens de sécurité et de renseignement.

Ce sont là des recommandations simples et pleines de bon sens. Je m'attends à ce que les députés du gouvernement conservateur votent en faveur de cette motion d'instruction, car ils diraient ainsi à 25 des 28 témoins conservateurs qui se sont exprimés que nous les avons écoutés. Les témoins qui ont parlé d'accroître la surveillance sauraient que les députés conservateurs les ont réellement écoutés.

● (1045)

La véritable épreuve viendra lorsque nous nous prononcerons sur cette motion d'instruction. Nous verrons alors si le gouvernement est vraiment à l'écoute, s'il joindra le geste à la parole, et s'il votera de manière à ce que le comité puisse se pencher sur la possibilité de resserrer la surveillance.

Comme je l'ai dit plus tôt, il y a une raison qui explique pourquoi l'appui de la population a chuté de façon aussi importante. D'ailleurs, depuis que vous et moi sommes au Parlement, monsieur le Président, je dirais que c'est probablement l'un des plus spectaculaires déclinés de l'appui populaire dont j'aie été témoin à l'égard d'un projet de loi, qu'il s'agisse d'une initiative ministérielle ou d'une initiative parlementaire.

*Affaires courantes*

Compte tenu des événements du 22 octobre et du fait que tous les Canadiens semblaient alors souhaiter un resserrement des mesures en matière de sécurité publique, je crois qu'il est juste de dire que le gouvernement n'a rien fait dans tous les dossiers que j'ai mentionnés. Il n'a rien fait, ni sur la salubrité des aliments, ni sur la sécurité ferroviaire, ni sur l'affaire tragique des 1 200 femmes autochtones disparues ou assassinées. Cependant, nous pensions qu'il y avait un certain consensus sur l'amélioration des mesures de sécurité publique. Or, nous avons plutôt eu droit à une réaction très partisane de la part du gouvernement.

À l'origine, je crois que, dans l'ensemble du pays, les Canadiens qui ont suivi les événements au quotidien ont cru très sincèrement que le gouvernement allait tenir parole et qu'il cherchait vraiment à améliorer la sécurité publique. Par conséquent, le niveau d'appui populaire était à l'origine très élevé.

Ensuite, la Chambre a commencé à en débattre. Comme je l'ai dit plus tôt, au bout de deux heures, le gouvernement s'est soudainement rebiffé en disant qu'il allait mettre fin au débat, parce que d'éminents députés de l'opposition, c'est-à-dire le NPD, parlaient avec beaucoup de passion contre ce projet de loi. Même si le Parti libéral appuie les conservateurs dans ce dossier, le NPD a dénoncé ce qu'il a vu réellement dans le projet de loi en parlant des mesures qui s'y trouvaient, de celles qui n'y figuraient pas et de nos préoccupations. De plus en plus de Canadiens de l'ensemble du pays se sont joints à nous: une centaine intervenants, dont d'éminents professeurs de droit, l'Association du Barreau canadien, des organismes de défense des droits de la personne, des organismes autochtones et des organismes environnementaux ont tous fait valoir les mêmes préoccupations.

L'appui dont jouissait le projet de loi s'est mis à décroître rapidement par la suite. De 80 %, il a baissé progressivement et se situe maintenant sous la barre des 40 %. La plupart des Canadiens — peu importe s'ils sont d'allégeance conservatrice, libérale ou néo-démocrate — ont suivi le débat ces dernières semaines et se disent maintenant « Un instant. Le projet de loi suscite de sérieuses inquiétudes chez beaucoup de personnes très crédibles. »

Et l'appui du public a dégringolé. C'est peut-être pourquoi le leader du gouvernement à la Chambre s'est tant démené, en se servant de tous les outils procéduraires imaginables et en nous accusant d'agir de façon contraire à la Constitution. Je m'attendais presque à ce qu'il nous accuse d'enfreindre le droit international. Je n'ai jamais vu une réaction aussi exagérée que celle des ministériels à une simple motion d'instruction qui est, de toute évidence, recevable. En effet, les conservateurs ont livré pendant 40 minutes une bataille de procédure visant à mettre fin au débat.

On comprend pourquoi. Les conservateurs savent qu'ils n'ont plus l'appui du public dont ils jouissaient initialement, lorsque le public les croyait sur parole et convenait que le projet de loi est sans doute nécessaire. L'opinion publique n'est plus favorable aux conservateurs, parce que les paroles et les actions de ceux-ci ont suscité de véritables inquiétudes. Des personnes très éclairées et respectées se sont manifestées pour dire que le gouvernement doit absolument changer d'approche.

Deux choses sont mentionnées de façon récurrente par les citoyens et les personnes qui ont soulevé ces préoccupations bien légitimes. Elles font l'objet de la motion d'instruction dont nous sommes saisis aujourd'hui: garantir que le gouvernement travaille avec les collectivités canadiennes à contrer la radicalisation et accroître la surveillance des organismes canadiens de sécurité et de renseignement.

● (1050)

J'aimerais lire quelques citations qui touchent aux questions de la surveillance et de la radicalisation et qui sont très pertinentes dans le débat qui se déroule ce matin malgré les efforts du gouvernement pour y mettre fin. J'aimerais commencer par une citation du ministre de la Justice qui, en 2005, partageait la position actuelle du NPD. En 2005, il a dit:

[...] quand vous parlez d'un organisme de contrôle crédible, je vous dirais [...] qu'un groupe parlementaire a davantage de crédibilité à cause de son indépendance et parce qu'il doit également rendre des comptes au Parlement. C'est pourquoi je soutiens que le simple fait de savoir qu'un tel organisme est en place garantirait un peu plus de diligence de la part des agents de sécurité eux-mêmes.

C'est l'actuel ministre de la Justice qui a dit cela en 2005; j'imagine qu'à l'époque il avait encore une certaine liberté d'expression et pouvait soulever le genre de préoccupations que soulève le NPD en 2015. En 2005, le ministre de la Justice aurait été d'accord avec le NPD.

Ensuite, il y a le commissaire à la vie privée, qui s'est honteusement vu refuser la possibilité de comparaître devant le comité de la sécurité publique au sujet du projet de loi C-51. Il a dit:

[...] les propositions de changements en matière de communication d'information ne sont pas accompagnées de mesures visant à combler des lacunes dans le régime de surveillance de la sécurité nationale. [...] Cette loi, à ce qu'il semble, permettrait aux ministères et organismes gouvernementaux de communiquer les renseignements personnels de tout individu, y compris de Canadiennes et Canadiens ordinaires qui pourraient ne pas être soupçonnés d'activités terroristes [...]

À propos de radicalisation, j'ai pu constater de très près le coût de l'absence d'un véritable effort de collaboration avec les collectivités canadiennes dans le but de contrer le phénomène. La mosquée dans ma circonscription, Burnaby—New Westminster, était fréquentée par l'homme qui a abattu le caporal Nathan Cirillo. Je l'ai visitée quelques jours après les événements du 22 octobre sur la Colline. Les membres de la mosquée n'y sont pas allés par quatre chemins. Ils m'ont dit qu'ils savaient qu'il était atteint de graves troubles mentaux. Ils savaient qu'il était toxicomane. Ils ont essayé d'obtenir de l'aide, mais ils n'avaient aucune ressource à leur disposition. C'est ce que nous disent les collectivités dans l'ensemble du pays.

Le comité devrait pouvoir étudier ces mesures sensées qui nous permettraient de commencer à lutter contre la radicalisation, mais il pourra seulement les étudier si nous adoptons la motion. Le comité devrait s'efforcer de faire en sorte qu'elle soit adoptée.

J'aimerais citer deux personnes, à commencer par un spécialiste du droit relatif à la sécurité nationale de l'Université d'Ottawa, M. Craig Forcese. Il a dit:

La documentation laisse entendre qu'en matière de [...] radicalisation, il vaut mieux privilégier [...] les programmes visant à empêcher les personnes de franchir la dernière étape, c'est-à-dire de commettre des actes de violence fondés sur leur vision radicalisée du monde.

Voilà un élément que le comité devrait prendre en considération.

La Maison-Blanche a aussi fait une déclaration à cet égard. En effet, le président Obama est déterminé à lutter contre la radicalisation et il a dit:

*Affaires courantes*

Au cours des dernières années, des attaques ont été perpétrées par des gens qui s'étaient radicalisés sous l'influence de la propagande qui se trouve en ligne et en utilisant Internet comme moyen de communication. Le gouvernement fédéral multiplier les efforts afin d'aider les citoyens à résister davantage à ces messages de haine. Nous sensibiliserons davantage la population et lui fournirons des outils. Une population informée et solide, voilà notre meilleur moyen de défense [...]

C'est exactement ce que propose le NPD aujourd'hui. Nous voulons élargir la portée du projet de loi et donner au comité la possibilité de le faire, de façon à garantir que le gouvernement travaille avec les collectivités canadiennes à contrer la radicalisation et à accroître la surveillance des organismes canadiens de sécurité et de renseignement.

Les sondages montrent qu'environ 60 % des Canadiens appuient ces mesures et estiment que le projet de loi C-51 n'est pas du tout acceptable.

Je demande aux députés conservateurs d'en face et aux députés libéraux qui appuient aussi le projet de loi C-51 de tenir compte de ce qu'ont dit les témoins devant le comité: 90 % des témoins conservateurs et 95 % de l'ensemble des témoins ont dit qu'il fallait accroître la surveillance. Bon nombre d'entre eux ont aussi dit que le gouvernement doit travailler avec les collectivités pour lutter contre la radicalisation.

Les mesures que nous proposons tombent sous le sens. J'espère que tous les députés de la Chambre appuieront la motion d'instruction.

• (1055)

**M. James Bezan (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, PCC):** Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le leader parlementaire de l'opposition officielle, ainsi que le débat sur la recevabilité de la motion.

Je tiens d'abord à signaler aux Canadiens que le NPD tente essentiellement de modifier le processus d'étude des projets de loi au comité, qui se fonde sur le système de Westminster. Ce qu'il propose au sujet du projet de loi C-51 va au-delà du principe et de la portée de celui-ci.

J'invite tous les députés à se reporter à la page 766 du chapitre 16 de l'ouvrage d'O'Brien et Bosc.

• (1100)

**M. Peter Julian:** Le Président s'est déjà prononcé.

**M. James Bezan:** Je parle de la question que le député a soulevée à la Chambre. Je m'adresse au Président. Je signale à tous les députés que, à la page 766 de l'ouvrage d'O'Brien et Bosc, il est écrit que...

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. La décision a déjà été rendue. Il est indiqué très clairement dans l'O'Brien-Bosc que lorsqu'un député participe à une discussion sur une motion d'instruction, ses propos doivent se rapporter à cette motion. Le Président a rendu sa décision. L'O'Brien-Bosc indique très clairement ce sur quoi la question du député devrait porter. J'espère que le député s'en tiendra à ce qui est indiqué dans cet ouvrage de procédure parlementaire et qu'il respectera les règles.

**Le vice-président:** Je pense que je comprends où le député veut en venir, et ce n'est pas contraire au Règlement. Cependant, s'il répète le même argument avancé par le leader du gouvernement à la Chambre, ce serait effectivement contraire au Règlement puisqu'une décision a déjà été rendue à ce sujet. Je pense comprendre où le député veut en venir. C'est peut-être un peu exagéré, mais cela a un lien avec la motion dont nous débattons actuellement.

**M. James Bezan:** Monsieur le Président, je ne conteste pas du tout la décision qui a été rendue. Je serais malavisé de le faire.

Je tiens à signaler que la motion dont nous débattons actuellement tente de modifier le processus normal des comités. Pour que tout le monde comprenne bien, je précise que, lorsqu'un comité permanent étudie un projet de loi, il doit suivre un processus, que l'on appelle le principe de la portée. Une proposition d'amendement à un projet de loi qui a été renvoyé à un comité après l'étape de la deuxième lecture est irrecevable si elle excède la portée et le principe du projet de loi en question. En gros, le NPD tente d'implanter un autre processus et de faire en sorte que la Chambre donne des instructions au comité. Le NPD n'a pas réussi à faire cela pendant les travaux du comité. Il tente de modifier le processus.

Nous avons présenté le projet de loi C-51, qui vise à protéger les Canadiens au pays. Je sais que cette question pose problème aux néo-démocrates; ils ne souhaitent pas accorder la priorité absolue à la sécurité des Canadiens.

Je le répète à l'intention des députés d'en face: nous avons le devoir et la responsabilité de veiller à ce que la sécurité des Canadiens soit au coeur de tout ce que nous faisons au pays. Il faut que nous soyons en mesure d'échanger des renseignements entre les ministères afin de renforcer la liste d'interdiction de vol. Contrairement à la plupart des autres députés à la Chambre, les néo-démocrates refusent d'appuyer de nombreuses excellentes dispositions proposées dans le projet de loi C-51.

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, d'après ce que vient d'affirmer le député, la sécurité passe avant tout pour le gouvernement. Et pourtant, le gouvernement a réduit les programmes de sécurité alimentaire, ce qui met la sécurité de Canadiens en danger. À cela s'ajoute l'effroyable manque de supervision qui a mené à la tragédie de Lac-Mégantic. Le gouvernement pose tellement de gestes déplorables et irresponsables! Pensons aussi aux 1 200 femmes autochtones disparues ou assassinées, un dossier dans lequel le gouvernement a déclaré qu'il n'agirait pas, qu'il s'en fichait éperdument, et qu'il n'y aurait pas d'enquête publique.

Quand un député conservateur déclare que la sécurité est la priorité absolue du gouvernement, il ouvre grand la porte à tous les exemples qui montrent, jour après jour, que le gouvernement ne semble pas vraiment se préoccuper de la sécurité des Canadiens. C'est une tragédie pour la population canadienne.

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, personne ne devrait s'étonner des préoccupations soulevées à l'étape de l'examen en comité du projet de loi C-51. En effet, quand le chef du Parti libéral a parlé de cette mesure à la Chambre, il a abordé plusieurs préoccupations. Pendant ses travaux, le comité entend bon nombre de témoins répéter ces préoccupations et bien d'autres encore. Le gouvernement doit reconnaître que ce projet de loi nécessite des amendements. C'est pourquoi nous appuyons la motion du NPD. Nous ne voudrions pas que les conservateurs se rabattent sur l'argument relatif à la portée de la mesure pour éviter d'améliorer ce projet de loi.

Le député a déjà mentionné quelques amendements importants. Premièrement, il faut prévoir une surveillance parlementaire. Deuxièmement, il faut mettre en place un examen législatif obligatoire. Troisièmement, il faut s'attaquer au problème que posent les définitions trop larges, comme le soulignent des intervenants de tous les horizons.

Le député convient-il que ces trois éléments doivent absolument faire partie des amendements? Il en existe sûrement des dizaines encore qui amélioreraient grandement ce projet de loi et le rendraient plus acceptable à l'ensemble des Canadiens.

*Affaires courantes*

•(1105)

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, bien entendu, nous convenons qu'ils doivent en faire partie. C'est d'ailleurs pour cette raison que le NPD a proposé une série complète d'amendements. Nous espérons que le gouvernement envisagera de les adopter, ce qu'il fera s'il agit de façon responsable. C'est aussi pour cette raison que nous proposons aujourd'hui la motion d'instruction.

Cela dit, les députés libéraux doivent réfléchir. Ils ont entendu les mêmes témoins que les députés néo-démocrates. Ils ont eux aussi constaté que dans toutes les régions du pays, nombreux sont ceux qui s'opposent à cette mauvaise mesure législative. Pourtant, les députés libéraux vont voter en faveur de ce projet de loi, même s'ils disent qu'il est mauvais. Cela va à l'encontre de l'approche fondée sur le bon sens qui doit être adoptée à l'égard de la mesure législative.

Comme le chef de l'opposition l'a mentionné à plusieurs reprises, il faut appliquer des principes. Les libéraux devraient voter contre la mesure législative. Tant qu'ils n'auront pas dit qu'ils se battront pour que des changements soient apportés et qu'ils n'appuieront pas la mesure législative si elle n'est pas modifiée, ils n'auront aucune crédibilité dans le cadre des discussions relatives au projet de loi.

[Français]

**Mme Paulina Ayala (Honoré-Mercier, NPD):** Monsieur le Président, c'est vrai, les terroristes représentent une menace potentielle. Toutefois, il y a une menace qui est plus grave encore. Combien d'emplois ont été perdus chez Future Shop? Combien de familles savent qu'elles vont perdre leurs emplois en Alberta et en Colombie-Britannique? Je crois qu'il y a vraiment de la terreur chez les familles et dans les foyers canadiens quand le chef de famille, la mère ou le père, ne sait pas s'il va pouvoir payer l'hypothèque et continuer à subvenir aux besoins de sa famille.

La question que je pose à mon collègue est la suivante: pense-t-il que le gouvernement veut détourner l'attention des Canadiens de leurs vrais problèmes? Il n'a même pas présenté de budget. Il veut détourner l'attention des problèmes du chômage et du manque d'emploi au Canada vers le terrorisme.

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, la députée d'Honoré-Mercier a tout à fait raison. J'applaudis son travail à la Chambre; elle fait un excellent travail au nom de ses concitoyens et elle est très active sur le terrain dans son comté.

Même le président de la Banque du Canada dit que la situation économique au Canada est « atroce ». Nous avons un gouvernement qui refuse de présenter un budget depuis des semaines, même si certaines provinces l'ont déjà fait. Le ministre des Finances manque à l'appel, il ne répond pas aux questions à la Chambre et il ne présente pas de budget.

Les Canadiens jugent beaucoup ce gouvernement à ce propos. Le gouvernement est en train de présenter des projets de loi et de tout faire de façon partisane, mais il n'est pas prêt à gouverner.

De notre côté, nous sommes prêts à gouverner. Le 19 octobre nous aurons l'occasion d'établir un gouvernement responsable qui met vraiment les intérêts des Canadiennes et des Canadiens à l'avant-plan.

[Traduction]

**M. Corneliu Chisu (Pickering—Scarborough-Est, PCC):** Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le débat, et j'aimerais poser une question au député. Le projet de loi C-51 est la plus importante mesure législative portant sur la sécurité nationale depuis les événements du 11 septembre. Il a été conçu pour la période suivant ces événements.

Nous assistons à la recrudescence des activités terroristes et de la radicalisation, comme ce fut le cas au milieu des années 1970 en Italie, avec les Brigades rouges, de même qu'en Allemagne, avec la bande à Baader-Meinhof.

Quelles sont les craintes que le député entretient quant au fait d'offrir une meilleure protection aux Canadiens contre les activités terroristes des insurgés? En quoi la motion est-elle liée à la sécurité immédiate des Canadiens?

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, 25 des 28 témoins que les conservateurs ont convoqué au comité de la sécurité publique ont affirmé que le député avait tout à fait tort. Ils ont dit que l'augmentation de la surveillance avait une importance cruciale. Ils ont dit combien il est important que le gouvernement travaille avec les collectivités canadiennes pour contrer la radicalisation.

Je commence à réaliser les grandes différences d'opinions qui existent entre les députés conservateurs et les témoins qu'ils ont invités à comparaître devant le comité de la sécurité publique. Ils n'écoutent même pas leurs propres témoins, et encore moins le public. Ils n'écoutent personne, et cela doit changer.

Voilà pourquoi les conservateurs devraient appuyer la motion d'instruction du NPD. Nous avons écouté ce que le public avait à dire et nous avons même écouté les témoins des conservateurs. Nous avons fait leur travail à leur place.

•(1110)

**L'hon. Peter Kent (Thornhill, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui pour parler de cette importante question et m'opposer à la motion proposée. Soyons clairs. Les terroristes djihadistes nous ont déclaré la guerre. Ils ont ciblé expressément le Canada. Ils ont exhorté leurs adeptes à attaquer les infidèles canadiens par tous les moyens et ont juré de nous traquer jusque dans nos foyers pour que nous ne soyons en sécurité nulle part.

En tant que gouvernement, nous savons que notre responsabilité fondamentale consiste à protéger les Canadiens contre quiconque entend s'en prendre à eux ou à leur famille. C'est pourquoi le Canada ne reste pas les bras croisés, comme le voudraient les néo-démocrates et les libéraux. Au contraire, nous sommes fiers de combattre l'EIIL auprès de nos alliés de la coalition internationale.

Le premier devoir de tout gouvernement est d'assurer la sécurité de ses citoyens. C'est dans cette optique que nous avons proposé la Loi antiterroriste de 2015, soit pour faire en sorte que nos agences de sécurité nationale aient les outils qu'il leur faut pour protéger les Canadiens de la menace en constante évolution que les terroristes djihadistes font peser sur eux.

Le député de Burnaby—New Westminster se dit préoccupé par la surveillance et l'examen de nos agences de sécurité nationale. À cet égard, nous sommes d'avis qu'il vaut mieux confier ce travail à une tierce partie non partisane et indépendante qu'à des politiciens.

En outre, les principaux pouvoirs prévus dans le projet de loi sont assujettis à un examen et à une autorisation judiciaires. C'est le rôle des juges. Aucune autorité n'est mieux placée pour examiner ces questions. Les juges du Canada approuvent ou rejettent déjà les demandes de la police et des organismes de sécurité nationale pour mener certaines activités visant à assurer la sécurité des Canadiens. C'est une pratique qui a cours depuis longtemps au Canada.

*Affaires courantes*

Le SCRS ne pourra entreprendre ce genre d'activités que si un juge de la Cour fédérale croit que c'est nécessaire pour assurer la sécurité des Canadiens et l'approuve expressément. Cette façon de procéder assure une surveillance suffisante et un examen rigoureux.

Ne perdons pas de vue que ce sont les terroristes djihadistes qui cherchent à nous enlever nos droits et que ce sont les organismes de sécurité nationale qui mettent tout en oeuvre pour nous protéger. Le projet de loi a fait l'objet de nombreuses discussions au comité de la sécurité publique. Beaucoup d'éminents Canadiens ont comparu pour exprimer leur soutien à cette mesure législative.

Louise Vincent, par exemple, la soeur de l'adjudant Patrice Vincent, victime d'une attaque terroriste horrible en octobre dernier, a dit ceci: « si le projet de loi C-51 avait été en vigueur le 19 octobre, Martin Couture-Rouleau aurait été en prison et mon frère ne serait pas mort aujourd'hui ».

Marc-André O'Rourke, du Conseil national des lignes aériennes du Canada, a déclaré ceci: « Notre conseil et nos membres comprennent la nécessité de mettre à jour le programme de protection des passagers à la lumière de l'évolution des menaces à la sécurité, et nous sommes toujours en faveur du programme prévu par [le projet de loi C-51]. »

Elliot Tepper, professeur à l'Université Carleton, a dit: « Le projet de loi C-51 est la mesure législative en matière de sécurité nationale la plus importante qui a été présentée depuis les événements du 11 septembre 2001. » Il poursuit en disant:

[Le projet de loi] est conçu pour la période suivant les événements du 11 septembre 2001. Il s'agit d'une nouvelle loi pour les menaces à la sécurité qui se posent au début d'une nouvelle ère. Même s'il est facile de comprendre que diverses dispositions de la loi attirent davantage l'attention, nous devons nous assurer de nous concentrer sur l'objectif et les défis fondamentaux liés à la lutte contre les types de terrorisme émergents.

Un autre témoin, Barry Cooper, chercheur universitaire à l'Institut canadien de la défense et des affaires étrangères, a déclaré ceci:

[L]e projet de loi C-51 est destiné aux terroristes islamiques djihadistes violents. Ce sont eux que visent les dispositions de ce projet de loi. Les motifs sont suffisamment clairs, à condition de se reporter aux faits et aux événements récents du monde réel [...] Contrairement à ceux qui les critiquent, les auteurs du projet de loi C-51 sont suffisamment lucides pour avoir su reconnaître le danger.

● (1115)

Enfin, j'aimerais citer un autre témoin. Il s'agit du professeur Salim Mansur de l'Université Western Ontario, qui a dit ceci:

Le projet de loi C-51 vise les djihadistes islamistes et a pour but de les empêcher de concrétiser leurs menaces terroristes contre les pays occidentaux, y compris le Canada [...]

[...] les mesures proposées dans le projet de loi C-51 pour gérer les types de menaces auxquelles le Canada est confronté sont tout à fait nécessaires, à mon avis, pour protéger et garantir la liberté de nos citoyens. Il est urgent de les adopter.

Par conséquent, il est clair qu'il y a un vaste consensus parmi les Canadiens pour fournir des outils à nos organismes de sécurité nationale en vue de lutter contre la menace terroriste qui évolue rapidement. Voilà pourquoi nous nous opposons à la motion proposée par le NPD.

Comme les députés le savent, le 23 février, la Chambre a voté pour le renvoi de la Loi antiterroriste de 2015 au Comité permanent de la sécurité publique et nationale. Ce vote équivaut à une approbation de principe du projet de loi. Il y a bien entendu un processus en place pour que le comité étudie le projet de loi et entende le témoignage d'experts. Cependant, il n'est possible ni d'élargir ni de modifier la portée du projet de loi.

Si les députés du NPD avaient exprimé le souhait de le faire, ils auraient pu proposer une motion pour renvoyer la mesure législative au comité avant la deuxième lecture. Ils ne l'ont pas fait. Par conséquent, je crois que la motion dont nous sommes saisis est une tactique purement procédurale dans le but de continuer à faire obstacle à un projet de loi qui vise pourtant à assurer la sécurité des Canadiens.

Nous rejetons l'argument voulant que, chaque fois que nous parlons de sécurité, nos libertés soient menacées. Les Canadiens savent que leur liberté et leur sécurité sont intrinsèquement liées. Ils veulent que nous protégeons les deux, et c'est exactement la raison d'être des garanties contenues dans ce projet de loi.

Beaucoup de fausses idées entourent le projet de loi, la plupart étant véhiculées par les députés néo-démocrates. Certains prétendent que le gouvernement conservateur a tort de dire que les autres alliés permettent à leurs organismes de sécurité nationale de contrer les menaces. Eh bien, ce n'est absolument pas vrai.

Aux États-Unis, l'Agence centrale de renseignement, soit la CIA, peut, aux termes de la National Security Act, contrer une menace intérieure au moyen d'un décret. Au Royaume-Uni, conformément à l'article 1 de la Security Service Act, MI5 peut entreprendre toute activité destinée à protéger la sécurité nationale. En Norvège, le service de police pour la sécurité a pour mandat de prévenir les crimes contre l'État, y compris le terrorisme, et d'enquêter sur de tels cas. En Finlande, le service de renseignement de sécurité a le mandat de prévenir les crimes susceptibles de mettre en péril le gouvernement ou le système politique et la sécurité interne ou externe, aux termes de l'article 10 de la loi sur l'administration de la police.

Nous devons veiller à ce que le SCRS dispose des mêmes outils pour assurer la sécurité des Canadiens. D'aucuns disent que ce projet de loi transformera le SCRS en une police secrète, qui n'aura aucun compte à rendre et qui brimera nos libertés fondamentales et les droits garantis par la Charte. Cette affirmation est totalement fautive.

Le projet de loi C-51 n'accordera aucun pouvoir d'application de la loi au SCRS. Ainsi, le SCRS ne pourra pas procéder à des arrestations et il ne pourra pas non plus porter des accusations. Le projet de loi C-51 propose plutôt des mesures pour empêcher la perpétration d'attaques terroristes alors même qu'elles en sont à l'étape de la planification.

Le NPD a déclaré à maintes reprises que le choix entre la liberté et la sécurité est un faux choix, et nous sommes entièrement d'accord. Toutefois, à chaque occasion, le NPD choisit de voter contre des mesures visant à accroître notre sécurité.

Comme nous l'avons dit à plusieurs reprises, sans sécurité, il ne peut y avoir de liberté. Voilà pourquoi nous voterons contre cette motion, et nous laisserons le Comité permanent de la sécurité publique et nationale poursuivre son bon travail en vue d'adopter cet important projet de loi.

Sur ce, je propose, avec l'appui du député de Selkirk—Interlake:

Que le débat soit maintenant ajourné.

● (1120)

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

**Des voix:** Oui.

**Des voix:** Non.

**Le vice-président:** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

*Affaires courantes*

**Des voix:** Oui.

**Le vice-président:** Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le vice-président:** À mon avis, les oui l'emportent.

*Et cinq députés ou plus s'étant levés:*

**Le vice-président:** Convoquez les députés.

• (1200)

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

(Vote n° 369)

**POUR**

Députés

Ablonczy	Adler
Aglukkaq	Albas
Albrecht	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Anderson
Armstrong	Aspin
Barlow	Bateman
Bergen	Bezan
Blaney	Block
Boughen	Braid
Brown (Leeds—Grenville)	Brown (Newmarket—Aurora)
Bruinooge	Butt
Calandra	Cannan
Carmichael	Carrie
Chisu	Chong
Clarke	Clement
Crockatt	Daniel
Davidson	Devolin
Dreeshen	Duncan (Vancouver Island North)
Dykstra	Egliniski
Falk	Fantino
Fast	Finley (Haldimand—Norfolk)
Galipeau	Gallant
Gill	Glover
Goguen	Goldring
Goodyear	Gosal
Gourde	Harper
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Hayes	Hiebert
Hoback	Holder
James	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)
Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Kenney (Calgary Southeast)
Kent	Kerr
Komarnicki	Kramp (Prince Edward—Hastings)
Lake	Lauzon
Lebel	Leitch
Lemieux	Leung
Lizon	Lobb
Lukiwski	MacKay (Central Nova)
MacKenzie	Maguire
Mayes	McColeman
McLeod	Menegakis
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Moore (Fundy Royal)	
Nicholson	Norlock
Oliver	O'Neill Gordon
Opitz	O'Toole
Paradis	Payne
Perkins	Poilievre
Raitt	Rajotte
Reid	Rempel
Ritz	Saxton
Schellenberger	Shea
Shipley	Shory
Smith	Sopuck
Sorenson	Stanton
Storseth	Sweet
Tilson	Toet
Trost	Trottier
Truppe	Uppal
Valcourt	Van Loan
Wallace	Warawa
Warkentin	Watson
Weston (Saint John)	Wilks
Williamson	Wong
Woodworth	Yelich

Young (Oakville)  
Yurdiga

Young (Vancouver South)  
Zimmer— 136

**CONTRE**

Députés

Adams	Allen (Welland)
Angus	Aubin
Ayala	Bélangier
Bellavance	Bennett
Benskin	Blanchette
Blanchette-Lamothe	Boivin
Borg	Brahmi
Brison	Brosseau
Byrne	Caron
Casey	Cash
Charlton	Chicoine
Chisholm	Choquette
Christopherson	Cleary
Comartin	Côté
Cotler	Crowder
Cullen	Cuzner
Davies (Vancouver Kingsway)	Day
Dewar	Dion
Dionne Labelle	Donnelly
Doré Lefebvre	Dubé
Dusseault	Easter
Eyking	Foote
Freeland	Freeman
Fry	Gameau
Garrison	Genest-Jourdain
Giguère	Godin
Goodale	Gravelle
Groguhé	Harris (St. John's East)
Hsu	Hyer
Julian	Kellway
Lamoureux	Lapointe
Latendresse	Laverdière
LeBlanc (Beauséjour)	LeBlanc (LaSalle—Émard)
Leslie	Liu
MacAulay	Mai
Marston	Martin
Masse	Mathysen
May	McCallum
McKay (Scarborough—Guildwood)	Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)	Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Morin (Laurentides—Labelle)	Morin (Saint-Hyacinthe—Bagot)
Mulcair	Murray
Nantel	Nash
Nicholls	Nunez-Melo
Papillon	Patry
Péclet	Perreault
Pilon	Rafferty
Rankin	Regan
Rousseau	Saganash
Sandhu	Scarpaleggia
Scott	Sellah
Sgro sor)	Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-)
Sims (Newton—North Delta)	St-Denis
Stewart	Sullivan
Toone	Tremblay
Trudeau	Turmel
Valeriotte	Vaughan— 114

**PAIRÉS**

Aucun

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée. La Chambre reprend maintenant l'étude des affaires courantes.

## PÉTITIONS

## L'AMIANTE

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD):** Monsieur le Président, je suis heureux de présenter aujourd'hui une pétition qui porte la signature de dizaines de milliers de Canadiens.

Les pétitionnaires demandent à la Chambre des communes et au Parlement de prendre bonne note que l'amiante est le produit industriel le plus meurtrier que le monde ait connu et que l'amiante tue plus de Canadiens que toutes les autres maladies professionnelles ou causes industrielles confondues.

Ils demandent donc au Parlement d'interdire toutes les formes d'amiante, de mettre fin à toutes les subventions gouvernementales liées à l'amiante et de cesser de faire obstacle aux conventions internationales en matière de santé et de sécurité qui visent à protéger les travailleurs contre l'amiante, notamment la Convention de Rotterdam.

## LE SECTEUR DU POISSON ET DES FRUITS DE MER

**M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD):** Monsieur le Président, je présente une pétition signée par des milliers de Canadiens de partout au pays qui redoutent que la surpêche et les méthodes de pêche destructrices mettent en péril les espèces qui vivent dans les océans.

Les pétitionnaires rappellent que plus de 120 millions de personnes sont tributaires de la pêche, qui constitue une part de leur revenu, mais que les populations de poisson ont considérablement diminué au cours du dernier siècle. Ils signalent que les consommateurs canadiens veulent appuyer les solutions durables et que les industries canadiennes du poisson et des fruits de mer offrent aux consommateurs davantage de possibilités d'acheter des produits durables.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de faire du 18 mars la Journée nationale des fruits de mer durables.

## L'AGRICULTURE

**L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai remarqué que plusieurs députés de tous les partis et de toutes les régions du pays ont déposé des pétitions traitant du droit des agriculteurs d'utiliser, de réutiliser, d'échanger et de vendre des semences. J'ai une autre pétition sur le même sujet, signée par des gens de toute la Saskatchewan, notamment de White City.

Les pétitionnaires demandent au Parlement du Canada de garantir par la loi les droits inaliénables des agriculteurs et des autres Canadiens de conserver, de réutiliser, de sélectionner, d'échanger et de vendre des semences.

## L'ENVIRONNEMENT

**M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD):** Monsieur le Président, aujourd'hui, date limite pour le dépôt du plan d'action du Canada pour lutter contre les changements climatiques avant la Conférence des parties qui aura lieu en décembre prochain, je suis heureux de présenter une pétition concernant la Loi sur la responsabilité en matière de changements climatiques.

Les signataires de cette pétition s'inquiètent de l'inaction du gouvernement fédéral dans la lutte contre les changements climatiques et des répercussions des changements climatiques sur leur vie quotidienne.

Ils demandent au gouvernement fédéral d'appuyer le projet de loi du NPD sur la responsabilité en matière de changements climatiques,

## Affaires courantes

une mesure législative qui réduirait les émissions de gaz à effet de serre et obligerait le gouvernement à rendre des comptes.

## L'AGRICULTURE

**M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour présenter une pétition au nom d'électeurs des Margaree — Margaree East, Margaree Harbour, Margaree Centre — et de Belle Cote.

Les pétitionnaires voient d'un mauvais oeil que les sociétés multinationales de semences remplacent graduellement les semences diversifiées des cultivateurs par des variétés industrielles, et la ratification de la convention de l'UPOV de 1991 n'a rien pour les rassurer.

Ils demandent au gouvernement d'adopter des politiques internationales d'aide et de soutenir les petites exploitations agricoles familiales, surtout celles qui appartiennent à des femmes, et ils recommandent au gouvernement canadien de présenter des politiques et des programmes élaborés en consultation avec des propriétaires de petites exploitation agricole de manière à leur garantir de pouvoir utiliser et échanger leurs semences.

• (1205)

## L'ENVIRONNEMENT

**M. Kennedy Stewart (Burnaby—Douglas, NPD):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour présenter au gouvernement du Canada une pétition concernant le projet d'expansion de l'oléoduc de Kinder Morgan.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada d'agir immédiatement pour empêcher que ce nouvel oléoduc traverse Burnaby. Je présente cette pétition le jour même où six municipalités demandent au gouvernement fédéral de suspendre le processus amorcé par l'Office national de l'énergie parce qu'il est injuste, notamment à l'égard des citoyens de Burnaby qui ont signé la pétition.

\* \* \*

## QUESTIONS AU FEUILLETON

**M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, on répondra aujourd'hui aux questions n<sup>os</sup> 1047, 1048, 1050 à 1053, et 1057.

[Texte]

Question n<sup>o</sup> 1047 — **M. Sean Casey:**

En ce qui concerne les activités de communication du Cabinet du premier ministre: a) quelle est la source ou la provenance des différents vidéoclips, séquences ou prises de vue qui ont été montés pour produire la vidéo intitulée « Exclusivité 24 sept : Le Canada reste fort et libre », publiée le 28 janvier 2015; b) qui détient le droit d'auteur ou tout autre droit de propriété intellectuelle sur ces différents vidéoclips, séquences ou prises de vue; c) la permission d'utiliser chaque vidéoclip, séquence ou prise de vue a-t-elle été obtenue; d) si la réponse en c) est positive, quand, comment et auprès de qui la permission a-t-elle été obtenue; e) si la réponse en c) est positive, la permission a-t-elle été obtenue moyennant un paiement ou autre contrepartie, et quels sont les détails relatifs à ce paiement ou à cette contrepartie?

**M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC):** Monsieur le Président, voici la réponse du Bureau du Conseil privé.

En ce qui concerne la partie a) de la question, la provenance des différents vidéoclips, séquences ou prises de vue qui ont été montés pour produire la vidéo intitulée « Exclusivité 24 SEPT : Le Canada reste fort et libre » sont la Caméra de combat des Forces canadiennes, la Chambre des communes et des séquences de 24 SEPT.

*Affaires courantes*

Pour ce qui est de la partie b) de la question, la Couronne possède les droits d'auteur pour la Caméra de combat des Forces canadiennes et les séquences de 24 SEPT. Les droits d'auteur pour les travaux de la Chambre des communes appartiennent à la Chambre des communes.

En ce qui aux parties c), d) et e) de la question, la permission d'utiliser le matériel vidéo a été demandée à la Chambre des communes. Le Cabinet du Premier ministre a obtenu la permission d'utiliser les séquences en mars 2014. Cette permission n'a pas été obtenue en échange de paiement ni d'autre forme de rétribution. La Couronne détient les droits pour la Caméra de combat des Forces canadiennes, donc aucune permission officielle n'a dû être demandée pour l'utilisation du matériel. L'équipe audiovisuelle de la Caméra de combat des Forces canadiennes est au courant de l'utilisation du matériel par le Cabinet du Premier ministre.

**Question n° 1048 — M. Ryan Cleary:**

En ce qui concerne le ministère des Pêches et des Océans, la Garde côtière canadienne et la situation du navire *Manolis L*: a) depuis mars 2013, quel conseil le Ministère a-t-il reçu de la part des experts internationaux pour régler la situation; b) un plan de gestion sera-t-il mis en place; c) le gouvernement est-il prêt à recourir à un fonds d'assainissement fédéral pour régler la situation?

**L'hon. Gail Shea (ministre des Pêches et des Océans, PCC):**

Monsieur le Président, le gouvernement du Canada et la Garde côtière canadienne poursuivent leurs efforts visant à protéger nos océans des déversements provenant des navires. Le gouvernement le démontre en mettant en place un système de sécurité de classe mondiale pour les navires citernes.

En ce qui concerne la partie a) de la question, depuis mars 2013, la Garde côtière canadienne reçoit des avis d'experts internationaux qui confirment l'efficacité des opérations en cours. En tant qu'organisme d'intervention, la Garde côtière canadienne continue d'examiner toutes les possibilités. Le batardé et le plan d'intervention actuel de la Garde côtière concernant le *Manolis L* demeurent toutefois efficaces. La Garde côtière canadienne est en mesure d'intervenir rapidement advenant un changement dans la situation actuelle.

Pour ce qui est de la partie b) de la question, la Garde côtière canadienne, en collaboration avec Transports Canada et Environnement Canada, a mis au point un plan de gestion efficace qui comprend une surveillance exhaustive et un entretien, y compris des visites régulières du site, une surveillance aérienne ainsi que des inspections de la coque et des opérations de batardé planifiées. La Garde côtière canadienne continuera de travailler avec ses partenaires dans le but de protéger l'environnement marin.

Enfin, en ce qui a trait à la partie c) de la question, en vertu de la Caisse d'indemnisation des dommages actuelle du Canada, le recouvrement des coûts se limite à cinq ans après la date où s'est produit l'incident initial. Dans le cas présent, il s'agit du naufrage du navire. Le gouvernement examine actuellement des options à long terme pour la gestion du *Manolis L*.

**Question n° 1050 — M. Ryan Cleary:**

En ce qui concerne la Défense nationale et ses hélicoptères de recherche et de sauvetage Cormorant: a) quels sont les détails du projet pilote qui sera mené cette année sur le temps de réaction uniforme, 24 heures par jour, 7 jours par semaine, dans les dossiers de recherche et de sauvetage; b) à quelle date le projet pilote devrait-il se terminer; c) quel est l'objectif du projet pilote; d) les résultats seront-ils présentés au Parlement?

**M. James Bezan (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, PCC):** Monsieur le Président, chaque année, les équipes et les coordonnateurs de recherche et sauvetage, la R et S, interviennent dans quelque 10 000 incidents maritimes, aéronautiques et humanitaires à l'échelle du pays. Les trois régions de

recherche et de sauvetage, les RRS, soit Victoria, Trenton et Halifax, collaborent à la supervision des opérations de R et S de l'ensemble du Canada, ce qui représente 18 millions de kilomètres carrés de terre et d'eau. Les équipes de R et S respectent un horaire de 40 heures par semaine, durant lequel le délai d'intervention est de 30 minutes. En dehors de ces 40 heures, les équipes de R et S continuent d'intervenir immédiatement, et elles sont tenues de décoller dans les deux heures qui suivent un appel.

En ce qui concerne les parties a) à d) de la question, les Forces armées canadiennes, les FAC, n'ont actuellement aucun projet correspondant à celui de la question. Toutefois, les FAC terminent cette année un projet qui prévoit un ensemble d'essais annuels, menés sur une période de trois ans, concernant le délai d'intervention de R et S. Ce projet d'essais vise à modifier les délais d'intervention afin qu'ils soient plus adaptés aux heures et aux jours durant lesquels des incidents de R et S risquent davantage de se produire. Bien que le délai d'intervention préétabli ne change pas, ces essais, qui varieront selon les escadrons et les aéronefs, ont pour but de coordonner la posture d'intervention de 30 minutes aux périodes de plus grande activité de R et S, en fonction des données historiques.

En 2013, les essais visaient la RRS de Trenton et en 2014, ils ont été améliorés et élargis pour y inclure la RRS de Victoria. La RRS d'Halifax participera également aux essais de la dernière année, qui auront lieu du 15 mai au 17 septembre 2015.

**Question n° 1051 — M. Ryan Cleary:**

En ce qui concerne le commerce international: a) comment le Ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement est-il arrivé au montant de 280 millions de dollars accordé à Terre-Neuve-et-Labrador pour les pertes prévues liées à l'élimination des exigences relatives à la transformation minimale négociée dans le cadre de l'Accord économique et commercial global (AECG); b) quand l'UE a-t-elle demandé l'abolition de ces exigences dans les négociations relatives à l'AECG; c) qu'a-t-on obtenu de l'UE en contrepartie de l'élimination des exigences relatives à la transformation minimale?

**L'hon. Ed Fast (ministre du Commerce international, PCC):** Monsieur le Président, en réponse à la partie a) de la question, l'accord commercial historique entre le Canada et l'UE procurera des avantages considérables aux entreprises, aux travailleurs et à leurs familles de Terre-Neuve-et-Labrador et de partout au Canada. La province de Terre-Neuve-et-Labrador a dit craindre fortement que l'élimination des exigences de transformation minimale ait une incidence négative sur les travailleurs du secteur des pêches. À la suite de discussions, le gouvernement du Canada et le gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador ont convenu de partager les coûts d'un fonds pour les exigences de transformation minimale. Ce fonds servirait à indemniser les personnes qui peuvent démontrer avoir subi des pertes découlant de l'élimination de ces exigences. Le gouvernement du Canada attend avec intérêt de recevoir les propositions précises du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador pour ce fonds, et de mettre en avant cet accord commercial historique, qui offrira des occasions économiques insoupçonnées à Terre-Neuve-et-Labrador.

En ce qui concerne la partie b) de la question, lorsqu'il traite les documents parlementaires, le gouvernement applique les principes de la Loi sur l'accès à l'information. Les renseignements liés aux négociations n'ont pas été communiqués, puisque leur divulgation pourrait porter atteinte aux relations bilatérales entre le Canada et l'Union européenne.

*Affaires courantes*

Enfin, pour ce qui est de la partie c) de la question, lorsqu'il traite les documents parlementaires, le gouvernement applique les principes de la Loi sur l'accès à l'information. Certains renseignements n'ont pas été communiqués, car il s'agissait de documents confidentiels du Cabinet.

**Question n° 1052 — M. Pierre Dionne Labelle:**

En ce qui concerne le Programme de dénonciateurs de l'inobservation fiscale à l'étranger: a) depuis la création du programme, (i) combien d'appels ont été reçus, (ii) combien de dossiers ont été ouverts suite à des renseignements fournis par les dénonciateurs, (iii) quel est le total des primes accordées aux dénonciateurs, (iv) quelle est la somme totale récupérée par l'Agence du revenu du Canada; b) combien d'enquêtes présentement en cours sont le fruit d'informations obtenues grâce au programme; c) quels sont les montant d'argent impliqués dans les enquêtes en cours?

**L'hon. Kerry-Lynne D. Findlay (ministre du Revenu national, PCC):** Monsieur le Président, en réponse à la partie a)(i) de la question, l'Agence du revenu du Canada, l'ARC, a lancé le Programme de dénonciateurs de l'inobservation fiscale à l'étranger, le PDIFE, le 15 janvier 2014. En date du 31 janvier 2015, le PDIFE avait reçu 1 712 appels, dont 478 provenaient de dénonciateurs potentiels.

En ce qui concerne la partie a)(ii) de la question, en date du 31 janvier 2015, le PDIFE avait reçu 189 dénonciations écrites. Le PDIFE examine actuellement 113 cas afin de déterminer leur admissibilité au programme. Il y a eu 76 cas qui n'étaient pas admissibles en vertu du PDIFE; ces cas ont été fermés et renvoyés à d'autres secteurs de l'ARC, le cas échéant, pour que des mesures d'observation éventuelles soient considérées.

En ce qui a trait à la partie a)(iii) de la question, lorsque le PDIFE reçoit une dénonciation, il l'évalue selon son propre mérite, à savoir si elle justifie l'émission d'un contrat pour une récompense éventuelle. Cela peut prendre plusieurs années à partir de la date d'entrée en contact avec l'ARC avant que de l'impôt fédéral supplémentaire fasse l'objet d'une cotisation, que les droits d'appel du contribuable soient expirés et que le montant dû soit recouvré. Si l'ARC établit une cotisation et recouvre plus de 100 000 \$ en impôt fédéral supplémentaire, la récompense représentera entre 5 % et 15 % de l'impôt fédéral, sans inclure l'intérêt et les pénalités. Le PDIFE est actuellement à l'étape de conclure des contrats avec plusieurs dénonciateurs. Aucune récompense n'a été payée à ce jour.

Pour ce qui est de la partie a)(iv) de la question, l'ARC rendra compte aux Canadiens des résultats du PDIFE, y compris des montants recouverts et des montants payés aux dénonciateurs, dans le Rapport annuel au Parlement de l'Agence du revenu du Canada, pourvu que ces renseignements ne permettent pas de révéler l'identité des dénonciateurs confidentiels ou des renseignements de contribuables.

En ce qui concerne la partie b) de la question, le PDIFE examine les renseignements fournis par les dénonciateurs concernant l'inobservation fiscale internationale afin de déterminer l'admissibilité au programme. C'est uniquement lorsqu'un dossier est renvoyé qu'une mesure d'observation de l'ARC pourrait confirmer si un contribuable est contrevenant et, si c'est le cas, les montants en cause. Le PDIFE prend très au sérieux la protection des renseignements des contribuables et des dénonciateurs. Étant donné que le programme en est toujours à ses débuts, la divulgation de renseignements opérationnels, comme le nombre de mesures d'observation qui pourraient être entreprises, pourrait mettre en péril l'identité d'un dénonciateur ou compromettre les mesures d'observation de l'ARC.

Enfin, pour ce qui est de la partie c) de la question, il convient de se référer aux réponses données aux parties a)(iv) et b) de la question.

**Question n° 1053 — M. Randall Garrison:**

En ce qui concerne le Programme de lutte contre l'extrémisme violent de la Gendarmerie royale du Canada: a) à quelle date le programme a-t-il été mis en œuvre; b) combien d'équivalents temps plein sont affectés au programme; c) combien d'agents de la GRC ont reçu une formation dans le cadre du programme; d) dans quelles municipalités le programme est-il mis en œuvre; e) quelle somme totale a été consacrée au programme; f) combien d'associations communautaires et lieux de culte ont été sollicités dans le cadre du programme; g) quelles communautés confessionnelles ont été sollicitées dans le cadre du programme; h) quelle est la durée prévue du programme?

**L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC):** Monsieur le Président, en réponse à la partie a) de la question, la GRC termine actuellement la mise en œuvre des divers volets de son programme de lutte contre l'extrémisme violent, la LEV, et prévoit qu'il sera entièrement opérationnel à la fin de 2015. Elle a commencé à offrir de la formation en matière de LEV aux agents de première ligne partout au pays.

En ce qui a trait aux parties b) et e) de la question, le mandat de la LVE relève du Programme de mobilisation des communautés, qui compte huit employés à temps plein et un budget de fonctionnement de 1,1 million de dollars. Tout au long de l'année, des divisions y ont aussi contribué et des ressources à temps plein ont été fournies par la direction générale, entraînant des dépenses supplémentaires de 2 millions de dollars. Par conséquent, au cours de l'exercice de 2014-2015, la GRC prévoit consacrer en tout 3,1 millions de dollars à la LEV.

En ce qui concerne la partie c) de la question, 18 membres de la GRC ont reçu la formation offerte dans le cadre du programme, ainsi que 12 policiers additionnels de corps policiers externes, dont le service de police de Toronto, le service de police de Vancouver, le service de police de Calgary, le service de police d'Edmonton, le service de police de la Ville de Montréal, la Sûreté du Québec, le service de police de la Ville de Québec, la police régionale de Peel, le service de police de la province de l'Ontario et le service de police d'Ottawa. La GRC a aussi appuyé et facilité la formation de 400 officiers de front des Services de police de Toronto au Programme d'agent d'information antiterroriste. Les ateliers du Programme de coordonnateurs d'information sur la menace terroriste ont été mis à profit pour favoriser la sensibilisation à la radicalisation menant à la violence. Ces ateliers, qui font partie intégrante de la formation à la GRC en matière de lutte contre le terrorisme depuis une dizaine d'années avec plus de 1 800 individus formés jusqu'à présent, fournissent de la formation aux agents des forces de l'ordre et aux premiers intervenants afin de déceler les signes de radicalisation menant à la violence, d'accroître la sensibilisation sur le terrorisme en général, et de servir comme base de formation future en lien avec le Programme de prévention contre le terrorisme. En 2014-2015, plus de 647 agents ont été formés grâce à ces ateliers, ce qui a augmenté de manière importante le nombre d'agents de la GRC formés à déceler les signes de radicalisation.

*Affaires courantes*

Pour ce qui est des parties d), f) et g) de la question, le programme de la LEV de la GRC ne cible pas des communautés ou des individus particuliers. Il vise plutôt à travailler avec des personnes qui ont été désignées par la police en fonction d'une série prédéterminée de critères impartiaux fondés sur la recherche ou qui ont été désignées par leur propre communauté. La GRC collabore avec toutes les collectivités qu'elle sert et ne s'attarde pas à l'une ou à l'autre pour des motifs d'ordre ethnique ou religieux. Elle s'est engagée à promouvoir une relation de confiance avec toutes les collectivités de façon à favoriser la communication des préoccupations mutuelles et à élaborer des solutions collectives.

Enfin, en ce qui concerne la partie h) de la question, conformément à son mandat, la GRC entreprend des initiatives complètes d'approche communautaire à l'appui de la sécurité nationale afin de travailler directement avec les personnes, les familles et les communautés. Par conséquent, le programme de la LEV n'est pas d'une durée prédéterminée.

**Question n° 1057 — M. Mathieu Ravnat:**

En ce qui concerne une entente de certification d'approvisionnement entre le Conseil du Trésor et le Conseil canadien des normes: *a*) existe-t-elle une telle entente; *b*) si la réponse en *a*) est affirmative, depuis quand; *c*) quels sont les détails de cette entente; *d*) y a-t-il eu des modifications à cette entente après la date identifiée en *b*) et le cas échéant, (i) quels sont les détails de ces modifications, (ii) quand ces modifications sont-elles entrées en vigueur; *e*) y a-t-il une référence dans le texte de l'entente concernant des formations, conçues et offertes par l'École de la fonction publique du Canada, dans le cadre de l'entente et le cas échéant, quels sont les détails de ces formations?

**L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor, PCC):** Monsieur le Président, il n'existe aucune entente de certification d'approvisionnement entre le Conseil du Trésor et le Conseil canadien des normes.

\* \* \*

[Traduction]

**QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS**

**M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, si les questions n°s 1032 à 1037, 1039 à 1045, et 1054 pouvaient être transformées en ordres de dépôt de documents, les documents seraient déposés immédiatement.

**Le président suppléant (M. Barry Devolin):** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

[Texte]

**Question n° 1032 — M. Rodger Cuzner:**

En ce qui concerne le programme Expérience internationale (le programme): *a*) le gouvernement exerce-t-il un suivi des données afin de déterminer si le programme a un effet sur le marché du travail intérieur pour les jeunes Canadiens; *b*) si la réponse à la question en *a*) est négative, pourquoi pas; *c*) si la réponse à la question en *a*) est affirmative, quels sont les détails de toutes mesures utilisées par le gouvernement pour arriver aux conclusions attendues; *d*) combien d'employeurs canadiens emploient des jeunes étrangers par l'entremise du programme, répartis selon (i) le total, (ii) l'industrie, (iii) le nombre à chaque fin d'exercice, du 31 mars 2005 au 31 mars 2014; *e*) le gouvernement croit-il que le programme a un effet négatif sur le marché du travail intérieur pour les jeunes Canadiens; *f*) si la réponse à la question en *e*) est affirmative, sur quelle hypothèse repose cette opinion et quels sont les paramètres, les données, les numéros de référence et les dates de tous les documents produits par ou pour le gouvernement pour étayer cette opinion; *g*) quel système des contrepoints est en place pour veiller à ce que le programme n'ait pas d'effet négatif sur le marché du travail intérieur pour les jeunes Canadiens; *h*) avec quels pays le Canada avait-il des accords de réciprocité et quel était le quota convenu pour chaque accord au 31 décembre 2005; *i*) depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, combien de nouveaux accords de réciprocité ont été signés, répartis selon (i) la date de l'accord, (ii) le quota initial, (iii) les raisons et les objectifs du quota initial convenu; *j*) depuis 2006, quels quotas d'accords de réciprocité ont été augmentés par rapport au quota de l'accord

initial, répartis selon (i) la date de l'augmentation du quota, (ii) la raison de l'augmentation; *k*) depuis janvier 2006, quels sont les détails relatifs à toutes analyses réalisées au moment de la signature des nouveaux accords de réciprocité ou de l'augmentation des quotas, afin d'en déterminer les effets sur le marché du travail intérieur pour les jeunes, répartis par (i) titres de rapports, (ii) dates, (iii) numéros de dossiers, (iv) résultats des analyses ou études; *l*) si aucune analyse n'a été réalisée à l'égard de la question en *k*), pourquoi cette absence d'analyse et sur quoi le gouvernement s'est-il appuyé pour veiller à ce que l'augmentation du nombre de jeunes étrangers au pays par l'entremise du programme n'aurait pas d'effet notable sur le marché du travail intérieur pour les jeunes; *m*) avec quels pays le Canada a-t-il des accords de réciprocité, répartis selon (i) le quota, (ii) le nombre de jeunes participants au programme en date de chaque fin d'exercice du 31 mars 2002 au 31 mars 2014, (iii) le nombre actuel de jeunes; *n*) depuis 2007, quels sont les cas où le gouvernement a été informé d'abus potentiels dans le cadre du programme, répartis selon (i) la description du cas d'abus confirmé ou présumé, (ii) la date, (iii) les titres et numéros de dossier des rapports d'enquête sur le cas d'abus confirmé ou présumé; *o*) quelles politiques ou procédures sont en place pour veiller à ce que les jeunes étrangers ne soient pas exposés à des abus potentiels de la part des employeurs en matière de normes du travail et de santé et sécurité au travail; *p*) les employeurs qui embauchent des jeunes étrangers dans le cadre du programme sont ils soumis à des inspections en milieu de travail; *q*) si la réponse à la question en *p*) est affirmative, combien d'inspections ont été menées au cours de chaque exercice, de 2004-2005 à ce jour *r*) pour quel motif principal a-t-on décidé d'augmenter le nombre de pays et les quotas, dans chacun des cas où une telle augmentation a eu lieu depuis 2006; *s*) le programme est-il lié à une politique particulière pour contrer une pénurie de main-d'œuvre et de travailleurs spécialisés au Canada; *t*) si la réponse à la question en *s*) est affirmative, quand cette politique est-elle entrée en vigueur et pourquoi a-t-elle été adoptée; *u*) le gouvernement croit-il que le programme aide à enrayer les pénuries de main-d'œuvre; *v*) si la réponse à la question en *u*) est affirmative, quelle région du pays et touchée et de quelle façon l'est-elle; *w*) quelles étaient les dépenses prévues et réelles du programme, de l'exercice 2004-2005 à ce jour; *x*) quel a été le coût de promotion du programme, de l'exercice 2004-2005 à ce jour, réparti selon les coûts associés (i) aux jeunes étrangers, (ii) aux jeunes Canadiens; *y*) quel a été le coût de promotion du programme auprès des entreprises canadiennes, réparti par exercice, de 2004-2005 à ce jour; *z*) quelles sont les politiques ou stratégies employées pour faire la promotion des jeunes étrangers du programme auprès des employeurs canadiens; *aa*) quels sont les dates et les coûts des voyages ou missions à l'étranger pour faire la promotion du programme auprès des jeunes étrangers depuis 2006, répartis par (i) fonctionnaires, (ii) ministres; *bb*) le ministère des Affaires étrangères a-t-il eu des inquiétudes au sujet de l'orientation du programme, de la politique qui y est associée ou de ses objectifs, depuis 2008; *cc*) si la réponse à la question en *bb*) est affirmative, quelles étaient les inquiétudes, réparties selon (i) la date, (ii) le titre, (iii) le numéro de dossier des documents qui décrivent l'inquiétude?

(Le document est déposé)

**Question n° 1033 — L'hon. Gerry Byrne:**

En ce qui concerne la reconnaissance des bandes sans assise territoriale et l'octroi du statut d'indien à leurs membres aux termes de la Loi sur les Indiens: *a*) combien de bandes sans assise territoriale le Canada a-t-il reconnues; *b*) quel est le nom reconnu de ces bandes; *c*) en vertu de quel instrument juridique chaque bande a-t-elle été reconnue; *d*) à quelle date chaque bande a-t-elle été reconnue; *e*) combien de membres comptait chaque bande au moment de la reconnaissance; *f*) combien de membres chaque bande reconnue compte-t-elle aujourd'hui; *g*) où croyait-on généralement que les membres de chaque bande avaient habité au moment de la reconnaissance; *h*) où croit-on généralement que les membres de chaque bande reconnue habitent aujourd'hui; *i*) pour chaque bande, l'appartenance à la bande a-t-elle entraîné directement l'admissibilité à l'inscription auprès du registraire des Indiens en vue de l'octroi du statut d'indien aux termes de la Loi sur les Indiens; *j*) quels étaient les critères d'admissibilité pour chaque bande au moment de la promulgation de l'instrument de reconnaissance; *k*) quels sont les détails des critères d'admissibilité actuels auxquels les bandes doivent satisfaire pour être reconnues?

(Le document est déposé)

*Affaires courantes***Question n° 1034 — L'hon. Gerry Byrne:**

En ce qui concerne la société d'État fédérale Marine Atlantique S.C.C. et le droit de regard qu'exerce Transports Canada sur ses politiques et ses opérations: *a)* pourquoi Transports Canada a-t-il décidé d'acquiescer ou de nolisier des navires d'environ 200 mètres de long pour renouveler la flotte de Marine Atlantique alors que le conseil d'administration de la société avait, sur la recommandation de son expert-conseil, décidé que des navires de 75 mètres de long feraient mieux l'affaire; *b)* quels avantages trouvait-on aux vaisseaux de 200 mètres qui compensaient la probabilité que leur fonctionnement soit entravé par mauvais temps; *c)* pourquoi Transports Canada a-t-il décidé de doter Marine Atlantique d'une flotte de quatre navires alors que, dans son rapport de 2005, le comité consultatif du ministre des Transports sur Marine Atlantique S.C.C. recommandait une flotte de trois navires; *d)* Marine Atlantique dénombre-t-elle les retards que les clients subissent pour faire de nouvelles réservations en période de pointe, (i) si oui, à quoi au juste ces retards ont-ils été attribuables entre juin et septembre 2013 et juin et septembre 2014, (ii) si non, pourquoi pas; *e)* Marine Atlantique recueille-t-elle des données sur les écarts entre la date de départ préférée du client et la date qu'il obtient en faisant sa réservation, (i) si oui, à quoi au juste ces écarts ont-ils été attribuables entre juin et septembre 2013 et juin et septembre 2014, (ii) si non, pourquoi pas; *f)* durant les périodes de congestion (pour cause de demande trop forte, défaillance mécanique, mauvais temps, etc.), Marine Atlantique a-t-elle pour politique de ne pas accepter de nouvelles réservations ou de permettre aux véhicules d'acheter leur passage et de se rendre dans les parcs de stationnement jusqu'à ce que la congestion se résorbe et, si oui, pourquoi; *g)* en quoi les conventions collectives signées avec les employés de Marine Atlantique entre 2011 et 2013 permettent-elles plus de souplesse opérationnelle et d'économies de frais de main-d'œuvre que les conventions collectives antérieures; *h)* quels avantages mesurables Marine Atlantique tire-t-elle des nouvelles conventions collectives; *i)* le prêt contracté pour le NM Leif Ericson est-il remboursé à même le budget de fonctionnement et, si oui, pourquoi; *j)* mis à part le tarif de reconnaissance des Forces canadiennes, Marine Atlantique a-t-il déjà introduit des tarifs conçus pour offrir aux usagers plus de choix ou augmenter les recettes et, si non, pourquoi pas; *k)* Marine Atlantique a-t-elle pour politique de donner aux tracteurs semi-remorques la priorité d'embarquement sur les remorques sans tracteur et, si non, pourquoi pas; *l)* Marine Atlantique a-t-elle demandé à Transports Canada – Sécurité maritime la permission de prendre à bord plus de conducteurs de tracteurs semi-remorques lors des traversées avec marchandises comportant des restrictions et, si non, pourquoi pas; *m)* y a-t-il déjà eu un ombudsman indépendant pour recevoir les plaintes des clients concernant le service de Marine Atlantique et, si non, pourquoi pas; *n)* dans quelle mesure l'efficacité des systèmes et des pratiques de gestion de l'entretien de Marine Atlantique s'est-elle améliorée depuis 2009; *o)* Marine Atlantique enregistre-t-elle le temps qui s'écoule en moyenne entre les bris d'équipement, (i) si oui, quelles tendances observe-t-on dans les mesures de l'efficacité de l'équipement depuis 2009, (ii) si non, pourquoi pas; *p)* quels indicateurs objectifs Marine Atlantique a-t-elle établis à l'égard du temps de rotation des navires; *q)* quelles tendances observe-t-on dans les indicateurs visés en *p)*?

(Le document est déposé)

**Question n° 1035 — M. Robert Aubin:**

En ce qui concerne le centre fiscal de l'Agence du Revenu du Canada (ARC) de Shawinigan-Sud: *a)* le gouvernement compte-t-il entreprendre des travaux de rénovations à ce bâtiment d'ici les 24 prochains mois; *b)* si des travaux vont être entrepris, seront-ils des travaux d'entretien de cycle de vie; *c)* si des travaux de revitalisation sont prévus, à partir de quelle date le ministère responsable entend-t-il les commencer; *d)* l'ARC projette-t-elle de déménager une partie ou l'ensemble de ses activités de Shawinigan-Sud vers une autre ville et si oui, quels en sont les détails; *e)* l'ARC compte-t-elle maintenir à Shawinigan-Sud, sur le long terme (i) un centre de traitement de déclaration d'impôts des particuliers, (ii) un centre de traitement de déclaration des impôts des entreprises; *f)* d'ici les 24 prochains mois, y a-t-il des emplois qui seront transférés du centre fiscal de Shawinigan Sud vers d'autres villes du Canada; *g)* Travaux Publics et Services Gouvernementaux Canada (TPSGC) a-t-il réalisé une étude sur l'état du bâtiment abritant le centre fiscal de Shawinigan-Sud, sis 4695, 12e avenue à Shawinigan-Sud; *h)* TPSGC est-il au courant que l'édifice mentionné en *g)* arrive à un stade de désuétude avancé; *i)* TPSGC a-t-il un projet de revitalisation majeur pour l'édifice mentionné en *g)* d'ici les 24 prochains mois; *j)* Emploi et développement social Canada (EDSC) compte-t-il maintenir les 200 emplois de son centre de service au sein de l'édifice mentionné en *g)*; *k)* d'ici les 24 prochains mois, y a-t-il des employés de EDSC, travaillant actuellement à Shawinigan-sud, qui seront transférés vers d'autres villes du Canada?

(Le document est déposé)

**Question n° 1036 — M. Frank Valeriotte:**

En ce qui concerne le financement public de chacun des exercices de 2008-2009 à aujourd'hui: *a)* quels sont les détails de toutes les subventions et contributions et de tous les prêts accordés à tout organisme ou groupe de la circonscription de Nipissing-Timiskaming, ventilés par (i) nom du bénéficiaire, (ii) municipalité dans laquelle se trouve le bénéficiaire, (iii) date, (iv) montant, (v) ministère ou organisme

octroyeur, (vi) programme dans le cadre duquel la subvention, la contribution ou le prêt a été accordé, (vii) la nature ou le but; *b)* pour chaque subvention, contribution et prêt mentionnés en *a)*, un communiqué l'annonçant a-t-il été publié et, dans l'affirmative, quels en sont (i) la date, (ii) le titre et (iii) le numéro de dossier?

(Le document est déposé)

**Question n° 1037 — L'hon. Scott Brison:**

En ce qui concerne les contrats de moins de 10 000 \$ adjugés par Travaux public et Services gouvernementaux Canada depuis le 4 juin 2014: quel est *a)* le nom du fournisseur; *b)* le numéro de référence du contrat; *c)* la date du contrat; *d)* la description des services fournis; *e)* la date de livraison; *f)* le montant original du contrat; *g)* le montant final du contrat, s'il diffère du montant original?

(Le document est déposé)

**Question n° 1039 — L'hon. Lawrence MacAulay:**

En ce qui concerne les contrats de moins de 10 000 \$ adjugés par le ministère des Pêches et Océans depuis le 28 mars 2014: quel est *a)* le nom du fournisseur; *b)* le numéro de référence du contrat; *c)* la date du contrat; *d)* la description des services fournis; *e)* la date de livraison; *f)* le montant original du contrat; *g)* le montant final du contrat, s'il diffère du montant original?

(Le document est déposé)

**Question n° 1040 — Mme Kirsty Duncan:**

En ce qui concerne les contrats de moins de 10 000 \$ adjugés par Services partagés Canada depuis le 31 mars 2014: quel est *a)* le nom du fournisseur; *b)* le numéro de référence du contrat; *c)* la date du contrat; *d)* la description des services fournis; *e)* la date de livraison; *f)* le montant original du contrat; *g)* le montant final du contrat, s'il diffère du montant original?

(Le document est déposé)

**Question n° 1041 — Mme Kirsty Duncan:**

En ce qui concerne les contrats de moins de 10 000 \$ adjugés par Sécurité publique Canada depuis le 31 mars 2014: quel est *a)* le nom du fournisseur; *b)* le numéro de référence du contrat; *c)* la date du contrat; *d)* la description des services fournis; *e)* la date de livraison; *f)* le montant original du contrat; *g)* le montant final du contrat, s'il diffère du montant original?

(Le document est déposé)

**Question n° 1042 — M. Francis Scarpaleggia:**

En ce qui concerne les contrats de moins de 10 000 \$ adjugés par Citoyenneté et Immigration Canada depuis le 30 mai 2014: quel est *a)* le nom du fournisseur; *b)* le numéro de référence du contrat; *c)* la date du contrat; *d)* la description des services fournis; *e)* la date de livraison; *f)* le montant original du contrat; *g)* le montant final du contrat, s'il diffère du montant original?

(Le document est déposé)

**Question n° 1043 — M. Francis Scarpaleggia:**

En ce qui concerne les contrats de moins de 10 000 \$ adjugés par Ressources naturelles Canada depuis le 30 mai 2014: quel est *a)* le nom du fournisseur; *b)* le numéro de référence du contrat; *c)* la date du contrat; *d)* la description des services fournis; *e)* la date de livraison; *f)* le montant original du contrat; *g)* le montant final du contrat, s'il diffère du montant original?

(Le document est déposé)

## Affaires courantes

## Question n° 1044 — L'hon. Irwin Cotler:

En ce qui concerne la réinstallation des réfugiés dans le cadre du programme des réfugiés pris en charge par le gouvernement (RPG): *a*) pour chacune des dix dernières années, quelle était la cible d'admissions annuelle; *b*) pour chacune des dix dernières années, quelle était la cible d'admissions annuelle pour les RPG recommandés par le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR); *c*) quelle est la ventilation, par pays source, des cibles en *a*) et en *b*); *d*) au cours des dix dernières années, combien de réfugiés par pays source ont été réinstallés au Canada; *e*) au cours de chacune des dix dernières années, combien de personnes le HCR a-t-il demandé au Canada d'accepter comme réfugiés; *f*) quelle est la ventilation, par pays source, des personnes mentionnées en *e*); *g*) au cours de chacune des dix dernières années, combien des personnes mentionnées en *e*), ventilées par pays source, ont été (i) jugées admissibles par le Canada, (ii) sélectionnées par le Canada aux fins de leur réinstallation, (iii) réinstallées au Canada, (iv) interdites de territoire par le Canada; *h*) par année et par pays source, en ce qui a trait aux personnes mentionnées en *e*) comme étant interdites de territoire au Canada, (i) pour quels motifs ont-elles été interdites de territoire, (ii) qui a décidé qu'elles étaient interdites de territoire, (iii) comment cette décision a-t-elle été communiquée au HCR, (iv) comment cette décision a-t-elle été communiquée à la personne; *i*) par année et par pays source, combien des personnes mentionnées en *e*) ont été interdites de territoire par le Canada (i) à la suite d'une entrevue en personne avec un agent des visas canadien, (ii) en fonction des résultats d'un examen médical, (iii) en fonction des résultats d'une vérification de sécurité, (iv) en fonction des résultats d'une vérification des antécédents judiciaires, (v) au motif qu'elles avaient été impliquées dans une organisation criminelle, (vi) au motif qu'elles avaient été impliquées dans des atteintes aux droits de la personne, (vii) au motif qu'elles avaient été impliquées dans des activités terroristes; *j*) sur quels facteurs se fonde le Canada pour évaluer les recommandations du HCR; *k*) qui effectue les évaluations mentionnées en *j*); *l*) quels changements ont été apportés aux facteurs mentionnés en *j*) au cours des dix dernières années; *m*) pour chaque changement mentionné en *j*), (i) quand a-t-il été effectué, (ii) qui l'a effectué, (iii) en vertu de quelle autorité, (iv) quel était l'objectif du changement, (v) de quelles façons cet objectif a-t-il été atteint; *n*) au cours de chacune des dix dernières années, par pays source et par organisme, combien de personnes ont été recommandées au Canada en vue de leur réinstallation à titre de réfugiés par des organismes autres que le HCR; *o*) au cours de chacune des dix dernières années, par pays source et par gouvernement, combien de personnes ont été recommandées au Canada en vue de leur réinstallation à titre de réfugiés par des gouvernements étrangers; *p*) au cours de chacune des dix dernières années, par pays source et par organisme, combien des personnes mentionnées en *n*) (i) ont été jugées admissibles par le Canada, (ii) ont été sélectionnées par le Canada en vue de leur réinstallation, (iii) ont été réinstallées au Canada, (iv) ont été interdites de territoire par le Canada, (v) se sont vu refuser l'entrée au Canada; *q*) par année et par pays source, combien des personnes mentionnées en *n*) se sont vu refuser la réinstallation au Canada (i) en fonction des résultats d'une vérification de sécurité, (ii) au motif qu'elles avaient été impliquées dans une activité criminelle, (iii) au motif qu'elles avaient été impliquées dans une organisation criminelle, (iv) au motif qu'elles avaient été impliquées dans des atteintes aux droits de la personne, (v) au motif qu'elles avaient été impliquées dans des activités terroristes; *r*) quelle est la norme de preuve pour conclure qu'un demandeur est interdit de territoire pour cause (i) d'activité criminelle, (ii) de participation à une organisation criminelle, (iii) de participation à des atteintes aux droits de la personne, (iv) de participation à des activités terroristes; *s*) au cours de chacune des dix dernières années, le Canada a-t-il eu pour politique de ne pas accepter de demandeurs d'asile de certains pays, régions ou camps de réfugiés; *t*) quels sont les pays, régions ou camps de réfugiés mentionnés en *s*); *u*) sur quels facteurs le gouvernement s'est-il fondé pour décider de ne pas accepter les demandeurs mentionnés en *s*); *v*) qui a pris les décisions mentionnées en *u*); *w*) de quels pays, régions ou camps de réfugiés le Canada a-t-il actuellement pour politique de ne pas accepter de demandeurs d'asile; *x*) sur quels facteurs le gouvernement s'est-il fondé pour décider de ne pas accepter les demandeurs d'asile mentionnés en *w*); *y*) qui a pris les décisions mentionnées en *x*); *z*) le Canada a-t-il déjà fait savoir au HCR, officiellement ou officieusement, qu'il n'accepterait pas de demandeurs d'asile provenant de certains pays, régions ou camps de réfugiés; *aa*) quels sont les pays, régions ou camps de réfugiés mentionnés en *z*); *bb*) quand le Canada a-t-il communiqué les informations mentionnées en *z*); *cc*) quelle a été la réponse du HCR aux communications mentionnées en *z*); *dd*) combien de demandes le Canada a-t-il reçues du HCR en vue de la réinstallation de réfugiés du camp Liberty ou du camp Ashraf en Iraq; *ee*) quand chacune des demandes mentionnées en *dd*) a-t-elle été reçue; *ff*) combien des réfugiés mentionnés en *dd*) le Canada a-t-il (i) acceptés, (ii) réinstallés au Canada, (iii) rejetés; *gg*) sur quels facteurs le Canada s'est-il fondé pour rejeter les demandeurs mentionnés en *dd*); *hh*) au cours de chacune des dix dernières années, quels groupes le Canada a-t-il entrepris de réinstaller au moyen du traitement de groupe; *ii*) pour chaque groupe mentionné en *hh*), (i) quand le Canada a-t-il décidé de réinstaller les membres du groupe au moyen du traitement de groupe, (ii) qui a pris cette décision, (iii) en vertu de quelle autorité cette décision a-t-elle été prise, (iv) sur quels facteurs cette décision était-elle fondée, (v) combien de membres du groupe le gouvernement a-t-il entrepris de réinstaller au Canada, (vi) combien de membres du groupe le gouvernement

compte-t-il réinstaller au Canada, (vii) combien de membres du groupe ont été réinstallés au Canada; *jj*) depuis le début du conflit en Syrie en 2011, combien de réfugiés de la Syrie le gouvernement s'est-il engagé à réinstaller au Canada; *kk*) quand, comment et envers qui le gouvernement a-t-il pris l'engagement mentionné en *jj*); *ll*) qui a décidé du nombre des réfugiés mentionnés en *jj*); *mm*) sur quels facteurs la décision mentionnée en *jj*) était-elle fondée; *nn*) quels changements ont été apportés aux facteurs mentionnés en *mm*) depuis le début du conflit en Syrie en 2011; *oo*) pour chaque changement mentionné en *nn*), (i) quand a-t-il été effectué, (ii) qui l'a effectué, (iii) en vertu de quelle autorité, (iv) quel en était l'objectif, (v) de quelles façons cet objectif a-t-il été atteint; *pp*) chaque mois depuis le début du conflit en Syrie en 2011, combien de demandeurs d'asile de la Syrie ont été (i) réinstallés au Canada, (ii) jugés admissibles par le Canada, (iii) interdits de territoire par le Canada; *qq*) sur quels facteurs le Canada s'est-il fondé pour interdire de territoire les demandeurs d'asile mentionnés en *pp*); *rr*) qu'est-ce qui explique tout écart entre le nombre des demandeurs d'asile mentionnés en *pp*) jugés admissibles et le nombre de ces demandeurs qui ont été réinstallés au Canada?

(Le document est déposé)

## Question n° 1045 — L'hon. Irwin Cotler:

En ce qui concerne le processus de nomination au Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité (CSARS): *a*) quelles personnes ont été nommées au CSARS au cours des dix dernières années; *b*) pour chacune des personnes mentionnées en *a*), (i) quelle est la date de la nomination, (ii) quelle a été la durée de son mandat, (iii) quelle est la date du départ du CSARS; *c*) pour la nomination de chaque personne mentionnée en *a*), (i) quand le gouvernement a-t-il entrepris le processus de nomination, (ii) quel comportait le processus de nomination, (iii) quand le processus de nomination s'est-il terminé; *d*) pour la nomination de chaque personne mentionnée en *a*), (i) qui a participé au processus de sélection, (ii) qui a choisi la personne nommée, (iii) qui a supervisé le processus de nomination; *e*) pour la nomination de chaque personne mentionnée en *a*), quels groupes, personnes ou gouvernements ont été consultés dans le cadre du processus de nomination; *f*) pour la nomination de chaque personne mentionnée en *a*), combien de personnes (i) avaient posé leur candidature, (ii) ont été prises en considération, (iii) ont été contactées par le gouvernement; *g*) pour la nomination de chaque personne mentionnée en *a*), quelle est la ventilation du coût du processus de nomination; *h*) quelles modifications ont été apportées au processus de nomination au cours des dix dernières années; *i*) pour chaque modification mentionnée en *h*), (i) quand a-t-elle été apportée, (ii) qui l'a apportée, (iii) quel était l'objectif, (iv) en quoi l'objectif a-t-il été atteint; *j*) selon quels critères le gouvernement évalue-t-il les candidats; *k*) quelles modifications ont été apportées aux critères mentionnés en *j*) au cours des dix dernières années; *l*) pour chaque modification mentionnée en *h*), (i) quand a-t-elle été apportée, (ii) qui l'a apportée, (iii) avec l'autorisation de qui a-t-elle été apportée, (iv) quel était l'objectif, (v) en quoi l'objectif a-t-il été atteint; *m*) quels examens du processus de nomination le gouvernement a-t-il effectués ou commandés au cours des dix dernières années; *n*) quels résultats les examens mentionnés en *m*) ont-ils donnés; *o*) quels étaient les objectifs des examens mentionnés en *m*); *p*) en quoi les objectifs mentionnés en *o*) ont-ils été atteints; *q*) quels examens du processus de nomination sont (i) en cours, (ii) prévus; *r*) quels sont les objectifs des examens mentionnés en *q*); *s*) quand les examens mentionnés en *q*) seront-ils terminés; *t*) quand les résultats des examens mentionnés en *q*) seront-ils rendus publics; *u*) si un processus de nomination est actuellement en cours, (i) quand a-t-il commencé, (ii) qui supervise ou a supervisé le processus, (iii) qui a participé ou participe au processus, (iv) quels groupes, personnes ou gouvernements ont été consultés, (v) quand le processus sera-t-il terminé, (vi) quand le gouvernement annoncera-t-il la personne nommée; *v*) en quoi le processus en *u*) est-il différent des processus de nomination précédents; *w*) quelle est la ventilation du coût du processus de nomination en *u*) jusqu'à présent; *x*) quelles vérifications de sécurité ou des antécédents sont effectuées au sujet des candidats; *y*) qui effectue les vérifications de sécurité ou des antécédents des candidats; *z*) pour chaque nomination faite au cours des dix dernières années (i) qui a effectué les vérifications de sécurité ou des antécédents des candidats, (ii) quel a été le coût des vérifications de sécurité ou des antécédents?

(Le document est déposé)

## Question n° 1054 — M. Randall Garrison:

En ce qui concerne le Programme de financement des projets d'infrastructure de sécurité pour les collectivités à risque, pour chaque exercice depuis 2005-2006 inclusivement: *a*) combien de demandes ont été présentées; *b*) combien de demandes ont été acceptées; *c*) quel a été le budget global du programme à chaque exercice; *d*) quel a été le montant total des subventions accordées à chaque exercice; *e*) quels organismes ont bénéficié de subventions, ventilés par (i) collectivité, (ii) montant, (iii) exercice?

(Le document est déposé)

*Initiatives ministérielles*

[Traduction]

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

**Le président suppléant (M. Barry Devolin):** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

---

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

### LOI SUR LA SÉCURITÉ ET L'IMPUTABILITÉ EN MATIÈRE FERROVIAIRE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 30 mars, de la motion portant que le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Le président suppléant (M. Barry Devolin):** La dernière fois que la Chambre a été saisie de cette question, le député de Beaches—East York disposait encore de trois minutes pour terminer son exposé.

Le député de Beaches—East York a la parole.

**M. Matthew Kellway (Beaches—East York, NPD):** Monsieur le Président, de plus en plus, et même quotidiennement, les chemins de fer du pays sont utilisés pratiquement comme des pipelines.

Depuis 2008, époque où cette pratique était presque inexistante, le nombre de barils de pétrole transportés d'un bout à l'autre du pays, à travers villes et villages, a augmenté de façon exponentielle. En 2013, 200 000 barils de pétrole étaient transportés chaque jour. On estime que 1 million de barils cette année et 1,4 million de barils l'an prochain traverseront chaque jour des villes, des villages, des terres agricoles et des cours d'eau.

Au début, il y avait 1 inspecteur pour 14 wagons-citernes de pétrole. L'an dernier, il y en avait 1 pour 4 000.

Depuis la dévastation causée par le déraillement survenu à Lac-Mégantic, qui a fait 47 victimes, Transports Canada n'a embauché qu'un seul inspecteur supplémentaire, et ce, sur une période de deux ans. Ce n'est pas ce que j'appelle se soucier de la sécurité publique; c'est plutôt faire preuve d'un mépris profond à l'égard de ce qui s'est produit, des risques auxquels nous sommes confrontés de plus en plus chaque jour, et de l'éventualité d'une catastrophe encore plus grande, compte tenu de la fréquence accrue avec laquelle des trains remplis de pétrole traversent les régions urbaines densément peuplées du Canada.

Le projet de loi établit des niveaux minimaux d'assurance et un fonds commun de secours aux victimes de catastrophes, et il augmente les pouvoirs des inspecteurs de la sécurité ferroviaire; c'est donc un petit pas dans la bonne direction. Or, nous appuyons le projet de loi parce que nous croyons qu'il est essentiel d'améliorer immédiatement le régime de responsabilité des sociétés ferroviaires du Canada. Après les événements de Lac-Mégantic, le gouvernement du Québec — et par extension la population du Québec — s'est retrouvé avec une responsabilité de près d'un demi-milliard de dollars.

Le projet de loi est bien loin de tenir compte de la nature du problème, du caractère urgent des risques, de l'ampleur de la catastrophe potentielle et des inquiétudes des Canadiens; et surtout, il ne tient pas compte de la responsabilité sans équivoque du gouvernement de veiller à la sécurité de la population canadienne.

● (1210)

**M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC):** Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le député dire que les néo-démocrates, c'est-à-dire l'opposition officielle, sont favorables à ce que le projet de loi C-52 soit adopté avec célérité, et j'en suis reconnaissant.

Je sais que le leader parlementaire de l'opposition n'est pas loin. Le député demandera-t-il à son leader parlementaire de laisser ce projet de loi être adopté le plus rapidement possible au lieu de passer son temps à en parler? Je sais qu'il est dans l'intérêt de tout le monde que nous adoptions ce projet de loi rapidement, ou du moins que nous passions à la prochaine étape, c'est-à-dire celle du comité.

Le député nous aidera-t-il à faire adopter le projet de loi rapidement afin que nous puissions poursuivre son étude au comité?

**M. Matthew Kellway:** Monsieur le Président, le NPD est assurément favorable à une intervention rapide, compte tenu de la fréquence des déraillements de trains, des craintes des Canadiens pour leur sécurité et celle des autres, et du risque tout à fait réel que des déraillements catastrophiques se produisent dans les régions urbaines densément peuplées de l'ensemble du pays.

C'est le gouvernement qui est en retard dans ce dossier. Nous sommes saisis du projet de loi deux années complètes après la catastrophe de Lac-Mégantic. Rien ne justifie le fait que le gouvernement ait retardé aussi longtemps la présentation d'un projet de loi comme celui-ci, qui s'attaque aux problèmes en matière de reddition de comptes.

J'ai le plaisir d'assurer à la Chambre et à la population canadienne que le NPD veillera à ce que nous prenions rapidement les mesures qui s'imposent, d'abord pour que la Chambre soit saisie du projet de loi qu'il nous faut, et enfin, pour que ce projet de loi soit adopté.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Monsieur le Président, au cours des deux dernières années, il s'est produit 11 déraillements majeurs de trains transportant du pétrole, au Canada et aux États-Unis. Le député aurait-il l'obligeance de nous livrer ses observations à ce sujet? Par chance, un seul de ces accidents a fait des morts, celui de Lac-Mégantic. Assurément, aucun gouvernement ne devrait être fier d'un tel bilan. Selon moi, le gouvernement ne devrait pas se vanter non plus des mesures qu'il a prises jusqu'à présent pour tenter d'assurer la sécurité des Canadiens.

Le projet de loi propose de hausser le niveau d'assurance, soit, mais ne devrions-nous pas chercher à protéger le public, plutôt que de nous contenter d'assurer les chemins de fer?

**M. Matthew Kellway:** Monsieur le Président, mon collègue milite activement pour assurer la sécurité ferroviaire dans l'Ouest de Toronto, non seulement pour les gens qu'il représente, mais aussi pour tous les Canadiens. Il soulève un point crucial quand il parle de la fréquence des déraillements au pays. Rappelons-nous que trois déraillements se sont produits le mois dernier seulement. Heureusement, ils ont eu lieu dans des endroits relativement isolés du pays.

Il reste que, étant donné qu'un million de barils de pétrole traverse tous les jours les villes et les villages du pays, un danger imminent et bien réel nous guette ou peut-être une énorme catastrophe. Dans les grandes villes, des dizaines de milliers de Canadiens habitent à deux pas de rails de chemin de fer. Ce n'est pas seulement le transport du pétrole qui pose un danger. Pensons à toutes les marchandises dangereuses et aux effets désastreux qu'entraînerait leur déversement dans certaines régions densément peuplées du pays.

*Initiatives ministérielles*

[Français]

**Mme Ève Pécelet (La Pointe-de-l'Île, NPD):** Monsieur le Président, c'est sûr que la législation est extrêmement importante. Si on n'a pas de législation, on n'a pas de loi à faire appliquer. Le Parlement doit donc légiférer, mais le gouvernement a un rôle fondamental en matière d'application de la loi. Il doit la faire respecter.

Or, dans les derniers budgets du gouvernement, les ressources affectées à l'inspection et l'application des réglementations à Transports Canada ont considérablement diminué. Comme mon collègue l'a dit, depuis la tragédie de Lac-Mégantic, on a engagé seulement un inspecteur de plus. Il y a donc un grave problème non seulement concernant la législation, mais aussi par rapport à son application.

Alors, j'aimerais que mon collègue nous en dise un peu plus sur la volonté réelle du gouvernement de veiller à la sécurité des Canadiens en matière de transport ferroviaire.

• (1215)

[Traduction]

**M. Matthew Kellway:** Monsieur le Président, ma collègue a tout à fait raison: les lois et les règlements ne sont rien d'autre que des bouts de papier tant qu'on ne les fait pas appliquer.

Or, jusqu'ici, le gouvernement est loin d'avoir montré de l'empressement à réagir aux déraillements qui sont survenus un peu partout au pays. La ministre dit faire preuve de diligence lorsqu'elle s'adresse à la Chambre, mais il a fallu attendre deux ans après la tragédie de Lac-Mégantic avant qu'on nous présente ce projet de loi, qui ne donne suite que très partiellement aux problèmes observés à la grandeur du Canada. Il faut plus d'inspecteurs, il faut faire appliquer les lois, il faut assurer la sécurité du public canadien et il faut prévenir les catastrophes et les déraillements; voilà ce qui importe.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec attention le discours de mon collègue. J'aimerais avoir un commentaire de sa part sur les propos du secrétaire parlementaire.

Celui-ci pense que nous devrions limiter nos débats à la Chambre pour accélérer une procédure qui tarde déjà depuis deux ans. Or s'il est une chose que je me suis entendu dire de nombreuses fois à la Chambre, c'est ceci: « Nous allons appuyer ce projet de loi en deuxième lecture, puisque c'est un pas dans la bonne direction. »

Voici donc ma simple question: par ce projet de loi, le gouvernement ne pourrait-il pas faire davantage qu'un pas dans la bonne direction et solutionner un problème qu'on a vu trop souvent?

[Traduction]

**M. Matthew Kellway:** Monsieur le Président, le gouvernement se satisfait trop aisément de ses demi-mesures. Comme le prouvent les déraillements qui sont survenus et l'inaction du gouvernement, le réseau ferroviaire s'en va à vau-l'eau depuis que les libéraux ont adopté la Loi sur la sécurité ferroviaire, en 1999, puisque, depuis, la surveillance directe qu'exerçait le gouvernement fédéral sur les chemins de fer du pays a été remplacée par un système de gestion de la sécurité qui confie aux compagnies de chemin de fer elles-mêmes la responsabilité d'assurer la sécurité des Canadiens et de procéder aux vérifications d'usage. Il s'agit d'une abdication pure et simple de la responsabilité première de tout bon gouvernement, à savoir assurer la sécurité des citoyens.

La question de la sécurité a souvent été abordée au fil des ans. En 2007, le Conseil canadien de la sécurité sonnait l'alarme dans un rapport sur la déréglementation du réseau ferroviaire du pays. Nous voilà maintenant en 2015, et le gouvernement choisit de faire à peine un petit pas dans la bonne direction.

Le débat d'aujourd'hui devrait faire prendre conscience au gouvernement et à l'ensemble des Canadiens que le réseau ferroviaire est fondamentalement déficient et que le gouvernement a abdiqué sa responsabilité première en n'assurant pas adéquatement la sécurité des Canadiens. Les risques demeurent élevés, comme nous le montrent la fréquence à laquelle les déraillements se produisent et la tragédie de Lac-Mégantic.

Le Nouveau Parti démocratique va continuer d'attirer l'attention de la Chambre sur ce problème jusqu'à ce que le gouvernement change de cap concernant la déréglementation de la sécurité ferroviaire, ou que nous prenions sa place, plus tard cette année.

**M. Jeff Watson (secrétaire parlementaire de la ministre des Transports, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux de participer au débat sur le projet de loi C-52, Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire. Le déraillement tragique à Lac-Mégantic en juillet 2013 était un événement sans précédent qu'aucun député n'est près d'oublier.

L'approche du gouvernement en réponse à cette tragédie est composée de trois éléments fondamentaux: la prévention des accidents, la préparation et l'intervention, et la responsabilité. À l'égard des deux premiers éléments, le gouvernement a présenté un certain nombre de mesures touchant la sécurité ferroviaire et le transport de marchandises dangereuses. Le projet de loi C-52 fait fond sur ces mesures.

J'aimerais parler du troisième élément, la responsabilité, plus précisément le régime de responsabilité et d'indemnisation en matière ferroviaire. La tragédie de Lac-Mégantic a fait ressortir la nécessité de renforcer encore davantage ce régime afin de veiller à ce qu'il existe des ressources suffisantes pour indemniser les victimes, financer les efforts de nettoyage et protéger les contribuables canadiens en cas d'accident.

À cette fin, le gouvernement a lancé un examen approfondi du régime de responsabilité et d'indemnisation relatif au transport ferroviaire. Dans le cadre de cet examen, Transports Canada a effectué des recherches et une analyse approfondies et a consulté des experts. Le ministère a également lancé un processus de consultation en deux étapes qui lui a permis de recueillir de l'information technique ainsi que l'avis de toute une gamme d'intervenants, dont les sociétés ferroviaires, les expéditeurs, les provinces et les municipalités. Les modifications au régime proposées dans le projet de loi s'inspirent de l'information recueillie et des analyses effectuées.

Aujourd'hui, je voudrais résumer les améliorations du régime de responsabilité et d'indemnisation relatif au transport ferroviaire qui sont contenues dans le projet de loi C-52 et les avantages que représentent ces améliorations pour les Canadiens. Après un accident ferroviaire, la responsabilité et les indemnités sont déterminées par les tribunaux selon les fautes ou la négligence ayant causé l'accident. Dans le régime actuel, la Loi sur les transports au Canada et le Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative exigent des compagnies de chemin de fer qu'elles contractent une assurance responsabilité civile adéquate pour obtenir le certificat d'aptitude leur permettant d'exploiter leur chemin de fer.

*Initiatives ministérielles*

L'Office des transports du Canada détermine ce qui constitue une assurance adéquate au cas par cas. Pour ce faire, il évalue les risques associés à l'exploitation d'un chemin de fer et il procède à une comparaison avec les assurances contractées par les compagnies exploitant des chemins de fer semblables et avec les pratiques de l'industrie.

Conformément à la Loi sur les transports au Canada, il incombe à la compagnie de chemin de fer de prévenir l'office par écrit chaque fois qu'elle annule ou modifie son assurance responsabilité civile et chaque fois qu'un changement de ses activités est susceptible de faire en sorte que cette assurance n'est plus adéquate. Si l'office détermine que l'assurance responsabilité civile d'une compagnie de chemin de fer n'est plus adéquate, il peut suspendre ou annuler le certificat d'aptitude de la compagnie.

Le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada sur le déraillement de Lac-Mégantic indique que la Montreal, Maine and Atlantic Railway n'a pas informé l'office de certains changements importants dans ses activités, notamment qu'elle transportait davantage de pétrole brut.

À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, il est en outre apparu clairement que la police d'assurance de 25 millions de dollars détenue par la Montreal, Maine and Atlantic Railway serait insuffisante pour couvrir les dommages causés par cette catastrophe sans précédent.

Dans le discours du Trône de 2013, le gouvernement s'est engagé à obliger les compagnies de chemin de fer à détenir des assurances d'un montant plus élevé. Le projet de loi C-52 prévoit quatre niveaux minimaux d'assurance pour les compagnies de chemin de fer. Dans le nouveau régime ainsi créé, l'Office des transports du Canada attribuera le niveau minimal d'assurance auquel devra souscrire chaque compagnie de chemin de fer, selon des critères précis axés sur le type et la quantité de marchandises dangereuses transportées.

Les compagnies de chemin de fer qui ne transportent que peu de marchandises dangereuses ou qui n'en transportent pas du tout devront contracter une assurance de 25 millions de dollars. Les compagnies de chemin de fer transportant des quantités plus importantes de marchandises dangereuses devront, au départ, détenir une assurance de 50 millions de dollars ou de 125 millions de dollars, selon le type et la quantité des marchandises dangereuses transportées. Un an plus tard, ces sommes doubleront et seront respectivement de 100 millions de dollars et de 250 millions de dollars. Grâce au caractère progressif de l'augmentation, les compagnies de chemin de fer d'intérêt local auront le temps de s'y adapter.

● (1220)

Enfin, les chemins de fer sur lesquels circulent des quantités importantes de marchandises dangereuses désignées, soit les chemins de fer de catégorie 1, le CN ou le CP, seront tenus de souscrire une assurance de 1 milliard de dollars. L'assurance d'une société ferroviaire devra couvrir des risques précis, y compris les dommages corporels ou la mort, les dommages matériels et les risques associés à la pollution.

Ces nouvelles exigences en matière d'assurance veilleront à ce que le risque lié aux activités d'une société ferroviaire soit évalué de manière objective en utilisant des critères précis et que l'assurance responsabilité civile contractée par la société ferroviaire corresponde à ce risque. Elles veilleront également à ce qu'il y ait une assurance suffisante pour couvrir l'ensemble des coûts de la vaste majorité des accidents possibles.

Dans le présent régime, il n'y a pas d'autres sources de fonds que nous pouvons utiliser dans le cas d'un accident catastrophique, outre le Trésor public. Le processus pour présenter des demandes dans de tels cas peut souvent être long et dispendieux, et les résultats pour les victimes sont incertains et se font attendre.

Le projet de loi C-52 s'assure que le régime de responsabilité et d'indemnisation des sociétés ferroviaires sera suffisant dans le cas d'un accident catastrophique, et ce, sans devenir un fardeau pour les contribuables. Il y arrive en créant un régime moderne à deux paliers pour couvrir les coûts des accidents impliquant du pétrole brut, comme celui de Lac-Mégantic. Le nouveau régime étendra la responsabilité d'indemnisation au-delà des sociétés ferroviaires pour inclure également les expéditeurs. Il définira aussi la responsabilité des sociétés ferroviaires en vue de donner aux demandeurs une plus grande certitude concernant l'indemnisation.

Dans le cas d'un accident ferroviaire impliquant le déversement de pétrole brut, une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale sera automatiquement tenue responsable sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'il y a eu faute ou négligence. Sa responsabilité sera limitée à son niveau minimum d'assurance et elle pourra s'adresser aux tribunaux pour réclamer une indemnisation auprès des parties en faute.

Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale seront également tenues responsables pour les déversements de pétrole brut mettant en cause des sociétés ferroviaires sous réglementation provinciale qui empruntent leurs voies ferrées. Ce faisant, tous les accidents ferroviaires impliquant des déversements de pétrole brut sur les voies ferrées fédérales seront couvertes par le nouveau régime.

Pour assurer que cette responsabilité est partagée comme il est établi dans le nouveau régime, le projet de loi apportera des modifications à l'article 137 de la Loi sur les transports au Canada pour clarifier que les sociétés ferroviaires ne pourront pas imposer leurs responsabilités envers les tiers aux expéditeurs, par exemple, au moyen d'un tarif douanier. Les compagnies d'assurance paieront dans un premier temps et, comme je l'ai mentionné, l'argent versé suffirait pour couvrir le coût de la plupart des accidents ferroviaires. Toutefois, si les dommages causés par un déversement de pétrole brut dépassaient le niveau d'assurance, le nouveau fonds d'indemnisation financé par les expéditeurs couvrirait le reste des coûts.

Les expéditeurs font partie de l'équation du pollueur-payeur et doivent partager les responsabilités associées au transport de leurs marchandises, ce qui tient compte du fait que les caractéristiques de leur produit contribuent aux risques et aux coûts associés à un accident.

Le fonds proposé sera financé au moyen d'une contribution imposée aux expéditeurs de pétrole brut. Cette contribution sera fixée à 1,65 \$ la tonne de pétrole la première année. Ensuite, elle sera rajustée tous les ans selon l'indice des prix à la consommation pour tenir compte de l'inflation.

La contribution sera perçue par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, puis sera remise au gouvernement et déposée dans un compte spécial du Trésor. Les sociétés ferroviaires seront tenues de tenir un registre de la perception de ces contributions.

*Initiatives ministérielles*

La ministre des Transports aura le pouvoir de lever cette contribution lorsqu'elle aura généré suffisamment de capitaux. Nous voulons amasser 250 millions de dollars, ce qui devrait être atteint en l'espace de cinq ans environ. Cette estimation est fondée sur une projection raisonnable de l'augmentation du transport de pétrole par voie ferroviaire dans les prochaines années. La ministre pourra alors rétablir la contribution, au besoin.

Le fonds financé par les expéditeurs sera géré par un administrateur nommé par le gouverneur en conseil. L'administrateur sera responsable d'établir et de payer les indemnités lorsque la limite de responsabilité de la société ferroviaire est atteinte.

Pour assurer la transparence, l'administrateur fera rapport au Parlement, par l'entremise de la ministre des Transports, sur la gestion du fonds. Le fonds fera également l'objet d'un examen spécial au moins une fois tous les cinq ans.

● (1225)

Dans le cas peu probable où les dommages causés par un accident ferroviaire dépassent à la fois la couverture d'assurance d'un chemin de fer et le montant qui se trouve dans le fonds d'indemnisation supplémentaire, le gouvernement fédéral puisera dans le Trésor pour payer le reste des coûts. Le gouvernement pourrait lui-même imposer aux chemins de fer sous réglementation fédérale des contributions spéciales afin d'accélérer le remboursement du montant prélevé sur le Trésor.

Le régime à deux niveaux s'appliquant en cas de déversement de pétrole brut offrira une large couverture pour ces types d'accidents. Il couvrira l'ensemble des pertes ou des dommages causés ainsi que les coûts engagés par la Couronne ou la province pour intervenir. La Couronne pourrait aussi demander à être dédommagée pour la perte de valeur des ressources publiques devenues inutilisables.

Nous transportons des quantités de plus en plus importantes de pétrole sur de longues distances au pays et nous savons que les déversements de pétrole brut peuvent causer des torts considérables à la population, à la propriété et à l'environnement. Comme nous reconnaissons la légitimité des préoccupations des Canadiens à l'égard du transport du pétrole par voie ferroviaire, nous nous adaptons à la situation actuelle en créant ce deuxième niveau d'indemnisation en cas de déversements importants de pétrole brut.

Le fait d'accroître l'indemnisation offerte dans les cas d'accidents ferroviaires ayant causé des déversements de pétrole brut viendra compléter les efforts que nous avons consentis récemment pour renforcer la sécurité ferroviaire, notamment pour ce qui est du transport des marchandises dangereuses, par exemple, en rehaussant les normes pour les wagons-citernes. Cependant, comme nous reconnaissons que le pétrole brut n'est pas le seul produit susceptible de causer des dommages importants en cas d'accident ferroviaire, ce régime a la souplesse voulue pour qu'il soit possible d'ajouter d'autres marchandises dangereuses par règlement à une date ultérieure. L'approche à deux niveaux présentée dans le projet de loi C-52 fera en sorte que l'on dispose de ressources suffisantes pour couvrir les dommages découlant d'un accident ferroviaire. Les exigences accrues en matière d'assurance permettront de tenir les compagnies de chemin de fer responsables et de verser des indemnités suffisantes pour la majorité des accidents susceptibles de survenir. Le fonds d'indemnisation supplémentaire constituera une autre source où il sera possible de puiser pour payer des indemnités en cas de déversements de pétrole brut. Il fera également en sorte que la responsabilité soit davantage partagée avec les expéditeurs.

La création de mécanismes de surveillance et d'application stricts est essentielle à la bonne marche du régime de responsabilité et d'indemnisation. Le Bureau de la sécurité des transports a constaté que les exigences réglementaires en vigueur au moment de l'accident survenu à Lac-Mégantic n'ont pas permis de s'assurer que l'assurance responsabilité de la compagnie de chemin de fer tenait compte d'une augmentation du risque. Le projet de loi établirait des mécanismes de surveillance et d'application plus sévères qui permettraient de vérifier que les compagnies de chemin de fer respectent les exigences du nouveau régime. Les compagnies de chemin de fer seront encore tenues d'aviser l'office de toute modification pouvant avoir une incidence sur l'assurance responsabilité. Toutefois, dans le cadre du nouveau régime, l'office pourra s'informer pour déterminer si les compagnies de chemin de fer respectent les exigences en matière d'assurance et devra révoquer ou suspendre le certificat d'aptitude de toute compagnie qui ne respecte pas le niveau minimal d'assurance responsabilité.

Le projet de loi prévoit aussi la possibilité d'infliger des sanctions administratives pécuniaires. Il s'agit d'un moyen supplémentaire de s'assurer que les compagnies de chemin de fer respectent les exigences. L'office pourrait imposer des sanctions administratives pécuniaires pouvant atteindre 100 000 \$ à toute compagnie de chemin de fer qui ne se conforme pas aux exigences des niveaux d'assurance ou qui omet de signaler un changement qui pourrait avoir une incidence sur son assurance. En outre, des sanctions administratives pécuniaires pouvant atteindre 100 000 \$ par infraction permettront de s'assurer que les compagnies de chemin de fer perçoivent et remettent les contributions des expéditeurs et tiennent des dossiers à ce sujet. La ministre des Transports peut désigner une personne qui aura la responsabilité d'évaluer la conformité des compagnies de chemin de fer et d'infliger les sanctions, au besoin.

Enfin, l'office disposera de toute la latitude voulue pour régir les modalités relatives aux renseignements nécessaires à la vérification du respect des exigences en matière d'assurance.

Ces mécanismes efficaces d'application de la loi favorisent une plus grande reddition de comptes et sont essentiels au bon fonctionnement du régime de responsabilité et d'indemnisation.

Les modifications proposées dans le projet de loi C-52 présentent un autre avantage: elles créent un régime de responsabilité et d'indemnisation comparable à ceux qui sont en vigueur dans d'autres secteurs. C'est le principe du pollueur-payeur, selon lequel les personnes qui causent des dommages dans le cadre de leurs activités devraient en assumer la responsabilité, qui a influencé les changements au régime ferroviaire dont nous sommes saisis aujourd'hui. Ce principe est aussi au coeur des régimes des pétroliers et les pipelines, ainsi que dans les secteurs nucléaire et de l'exploitation du pétrole et du gaz extracôtiers.

● (1230)

Il existe des liens particulièrement étroits entre le système proposé pour le transport ferroviaire et le système de sécurité des pétroliers: les deux régimes comportent deux volets, c'est-à-dire un volet assurance ainsi qu'un fonds financé par l'industrie. La responsabilité est partagée entre les différents participants à la chaîne d'approvisionnement. L'administration du fonds du système de sécurité ferroviaire, qui est financé par les expéditeurs, s'inspire également de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, un volet du système de sécurité maritime.

*Initiatives ministérielles*

Encore plus important, le système mis en place pour les accidents liés au pétrole brut, y compris le fonds financé par les expéditeurs, correspond au programme de développement responsable des ressources du gouvernement.

Je ne saurais trop insister sur l'importance des mesures proposées dans le projet de loi C-52. En plus d'améliorer la sécurité ferroviaire et le transport des matières dangereuses au Canada, ce projet de loi vise à combler les lacunes du régime de responsabilité et d'indemnisation en matière ferroviaire, qui ont été mises en évidence à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic.

Le principal objectif du régime de responsabilité et d'indemnisation renforcé pour le secteur ferroviaire, qui est proposé dans le projet de loi, est de garantir qu'à l'avenir, si un accident ferroviaire survient, les victimes seront entièrement indemnisées et l'environnement sera assaini. Comment? En tenant les sociétés ferroviaires et les expéditeurs responsables, et non en imposant ce fardeau aux contribuables.

Par conséquent, j'espère que tous mes collègues feront comme moi et qu'ils appuieront le projet de loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire pour qu'il soit adopté rapidement.

• (1235)

[Français]

**M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD):** Monsieur le Président, je suis heureux de poser une question à mon collègue concernant la sécurité ferroviaire. En effet, ma circonscription se trouve très près de Lac-Mégantic, soit à un peu plus d'une heure de cette région gravement touchée par une tragédie ferroviaire, comme tous mes collègues le savent.

Je suis content de constater que certaines mesures pourraient peut-être rassurer les citoyens et diminuer leur crainte. Effectivement, le message que j'entends le plus des gens de l'Estrie et de Lac-Mégantic, c'est qu'ils veulent que les entreprises responsables des déversements ou des accidents ferroviaires soient aussi tenus responsables des coûts à la suite d'une tragédie. Ces tragédies sont malheureuses et elles vont survenir encore probablement, puisque le nombre de wagons qui transportent du pétrole est en hausse et que la qualité des rails semblent être à la baisse. Ces tragédies pourraient donc se répéter; on l'a vu dans le Nord de l'Ontario.

Le député du gouvernement pourrait-il rassurer les citoyens de Lac-Mégantic et de la région de l'Estrie concernant la responsabilité des entreprises dans le cas d'un déversement qui cause des dommages irréparables?

[Traduction]

**M. Jeff Watson:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'en face, qui a travaillé sur les dossiers liés à l'aéroport de Sherbrooke, en collaboration avec le gouvernement. Nous le remercions de la contribution qu'il apporte à la Chambre.

Je peux lui garantir qu'en proposant ce projet de loi, le gouvernement ne veut pas seulement s'attaquer au problème de la responsabilité des sociétés ferroviaires sous réglementation fédérale. Il veut également veiller à ce que la responsabilité soit partagée lorsqu'il y a des accidents liés au pétrole brut et que les expéditeurs soient inclus dans le régime de responsabilité. Ainsi, un nouveau fonds serait établi. Cette nouvelle contribution permettrait de créer un fonds supplémentaire; ainsi, lorsque les sociétés ferroviaires dépasseraient leurs niveaux d'assurance, les expéditeurs seraient tenus de participer eux aussi au paiement des frais supplémentaires, le cas échéant. Il pourrait s'agir d'un dédommagement accordé aux victimes ou encore de mesures visant à assainir l'environnement. Il

pourrait aussi s'agir des coûts engagés par les forces municipales, par exemple les pompiers qui doivent combattre un incendie lié à un accident.

Beaucoup de frais sont énoncés dans le projet de loi. J'espère que le député l'appuiera.

**Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD):** Monsieur le Président, chaque fois qu'il y a eu un accident, surtout dans ma province, l'Alberta, le Bureau de la sécurité des transports a déterminé, après des accidents graves, que la compagnie de chemin de fer avait installé des rails défectueux qui n'avaient pas été détectés même si le gouvernement avait effectué des inspections et que l'industrie avait procédé à des surveillances, et qu'ils avaient tous les deux dit que les activités de transport devaient se poursuivre et que les rails ne présentaient aucun danger. Le fait que ces rails défectueux passent inaperçus préoccupe grandement le Bureau de la sécurité des transports.

Le député pourrait-il nous dire si, compte tenu de l'augmentation exponentielle du trafic ferroviaire dangereux, il croit qu'il est temps de revenir à un système de surveillance gouvernementale intensive?

• (1240)

**M. Jeff Watson:** Monsieur le Président, j'ai entendu parler ici d'une augmentation exponentielle du trafic du pétrole, et j'aimerais aborder cette question parce que, dans une étude récente, le comité permanent des transports a indiqué que le transport ferroviaire du pétrole avait baissé considérablement l'année dernière, par rapport à 2013. Je crois que le nombre de wagons de pétrole a diminué d'approximativement 35 000 en 2014. Cela ne veut pas dire qu'un redressement de l'économie ne pourrait pas permettre au transport ferroviaire du pétrole d'augmenter à nouveau. C'est pourquoi nous voulons mettre en place un régime fiable de responsabilité et d'indemnisation.

Le gouvernement prend évidemment à coeur la surveillance et le bon fonctionnement des systèmes de gestion de la sécurité. C'est pourquoi il favorise l'essor d'une culture de la sécurité au sein des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale dont elles doivent tenir compte dans l'application de leurs pratiques. Le gouvernement a augmenté de 10 % le nombre d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire, et d'environ 85 % le nombre d'inspecteurs chargés de surveiller le transport des marchandises.

Le gouvernement a pris très au sérieux les recommandations du vérificateur général et du Bureau de la sécurité des transports, et il leur donne suite afin de s'assurer que nous nous acquittons de nos responsabilités.

**M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC):** Monsieur le Président, dans son discours, le secrétaire parlementaire a parlé de certaines des consultations qui ont été menées dans le cadre du projet de loi et qui prévoyaient deux étapes. Je lui saurais gré de nous parler de certains des commentaires qui ont été formulés lors de ces consultations, notamment par la Fédération canadienne des municipalités et les gouvernements provinciaux, ainsi que de leur appui à l'égard du projet de loi.

**M. Jeff Watson:** Monsieur le Président, je remercie le député de Tobique—Mactaquac de son intervention et de l'excellent travail qu'il effectue dans ce dossier et en ce qui concerne d'autres questions importantes pour le gouvernement.

*Initiatives ministérielles*

Nous avons tenu de vastes consultations. Il s'agissait du processus en deux étapes auquel le député a fait allusion et dont j'ai parlé dans mon discours. Nous avons consulté les sociétés ferroviaires et les expéditeurs, qui seraient responsables conjointement du nouveau régime d'imputabilité et d'indemnisation. En outre, nous avons cherché à obtenir des renseignements techniques importants auprès des municipalités et d'autres intervenants et sollicité leurs commentaires. Ces consultations ont débouché sur les mesures contenues dans ce projet de loi.

Tout d'abord, nous donnons suite à notre engagement voulant que le régime de responsabilité soit partagé. Les sociétés ferroviaires ne devraient pas être les seules à être responsables; cette responsabilité devrait être partagée par les expéditeurs.

Le projet de loi prévoit également la création d'un nouveau fonds et explique comment les contributions seraient prélevées pour éviter que les contribuables soient tenus d'assumer les coûts liés aux travaux de nettoyage ou aux indemnités octroyées aux victimes. J'ai parlé plus tôt des premiers intervenants et des pompiers qui se rendent sur les lieux d'un incendie. Les coûts qu'ils doivent assumer pour procéder au nettoyage seraient totalement remboursés par les expéditeurs et les sociétés ferroviaires.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Monsieur le Président, la limite de responsabilité me trouble. Dans le cas de la tragédie de Lac-Mégantic, les dégâts s'élèvent à environ 400 millions de dollars. Or, la couverture d'assurance-responsabilité, elle, n'était que de 25 millions de dollars. À ce qu'on sache, les contribuables doivent donc assumer des frais de 375 millions de dollars.

Même si ce fonds était mis en oeuvre intégralement, il y manquerait toujours 125 millions de dollars. Comme par hasard, c'est pratiquement la somme que le gouvernement du Canada a demandé au Québec de payer pour couvrir les ratés du régime de réglementation fédéral et l'incapacité des propriétaires des trains — qui sont assujettis à la réglementation fédérale — de limiter les dégâts causés à Lac-Mégantic.

Les provinces et les municipalités devront-elles encore payer la note comme elles doivent le faire dans le cas de l'accident survenu à Lac-Mégantic? Le gouvernement compte-t-il rembourser les 155 millions de dollars que le Québec a déjà déboursés à cause de la catastrophe de Lac-Mégantic? Comme il s'agissait d'une société de chemin de fer réglementée par le fédéral, le gouvernement assurera-t-il aussi une part accrue des dépenses?

• (1245)

**M. Jeff Watson:** Monsieur le Président, je ne sais pas trop si le député a lu le projet de loi C-52. On peut en effet y lire que les sociétés responsables des chemins de fer d'intérêt local devront avoir une assurance-responsabilité plus élevée dont le montant sera fonction du type et du volume de marchandises dangereuses qu'elles transportent. C'est là l'un des premiers moyens qui feront en sorte que les sociétés ferroviaires seront davantage responsables de la sûreté du transport ferroviaire de marchandises dangereuses et, plus particulièrement, du pétrole brut.

En plus de la couverture accrue d'assurance-responsabilité, mentionnons aussi le fonds d'indemnisation supplémentaire. Comme je l'ai dit, nous avons fixé ce fonds à 250 millions de dollars, mais les modalités d'utilisation et la manière dont les contributions seront prélevées donnent une certaine latitude. L'État aurait recours à ces moyens pour être remboursé.

L'examen quinquennal prévu par le projet de loi permettra aussi, si les risques venaient à changer, de réexaminer la situation et d'ajuster au besoin le montant du fonds.

**Mme Linda Duncan (Edmonton—Strathcona, NPD):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de vous informer que je partagerai le temps qui m'est imparti avec le député de Timmins—Baie James.

J'interviens aujourd'hui pour parler du projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire. J'aimerais dire, d'entrée de jeu, que je suis heureuse, à l'instar de mes collègues, de constater que le gouvernement commence, à tout le moins graduellement, à proposer des réformes pour répondre aux préoccupations de la population canadienne. Bon nombre des mesures prévues dans le projet de loi sont les bienvenues, même si nous aimerions proposer au comité d'autres changements et ajouts importants.

Je recommande en priorité que nous reconnaissons que la responsabilité et le pouvoir de réglementer le secteur ferroviaire, particulièrement les grands chemins de fer, incombent presque exclusivement au gouvernement fédéral. Or, c'est un mandat qui, à la lumière de ma propre expérience, n'a pas souvent été rempli efficacement, tant pour ce qui est de prévenir les catastrophes liées aux chemins de fer que d'y réagir.

Les risques que présente le transport ferroviaire de matières dangereuses, qui connaît une augmentation exponentielle, pour les collectivités canadiennes continuent de susciter de grandes inquiétudes chez une grande partie de la population, dont les citoyens de ma circonscription et, franchement, tous les Albertains. Pourquoi une telle inquiétude? Un pourcentage important du fret ferroviaire de matières dangereuses prend sa source en Alberta, à destination ou en provenance de la province. Chaque fois que je fais la route entre chez moi et l'aéroport pour me rendre à Ottawa, je vois, le long de l'autoroute, de longs convois de wagons-citernes. L'été, mon chalet tremble lors du passage des wagons lourdement chargés, et je prie tout bas pour que le train ne déraile pas. Je vais vous faire part de ma réaction et de ma crainte dans un instant.

J'entends régulièrement des citoyens se plaindre d'être retardés tous les jours, lorsqu'ils se rendent au travail ou à l'école, par les convois de wagons-citernes qui interrompent la circulation. D'immenses terminaux ferroviaires où sont entreposés et garés des wagons-citernes chargés ont été construits dans l'est de ma circonscription, près d'entreprises, d'une université et du réseau routier emprunté tous les jours par les gens pour se rendre au travail. Les habitants de ma circonscription, Edmonton—Strathcona, ont vivement applaudi la décision prise dernièrement par le Canadien Pacific de retirer certaines des voies ferrées sur lesquelles, il y a quelques semaines encore, des wagons-citernes étaient garés, sans mesure de sécurité, directement au cœur du district historique d'Old Strathcona, à Edmonton, à quelques mètres seulement d'habitations, d'entreprises et d'un réseau routier achalandé.

Il y a quelques années, le conseil municipal d'Hardisty s'est montré préoccupé par la construction d'un gros terminal ferroviaire pour le pétrole brut, en copropriété avec des Américains, où 120 wagons-citernes pouvaient être chargés par jour. À Bruderheim, au plus gros terminal de pétrole brut, on charge automatiquement 180 wagons-citernes, ou 700 barils, et des trains de 13 wagons de bitume dilué partent chaque jour pour les États-Unis.

*Initiatives ministérielles*

J'ai rencontré des Albertains qui protestaient contre le fait qu'une voie d'évitement du CN, qui servait auparavant à charger le grain entreposé dans les silos, maintenant désaffectés, située à 30 mètres de deux réserves fauniques, à moins de 200 mètres de deux habitations et à 700 mètres d'un terrain de golf a été convertie pour manoeuvrer des wagons-citernes d'Imperial Oil. Le conseiller du comté de Strathcona, Alan Dunn, a qualifié d'abomination la décision de faire des manoeuvres d'aiguillage de wagons-citernes sur des voies situées au milieu de la campagne, dans des secteurs résidentiels et agricoles.

Les Albertains ont été témoins de 3 421 accidents ferroviaires au cours de la dernière décennie, dont 1 700 déraillements, qui ont causé la mort de 122 personnes et 13 évacuations. L'énorme augmentation du transport ferroviaire de matières dangereuses, conjuguée à la tragédie de Lac-Mégantic et aux déraillements fréquents de trains qui transportent des produits dangereux, inquiète maintenant davantage la population, et nombreux sont ceux, y compris les conseillers municipaux, qui réclament l'intervention du gouvernement fédéral.

Pour vous faire mieux comprendre les préoccupations que le trafic ferroviaire de produits dangereux suscite chez les Albertains et le fait qu'ils ont de moins en moins confiance dans le gouvernement à ce sujet, je vais vous donner les grandes lignes de seulement trois accidents ferroviaires importants qui sont survenus en Alberta au cours des trois dernières décennies.

Tout d'abord, il y a eu la collision survenue à Hinton en 1986 entre un train de marchandises du CN et un train de passagers de VIA Rail où 23 personnes ont perdu la vie et 95 autres ont subi de graves blessures. Depuis l'accident de Dugald en 1947 et avant la tragédie de Lac-Mégantic, c'était la catastrophe ferroviaire la plus grave survenue au Canada. L'enquête qui a suivi a mis au jour des lacunes graves dans les méthodes utilisées par les employés du CN. Une commission d'enquête s'est penchée sur l'écrasement. Après 26 jours d'audiences publiques, le juge René Foisy, de la Cour du Banc de la Reine de l'Alberta, a pointé du doigt la culture des employés de chemins de fer qui donnent la priorité à la loyauté et à la productivité au détriment de la sécurité.

● (1250)

En août 2005, le déraillement d'un train a entraîné le déversement de plus de 700 000 litres de mazout C et de 88 000 litres d'huile cancérigène sur la rive nord du lac Wabamun, au-dessus du village de villégiature estivale de Whitewood Sands. Plus de 500 000 litres de produits chimiques se sont déversés dans le lac, mais seulement la moitié a pu être récupérée.

Des milliers de bénévoles ont ratissé la berge pour ramasser des boules de goudron ou sauver des oiseaux et des animaux sauvages mazoutés. Les berges des terres sacrées de la Première Nation Paul étaient mazoutées. La commission environnementale provinciale chargée d'évaluer l'intervention du gouvernement a dit que cet événement était une catastrophe pour la collectivité et un désastre environnemental. La baignade, la navigation de plaisance et la pêche ont été interdites pendant une année complète sur cet important lac récréatif.

Qui aurait pensé que, dans la capitale pétrolière du Canada, si près d'Edmonton, il était impossible d'avoir accès à l'équipement ou à l'expertise nécessaires pour intervenir adéquatement lors d'un désastre environnemental de cette ampleur? Ce fut un réveil brutal, mais sommes-nous maintenant vraiment réveillés ou prêts?

La province avait, à tout le moins, formé une commission spéciale pour critiquer l'intervention ratée et recommander le renforcement

des mesures d'intervention d'urgence, mais le responsable de la réglementation ferroviaire, en l'occurrence le gouvernement fédéral, n'a pas emboîté le pas. La commission a conclu que l'intervention était complètement ratée et que la préparation aux situations d'urgence laissait à désirer. Elle a entre autres recommandé que soient déterminées les responsabilités de chaque gouvernement, notamment à l'égard des terres et des peuples autochtones, et que soient améliorées la gestion de la prévention des risques et des interventions dans le secteur du transport ferroviaire.

Le Bureau de la sécurité des transports a déterminé que le train avait déraillé en raison du remplacement de rails par de l'équipement usagé défectueux. Malgré ces conclusions et recommandations, une décennie plus tard, un autre train transportant du pétrole brut et du gaz de pétrole liquéfié a déraillé à Gainford, à quelques kilomètres à peine du lac Wabamun. D'après le rapport du Bureau de la sécurité des transports, la chaleur de l'explosion et du feu était si extrême qu'une maison située de l'autre côté de l'autoroute a été endommagée par les flammes. La route Transcanadienne a dû être fermée et quelque 100 résidents ont dû être évacués. Comme lors du déraillement du lac Wabamun, le Bureau de la sécurité des transports a conclu que le train avait déraillé en raison de rails défectueux, problème que ni les inspecteurs du ministère des Transports ni les inspecteurs du CN n'avaient remarqué. Je signale qu'un autre déraillement s'était produit au même endroit deux semaines plus tôt.

Les conservateurs ont promis à maintes reprises de corriger les faiblesses liées aux inspections de sécurité et aux mesures visant à assurer la conformité des opérations ferroviaires. Ils n'ont toujours pas honoré entièrement cette promesse. Comme mon collègue l'a signalé, les gouvernements libéraux et conservateurs qui se sont succédé ont, pour la plupart, laissé les sociétés ferroviaires s'autoréglementer et inspecter elles-mêmes leur matériel roulant et leurs voies ferrées. Ce n'est manifestement pas la bonne approche. Le trafic ferroviaire est maintenant devenu une importante opération industrielle.

Malgré le volume croissant de trafic ferroviaire dangereux et les graves déraillements qui y sont attribuables, Transports Canada n'a apparemment embauché qu'un inspecteur de plus pour assurer la sécurité ferroviaire, et le budget de la Direction générale de la sécurité ferroviaire a été réduit de presque 20 %. Nous devons adopter une réglementation plus stricte à l'égard du trafic ferroviaire dangereux, et nous devons intensifier les activités en matière d'inspection et d'application de la loi.

Le projet de loi C-52 propose quelques réformes importantes pour régler la question de l'indemnisation après un désastre ferroviaire. Ainsi, il prévoit une assurance minimum pour les sociétés ferroviaires qui transportent des marchandises dangereuses, un fonds de secours aux victimes de catastrophes et des pouvoirs nettement plus importants au ministre, au Cabinet et aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire. Toutefois, ces mesures portent davantage sur les coûts et le nettoyage après coup. Elles ne font rien pour prévenir d'autres accidents. Le gouvernement fédéral doit agir pour éviter des catastrophes ferroviaires, entre autres en exigeant une révision et une évaluation complètes, ouvertes, et publiques de tous les projets mis de l'avant par le secteur ferroviaire et ses clients en vue de construire de nouvelles installations ou d'accroître nettement le volume de marchandises dangereuses transportées.

*Initiatives ministérielles*

L'industrie ferroviaire est le seul grand secteur industriel qui est presque totalement exempté des lois fédérales sur l'évaluation environnementale. Étrangement, à l'heure actuelle, les lois fédérales l'excluent également de tout examen public approfondi. Le règlement d'application de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale exige que les opérations de l'industrie ferroviaire soient soumises à un examen uniquement lorsqu'elles ont des effets sur certains refuges d'oiseaux migrateurs.

La ministre de l'Environnement a le pouvoir d'ordonner qu'un projet de trafic ferroviaire fasse l'objet d'une évaluation environnementale lorsqu'il est susceptible de causer des effets environnementaux négatifs ou de préoccuper le public. Jusqu'ici, elle n'a pas exercé ce pouvoir, malgré la multiplication des menaces éventuelles pour la vie et l'environnement.

Le gouvernement pourrait également étendre les pouvoirs de l'Office national de l'énergie pour veiller à ce que toutes les exportations de produits pétroliers dangereux, aussi bien par pipeline que par rail, fassent l'objet d'un examen, et pas seulement les exportations par pipeline.

• (1255)

D'ailleurs, en Alberta, la Première Nation des Chipewyans d'Athabasca, a demandé l'élargissement du mandat de l'Office national de l'énergie.

Je répondrai avec plaisir aux questions sur mes observations et sur les mesures que le gouvernement devrait prendre.

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, je remercie ma collègue d'Edmonton—Strathcona pour son travail assidu en matière de sécurité ferroviaire. Je me rappelle très distinctement le déraillement ferroviaire qui a touché le lac et ses conséquences sur sa maison de campagne. Je ne vais pas me risquer de nouveau à essayer de prononcer le nom du lac. Je m'excuse auprès de ma collègue d'Edmonton—Strathcona.

La députée convient-elle, très précisément, que nous devrions en faire beaucoup plus pour déterminer les marchandises les plus instables transportées par rail au lieu d'avoir une définition qui englobe un grand nombre sous une même catégorie? J'espère que ma question n'est pas trop vague, mais j'ai confiance que ma collègue d'Edmonton—Strathcona saura la comprendre.

**Mme Linda Duncan:** Monsieur le Président, la députée fait une bonne suggestion. Elle propose que nous fassions adopter une nomenclature plus précise des marchandises instables.

Bien honnêtement, je crois que nous devons aller encore beaucoup plus loin. Je trouve absurde que l'un des principaux secteurs industriels du Canada — un secteur très rentable qui appartient malheureusement en grande majorité à des intérêts américains — soit totalement exempté des évaluations environnementales approfondies en vue de déterminer les possibles menaces à la santé ou à l'environnement.

Selon moi, ce que propose la députée pourrait faire partie de l'examen global. Je rappelle que nous avons construit nos chemins de fer le long de nos lacs et de nos rivières, parce que nous avions besoin à l'époque de l'eau pour refroidir les moteurs. Il est temps de nous pencher sur les collectivités et les cours d'eau susceptibles d'en subir les conséquences. Je crois qu'il est grand temps de modifier la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et d'examiner attentivement les manières de scruter à la loupe les répercussions de ce secteur à l'avance, au lieu de tout simplement essayer d'offrir des indemnités après le fait.

[Français]

**Mme Ève Pécelet (La Pointe-de-l'Île, NPD):** Monsieur le Président, c'est sûr que la législation est extrêmement importante. Toutefois, la principale responsabilité du gouvernement est de la faire appliquer. Ma collègue en a parlé un peu dans son discours et j'espère qu'elle pourra en dire davantage.

C'est donc bien beau, ce que nous adoptons aujourd'hui. Toutefois, sachant que les budgets ont été considérablement réduits et qu'un seul inspecteur a été embauché depuis la tragédie de Lac-Mégantic, comment exactement le gouvernement entend-il veiller à la sécurité des Canadiens en ce qui a trait au transport ferroviaire s'il n'y met pas les ressources nécessaires et qu'il ne prend pas des mesures extrêmement importantes pour faire respecter la loi?

Une assurance, c'est bien beau, mais nous voulons prévenir les accidents d'abord et avant tout. Nous ne voulons pas simplement pallier les problèmes causés par les accidents. J'aimerais que ma collègue s'exprime sur cette question.

[Traduction]

**Mme Linda Duncan:** Monsieur le Président, compte tenu de l'augmentation de la quantité de matières dangereuses transportées, il est absolument essentiel de prévoir un examen beaucoup plus large, et pas seulement à l'égard des fonctionnaires chargés de procéder aux inspections et de délivrer des arrêtés pour protéger le public. Il faut absolument que le gouvernement fédéral assume ses responsabilités en procédant au même genre d'examen que son homologue albertain a adopté en 2004.

Nous aurions intérêt — et les membres du comité aussi, lorsqu'ils examineront le projet de loi — à tirer des leçons de l'incapacité lamentable de tous les organismes fédéraux d'intervenir, à la suite de ce déversement, pour protéger la pêche dans le lac Wabamun et répondre rapidement aux besoins des Premières Nations, ce qu'ils n'ont pas du tout fait alors qu'ils en ont la responsabilité. Puisque, de toute évidence, nous n'étions pas préparés à intervenir à la suite d'un tel déversement en Alberta, qui est pourtant la capitale pétrolière du Canada, comment diable serions-nous en mesure d'intervenir si un déversement semblable de matières dangereuses se produisait ailleurs au Canada?

Il faut un examen beaucoup plus large et non strictement rattaché à des mesures législatives à la portée limitée. Le temps est venu de procéder à un examen en profondeur de notre capacité à prévenir les catastrophes de ce genre ainsi que de notre état de préparation à y réagir efficacement.

• (1300)

**M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD)** Monsieur le Président, comme toujours, c'est pour moi un grand honneur de parler au nom des gens de Timmins—Baie James. Je suis très fier de discuter du projet de loi C-52, mesure législative très importante pour la Chambre. J'aimerais ouvrir une petite parenthèse pour dire qu'il est agréable, pour faire changement, de débattre d'un projet de loi qui peut être utile au public canadien au lieu des nombreux dossiers bizarres que nous avons traités. La question de la sécurité ferroviaire est très préoccupante. Le gouvernement doit intervenir.

Nous avons été témoins de la catastrophe horrible survenue à Lac-Mégantic, où tant de gens ont perdu la vie inutilement. Cependant, nous devons aussi composer avec une hausse énorme du transport de pétrole brut, de pétrole lourd et de bitume en provenance de l'Alberta et de la Saskatchewan. Le pétrole déversé à Lac-Mégantic provenait des champs de Bakken et était très combustible. Il s'agit là de questions qui doivent être prises très au sérieux.

Cela étant dit, l'industrie du pétrole n'est pas la seule à être visée. Nombre de nos secteurs industriels ont un rôle important à jouer par l'intermédiaire des liens qu'ils entretiennent avec les chemins de fer. J'habite littéralement juste en face de la société Ontario Northland et, chaque jour, d'énormes wagons-citernes d'acide sulfurique arrivent de la fonderie de Rouyn-Noranda, au Québec. Nous avons eu des déversements — de véritables catastrophes.

Cependant, les types de déversements que nous avons observés de plus en plus fréquemment avec l'augmentation de la circulation, surtout dans le secteur pétrolier, ont soulevé de nombreuses questions de sécurité. Dans ma propre région, nous avons eu trois déraillements au cours des derniers mois: un à Hornepayne et deux à Gogama. L'un des trois cas a causé un déversement de pétrole lourd dans la rivière Mattagami à l'endroit exact où les poissons se reproduisent, selon ce que j'ai cru comprendre. On a tellement travaillé à bâtir un meilleur écosystème pour les poissons dans cette partie de la Mattagami. Le fait de voir brûler du pétrole lourd à cet endroit est une abomination ainsi qu'une tragédie aux plans économique et environnemental pour les personnes qui vivent le long de la rivière et, en fait, pour tous les habitants de ma région du Nord de l'Ontario, car le réseau hydrographique de la Mattagami est très étendu.

Il n'est pas très réconfortant d'entendre le CN et Transports Canada promettre que tout redeviendra rapidement comme avant. D'après le ministre, le milieu pourra être rétabli à 99,99 %. J'ai du mal à imaginer que les choses puissent revenir à la normale aussi facilement après un déversement de pétrole brut dans une zone de frai de poissons. Pensons à ce qui s'est produit à Kalamazoo, au Michigan, quand le pipeline d'Enbridge a éclaté. L'alarme a été transmise aux responsables d'Edmonton, mais ils n'ont rien fait pendant 18 heures. Ce déversement a détruit une grande section de la rivière Kalamazoo. Cinq ans ont passé, l'eau est toujours de piètre qualité, et il a fallu déboursier plus d'un milliard de dollars pour réparer les dégâts à l'environnement. On parle donc de problèmes graves.

Il faut revenir un peu en arrière pour donner un certain contexte historique. Avant que la circulation de pétroliers augmente en flèche, certains croyaient, sur la foi des arguments avancés par le gouvernement libéral de l'époque, que tout irait mieux si on laissait ces activités s'autoréguler. Selon cette foi aveugle, le capital posséderait soudainement un sens du devoir public. Donc si on éliminait les postes d'inspecteurs — que ce soit dans l'industrie de la viande, en santé et sécurité, ou pour l'inspection des voies ferrées — et qu'on laissait les entreprises s'autoréguler, les gens feraient plus d'argent, ce qui serait, en quelque sorte, pour le bien commun.

Le Bureau de la sécurité des transports a dit que Transports Canada et les sociétés faisaient peu de cas de la sécurité. Des problèmes d'une gravité telle ont été soulevés que, après le dernier déversement à Gogama, le Centre for Biological Diversity a déclaré — et je ne pense pas que cela soit exagéré — que l'industrie pétrolière et l'industrie ferroviaire jouent à la roulette russe avec la vie des gens et avec l'environnement, compte tenu du fait que ces trains de marchandises passent au centre de nombreuses collectivités dans notre pays.

Cela dit, nous devons chercher une solution à long terme. Invariablement, les conservateurs nous servent le même argument quand il y a un déraillement de train, un accident quelconque ou n'importe quel problème lié au transport du pétrole. Ils sautent sur l'occasion pour affirmer qu'il nous faut de nouveaux pipelines, et que les néo-démocrates doivent y être favorables. C'est un argument faux

### *Initiatives ministérielles*

et bizarre, mais cela ne me surprend pas de la part des conservateurs, puisqu'ils sont à la solde des grandes sociétés pétrolières.

● (1305)

J'ai remarqué que de plus en plus de députés libéraux utilisent souvent cet argument eux aussi. Hier, pendant que nous parlions de sécurité ferroviaire, j'ai été étonné d'entendre ce que le député de Trinity—Spadina disait au sujet des pipelines. Je pense qu'il ne comprend pas que la question n'est pas de faire un choix entre deux options, mais bien d'assurer la sécurité publique. Nous sommes un pays où les ressources doivent être transportées. Peu importe le moyen choisi pour transporter des marchandises, il faut le faire en donnant la priorité à la sécurité et non pas à l'opportunisme.

Je dirai au député de Trinity—Spadina, qui estime que le NPD a tort de s'inquiéter à propos des pipelines, que le problème des pipelines et du transport ferroviaire est le même. Quels sont les mécanismes de protection existants lorsqu'il s'agit de transporter du bitume brut dans des oléoducs qui ont 40 ans? C'est une question à laquelle le public doit obtenir une réponse.

Qu'on s'en fasse au sujet de la canalisation 9 dans la ville de Toronto ou du projet de pipeline dans les montagnes de la Colombie-Britannique, le problème demeure la sécurité. Où sont les valves de fermeture? Quel genre de surveillance sera exercée? Quel genre de mesures correctives pourraient être prises dans l'éventualité d'une rupture? Advenant une rupture dans les chaînes de montagnes de la Colombie-Britannique, comment allons-nous remettre les lieux en état? Nous savons que ce serait impossible. Si la canalisation 9 se rompt à Toronto, comment pourrions-nous assurer la sécurité des citoyens?

C'est un faux argument de dire que les néo-démocrates doivent choisir entre les pipelines et le train. Nous disons que, quelle que soit la méthode retenue pour transporter les ressources naturelles du pays, la question de la sécurité de la population doit être débattue dès le début. Nous devons examiner la question de la sécurité de l'industrie pétrolière au Canada dans une perspective globale et à long terme. Quelle sorte de pays a une vision du développement économique qui consiste à prendre les ressources brutes et à les expédier à des milliers de kilomètres pour les charger à bord de navires sur le Saint-Laurent qui les transporteront en Chine où elles seront transformées? Voilà une conception du développement économique qui est bizarre et qui manque de vision.

Notre pays possède d'immenses ressources. Or, nous devrions miser sur la valeur ajoutée, car cela nous permet non seulement de créer des emplois, mais aussi de faire en sorte que le transport de la ressource soit moins risqué, attendu qu'il ne s'agira pas d'un produit instable comme du pétrole de Bakken brut. En lieu et place, le pétrole serait raffiné en Alberta ou en Saskatchewan avant d'être transporté.

Comme nous l'a démontré la catastrophe de la rivière Kalamazoo, le problème avec le bitume, c'est qu'il est beaucoup plus difficile à nettoyer que le pétrole. Cet aspect doit être compensé et la meilleure façon d'y arriver est de procéder à la mise en valeur et à la transformation à la source. C'est un enjeu qui mérite d'être envisagé à long terme.

*Initiatives ministérielles*

Quant à mes collègues du Parti conservateur et au premier ministre qui s'apprête à créer cette superpuissance énergétique, nous constatons après huit ans de propos emphatiques que rien de cela ne s'est réalisé, faute d'un engagement égal et nécessaire en matière d'environnement. Sur la scène internationale, le Canada est de plus en plus perçu comme un marginal par rapport à ces questions. Si nous allons exploiter des ressources non renouvelables, nous devons montrer que nous nous préoccupons bel et bien de l'environnement.

Le président Obama a rejeté le projet Keystone XL, au grand dam du chef du Parti libéral et du premier ministre. L'EPA a déclaré, au sujet de ce projet, qu'il ne servait pas les intérêts des États-Unis et qu'il aurait comme effet d'augmenter les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère de 1,37 milliard de tonnes métriques. Les États-Unis ont demandé au gouvernement canadien ce qu'il a fait, après toutes ses bourdes au sujet de ses mesures d'économie de l'énergie, pour s'assurer qu'elles tiennent compte de sa vision à long terme en matière d'environnement. Le gouvernement n'a pu répondre que par d'autres boniments et en disant qu'il n'accepterait pas qu'Obama lui dise non. Eh bien, le président Obama et les démocrates ont fait la sourde oreille. Si nous ne parvenons pas à trouver un juste équilibre entre l'environnement et la sécurité à long terme, ils ne formeront pas de partenariat avec nous.

Sur le plan du transport du pétrole et des ressources naturelles, dont notre pays regorge, nous devons concilier l'environnement, la durabilité et la sécurité publique. Nous ne pouvons pas compromettre la sécurité publique, parce que c'est tout simplement inacceptable et que les Canadiens ne toléreront pas une autre tragédie comme celle de Lac-Mégantic.

C'est pourquoi j'appuie le projet de loi. Je pense que c'est un premier pas, mais que nous avons beaucoup de chemin à faire pour régler ce problème.

• (1310)

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais revenir à certaines observations faites par le député.

Il faut notamment tenir compte du pourcentage d'augmentation du trafic ferroviaire observé au fil des années. Beaucoup de Canadiens sont préoccupés par la quantité de pétrole, de gaz et d'autres marchandises qui sont transportées partout au pays. Les pipelines sont une solution de rechange, et c'est pour cela que j'ai été quelque peu intrigué lorsque le député a parlé de l'opposition du NPD au projet d'oléoduc Keystone. Il semble que le NPD s'oppose à tous les pipelines. Or, les pipelines ont l'avantage d'alléger le trafic ferroviaire.

Le député admet-il que, si nous pouvions obtenir l'approbation sociale nécessaire pour construire des pipelines, nous pourrions alléger la pression exercée sur notre réseau ferroviaire, dans l'intérêt de tous les Canadiens? Le député pourrait-il au moins admettre que le transport de ce produit par pipeline a ses avantages? Si c'est le cas, y a-t-il un projet de pipeline que le NPD serait prêt à appuyer?

**M. Charlie Angus:** Et voilà, monsieur le Président, tout est dit.

Chaque fois qu'on soulève la question de la sécurité publique et la nécessité d'en faire une priorité, que font les libéraux? Ils disent que nous devons appuyer la construction de pipelines, et que leur chef est en faveur du projet d'oléoduc Keystone XL. Or, le chef du Parti libéral s'est fait rabrouer par M. Obama car ce projet était insensé.

Si les libéraux croient que nous devrions tout simplement appuyer la construction de pipelines, je me demande ce qui cloche chez eux.

Nous estimons que, à l'instar des pipelines, le trafic ferroviaire doit être sécuritaire.

J'aimerais poser la question suivante à mon collègue. Le chef du Parti libéral a-t-il parlé du projet d'oléoduc Northern Gateway avec les Britanno-Colombiens? A-t-il parlé avec Kinder Morgan?

N'importe quel résidant de l'Ouest canadien qui viendrait dans l'Est nous dirait que, si nous voulions construire un pipeline, nous aurions avantage à lui donner l'assurance qu'il serait sécuritaire, contrairement au Parti libéral, qui soutient qu'un autre déraillement de train est une bonne nouvelle pour l'industrie des pipelines. C'est un faux argument.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention le discours de mon collègue de Timmins—Baie James, qui est toujours pertinent et facile à comprendre pour l'ensemble d'entre nous.

Quelques jours après les événements tragiques de Lac-Mégantic, j'étais sur place pour observer par moi-même l'ampleur des dommages physiques. J'ai aussi pu constater la détresse humaine et la résilience des Méganticois.

Nous savons aujourd'hui que la facture pour remettre le site en état s'élève quelque 400 millions de dollars.

Mon collègue a-t-il trouvé une explication dans le projet de loi? On parle toujours de faire un pas dans la bonne direction. Ce n'est jamais suffisant.

Comment se fait-il qu'on ait fixé un plafond de 250 millions de dollars au fonds de secours aux sinistrés, alors que dans l'exemple le plus probant qu'on ait, nous savons déjà que nous sommes au-dessus de 250 millions de dollars?

Quelle règle mathématique permet aux conservateurs de faire si peu pour un problème si grave?

**M. Charlie Angus:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question. J'ai beaucoup de respect pour son travail à la Chambre.

Il est clair que ce projet de loi est une petite étape nécessaire. Il faut que ce gouvernement mette en place un plan pour assurer la sécurité des citoyens et citoyennes du Canada. En outre, nous avons besoin d'une vision à long terme pour le développement des ressources naturelles.

Ce gouvernement a refusé de discuter de l'obligation de protéger la sécurité des gens et des collectivités et de protéger l'environnement. Notre avenir économique passe par une économie dont la pierre angulaire est la sécurité et une économie durable pour notre pays.

• (1315)

[Traduction]

**M. Wladyslaw Lizon (Mississauga-Est—Cooksville, PCC):** Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le secrétaire parlementaire pour l'Infrastructure et les Collectivités.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de prendre la parole pour souligner les mesures que le gouvernement est en train de prendre afin d'améliorer la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses, en général, et les normes applicables aux wagons-citernes, en particulier.

*Initiatives ministérielles*

On l'a déjà dit, mais il est bon de le répéter: la sécurité publique et la prévention des accidents sont la priorité du gouvernement. Cela a toujours été le cas et cela continuera de l'être. Le gouvernement demeure résolu à préserver la sécurité de tous les Canadiens et à prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer leur sécurité le long des axes de transport de liquides inflammables comme le pétrole brut. Les accidents qui se sont produits dernièrement, comme la tragédie de Lac-Mégantic, au Québec, et encore plus récemment, celui de Gogama, en Ontario, renforcent notre volonté de mettre en place un dispositif approprié qui protégera tous les Canadiens.

Le gouvernement a pris diverses mesures pour accroître la sécurité du transport ferroviaire et du transport de marchandises dangereuses, à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic qui s'est produite en juillet 2013. Nous avons également donné suite aux recommandations du rapport du vérificateur général de l'automne 2013. Depuis le déraillement du train à Lac-Mégantic, nous avons pris des règlements pour resserrer les normes applicables aux wagons-citernes.

Le 23 avril 2014, au titre de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, Transports Canada a publié un ordre préventif exigeant le retrait progressif immédiat des wagons-citernes les moins résistants aux chocs, les DOT-111, pour le transport des marchandises dangereuses. Environ 5 000 wagons-citernes d'Amérique du Nord ne peuvent plus servir au transport de marchandises dangereuses au Canada, mais ils peuvent par contre être réaménagés pour le transport de marchandises non dangereuses.

Le 2 juillet 2014, Transports Canada a publié des règlements visant à actualiser les normes des wagons-citernes DOT-111, afin que ces wagons aient une paroi en acier plus épaisse, un demi bouclier protecteur et des éléments de protection des raccords supérieurs. Tous les nouveaux wagons-citernes dédiés au transport de marchandises dangereuses, de produits corrosifs et de liquides inflammables doivent respecter cette norme minimale. Par ailleurs, un wagon-citerne peut être ou non doté d'une chemise.

Transports Canada exige également une preuve de la classification des marchandises dangereuses.

Le 18 juillet 2014, le ministère a annoncé qu'il allait imposer le retrait progressif des wagons-citernes DOT-111, et appliquer une norme encore plus sévère aux wagons-citernes qui seront destinés au transport de liquides inflammables, afin de remplacer les wagons CPC-1232. Ces nouveaux wagons-citernes auront des parois en acier plus épaisses, ils seront chemisés et bien isolés. Ils auront aussi un bouclier protecteur complet, des éléments de protection des raccords supérieurs, et un nouveau robinet de déchargement par le bas. La réglementation proposée exigera également le réaménagement des wagons CPC-1232 et DOT-111, afin d'en améliorer les caractéristiques et la résistance aux chocs.

Le gouvernement travaille en étroite collaboration avec le gouvernement américain, afin d'harmoniser le plus possible les normes applicables aux wagons-citernes ainsi que les délais pour la mise à niveau des wagons. Nous sommes en train de mettre la dernière main aux normes qui s'appliqueront à la prochaine génération de wagons-citernes destinés au transport de liquides inflammables. Ces nouvelles normes permettront de réduire les risques de fuite de liquide, en cas de déraillement. Ce nouveau modèle de wagon, qui a été mis au point promptement, nous permettra de retirer progressivement les wagons DOT-111 et CPC-1232 du transport de liquides inflammables par voie ferrée.

Le nouveau modèle de wagon est le plus résistant qui soit pour le transport de liquides inflammables. De plus, comme il l'a annoncé le

23 avril 2014, le gouvernement imposera des exigences quant au calendrier de mise à niveau ou de retrait progressif des wagons-citernes traditionnels de type DOT-111, qui sont ceux qui présentent le plus de risques.

● (1320)

La nouvelle norme de wagons-citernes TC-117, qu'on appelait avant la TC-140, sera la nouvelle norme que les constructeurs de wagons-citernes devront respecter pour le transport de liquides inflammables appartenant aux groupes d'emballage I, II et III, comme le pétrole brut, l'éthanol, l'essence, le diesel et le carburant avion. Après la publication d'un dernier règlement, la norme TC-117 remplacera celle qui s'applique actuellement aux wagons-citernes, et qui a été publiée dans la partie II de la *Gazette du Canada* le 2 juillet 2014.

Une fois publiée, la norme TC-117 imposera des exigences prescriptives ou axées sur la performance, auxquelles devront se conformer les wagons-citernes traditionnels de type DOT 111 et CPC-1232/TP 14877. Le nouveau règlement prescrira également une mise à niveau fondé sur le risque, un calendrier indiquant le type de wagon-citerne à utiliser à certaines dates pour le transport de certains liquides inflammables, qui seront identifiés par leur nom ou par leur groupe d'emballage. La norme TC-117 s'inscrit dans une démarche axée sur le risque, afin de garantir une sécurité publique maximale pendant le transport par voie ferrée de liquides inflammables.

Le gouvernement a aussi pris d'autres mesures de sécurité. Il a mis en place de nouvelles exigences liées à l'exploitation ferroviaire, réduit la vitesse des trains, proposé de nouvelles conditions en matière d'indemnisation et de responsabilité, augmenté la fréquence des inspections ferroviaires, imposé de nouvelles exigences en matière de classification, exigé l'échange d'informations avec les municipalités quand les trains transportent des marchandises dangereuses, élargi le programme d'intervention en cas d'urgence afin d'inclure les liquides inflammables, et interdit l'utilisation des vieux wagons-citernes pour le transport de marchandises dangereuses au Canada.

Notre gouvernement a fait preuve d'ouverture et de transparence tout au long du processus d'élaboration d'une nouvelle norme pour les wagons-citernes. À preuve, n'importe qui peut aller sur le site de Transports Canada pour avoir des renseignements extrêmement complets sur la norme en question et sur les calendriers de mise à niveau des anciens wagons.

Pour l'avenir, le gouvernement continuera de collaborer avec l'industrie, avec tous les autres ordres de gouvernement, y compris la Fédération canadienne des municipalités et son groupe de travail national-municipal sur la sécurité ferroviaire, avec les instances de réglementation américaines, et avec d'autres groupes concernés comme l'Association canadienne des chefs de pompiers, et ce, dans le but d'améliorer encore davantage la sécurité ferroviaire, notamment pour le transport des marchandises dangereuses. C'est en grande partie grâce à ces relations de travail positives et productives que nous continuons de progresser sur ce dossier extrêmement important.

En conclusion, j'aimerais dire que, même si nous avons au Canada un excellent dispositif de sécurité pour le transport ferroviaire en général, et pour le transport des marchandises dangereuses en particulier, notre gouvernement continue de prendre des mesures pour accroître la sécurité et la responsabilité des sociétés ferroviaires.

*Initiatives ministérielles*

Nous sommes convaincus que les mesures que nous avons prises, en collaboration avec nos partenaires, aboutiront à des normes très strictes pour la prochaine génération de wagons-citernes dédiés au transport de liquides inflammables et, ce faisant, contribueront à réduire les risques de fuite en cas de déraillement.

Les mesures prises par notre gouvernement ne sont pas seulement une réaction aux récents accidents ferroviaires, loin s'en faut. Nous essayons en effet de démontrer aux Canadiens que nous faisons tout ce qu'il faut pour améliorer la sécurité des transports ferroviaires et, notamment, du transport des marchandises dangereuses. Toutes ces mesures témoignent de la confiance que nous continuons d'accorder au transport ferroviaire en général, et au transport des marchandises dangereuses en particulier, et témoignent aussi de notre volonté de préserver la sécurité de tous les Canadiens.

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, la sécurité ferroviaire est une question importante pour tous les Canadiens. Je représente la circonscription de Winnipeg-Nord, dont la limite sud est marquée par la gare de triage du CP. Toutes sortes de marchandises passent en plein cœur de Winnipeg.

La gare de triage Symington, du CN, se trouve à l'autre bout de Winnipeg. Les marchandises transportées vers l'est en provenance de l'ouest passent toutes par Winnipeg, de même que celles qui sont transportées dans l'autre sens.

Il va sans dire que les Manitobains se soucient beaucoup de la sécurité ferroviaire. Et il y a lieu de croire que, grâce aux diverses mesures qui découleront du projet de loi, celui-ci améliorera dans une certaine mesure la sécurité ferroviaire.

Légiférer fait partie de ces mesures, mais les sommes consacrées par le gouvernement aux lignes ferroviaires en font partie également. Le député voudrait-il nous dire quelle importance peut avoir l'affectation de deniers publics, par le gouvernement, à l'infrastructure des lignes ferroviaires du pays?

• (1325)

**M. Wladyslaw Lizon:** Monsieur le Président, comme je l'ai indiqué dans mon discours, le gouvernement prend très au sérieux la sécurité ferroviaire. Nous devons transporter nos marchandises par rail, et la sécurité ferroviaire comporte plusieurs volets.

Jusqu'à maintenant, nous avons consacré d'importantes sommes d'argent à l'infrastructure, mais je voudrais parler des divers volets de la sécurité des chemins de fer. La sécurité englobe tous les volets, y compris l'équipement. J'ai parlé des wagons-citernes. D'autres députés ont parlé avant moi des inspecteurs et de leur nombre insuffisant.

L'industrie a adopté de nombreuses innovations technologiques. J'en mentionne quelques-unes. Les députés se souviennent probablement de l'époque où les trains devaient arrêter pour qu'un inspecteur examine les roues. Aujourd'hui, cette inspection peut se faire automatiquement au moyen d'un appareil électronique qui détecte les fissures dans les roues et envoie l'information à la locomotive. Le même genre d'appareil sert à détecter les rails ayant besoin d'être redressés.

La sécurité comporte de nombreux volets. Je ne pense pas que j'aurai le temps de parler de tous, alors je serai heureux de...

**Le président suppléant (M. Barry Devolin):** À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Trois-Rivières a la parole.

[Français]

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, je vais profiter de cette occasion afin de poser une question à un député du parti ministériel sur le fonds de secours aux sinistrés, dont

la formule de calcul, par laquelle on en arrive à 250 millions de dollars, m'échappe encore.

Pour être plus précis, n'est-il pas vrai que ces 250 millions de dollars vont être récupérés ou déposés dans les recettes générales du gouvernement?

Si tel est le cas, cela veut dire que ces fonds pourraient être utilisés de la même façon qu'ont été utilisées les cotisations à l'assurance-emploi, c'est-à-dire, à d'autres fins que celles pour lesquelles ils ont été perçus.

[Traduction]

**M. Wladyslaw Lizon:** Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire a répondu en partie à cette question. Il a bien dit qu'en ce qui concerne les niveaux de responsabilité, ils pourront être rajustés. Le député sait très bien que cette mesure législative propose la création d'un fonds spécial pour couvrir les coûts associés aux déraillements de train.

Le travail n'est pas encore terminé. Nous en sommes à l'étape de la deuxième lecture. J'ai hâte d'entendre le point de vue de chaque côté de la Chambre, lors du débat et au comité. C'est un projet de loi auquel nous pouvons collaborer pour le rendre meilleur. Il y a toujours moyen d'améliorer les choses.

**M. Peter Braid (secrétaire parlementaire pour l'Infrastructure et les Collectivités, PCC):** Monsieur le Président, je suis très heureux d'avoir la possibilité de prendre la parole aujourd'hui à la deuxième lecture du projet de loi C-52, Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire. Comme nous le savons, le projet de loi modifierait deux lois importantes pour la protection de nos collectivités, la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada.

L'économie du Canada et le gagne-pain de gens vivant partout au pays dépendent du transport de différents produits, dont parfois de produits dangereux, naturellement. En outre, l'augmentation du transport de produits dangereux va de pair avec la croissance de l'économie.

Le projet de loi à l'étude prévoit des mesures importantes pour améliorer la sécurité générale du réseau ferroviaire du fait qu'il prévoit une surveillance réglementaire accrue, mais la réalité demeure: peu importe les mesures prises pour réduire les risques — et nous ne voulons ménager aucun effort à cet égard —, nous devons aussi nous préparer à réagir à une catastrophe, et cela inclut notre capacité d'assumer les coûts et d'indemniser les personnes pour les pertes subies. Le présent projet de loi traite de ce renforcement de la responsabilité.

Les municipalités de partout au Canada font dans une large part les frais des accidents ferroviaires. Le projet de loi aiderait à prendre des mesures à l'égard de ces risques. Ainsi, les modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire permettraient aux municipalités d'obtenir de l'information pour les aider à se préparer à intervenir efficacement dans les situations d'urgence. D'autre part, les modifications prévues à la Loi sur les transports au Canada éviteraient aux municipalités d'assumer la responsabilité financière des accidents graves qui donnent lieu à des frais de nettoyage et de réparation.

J'aimerais parler de l'intervention en cas d'urgence avant de traiter de la responsabilité et de l'indemnisation.

*Initiatives ministérielles*

Notre gouvernement a pris des mesures importantes pour améliorer la capacité des premiers répondants et des collectivités d'agir dans les situations d'urgence mettant en cause le transport ferroviaire. Il importe de garder ouvertes les communications entre les expéditeurs, les sociétés ferroviaires, les collectivités et les premiers répondants. Ensemble, ils peuvent améliorer la planification et les communications opérationnelles. Ils peuvent également déterminer les meilleures pratiques pour les protocoles d'intervention en cas d'accident en milieu urbain et rural.

Je félicite Transports Canada pour avoir mis sur pied un groupe de travail sur les interventions d'urgence qui réunit des membres de l'industrie et de la collectivité chargés d'examiner, au niveau de tout le pays, les besoins en matière d'intervention en cas d'accidents mettant en cause des produits dangereux. De cette façon, nous renforcerons les liens entre les collectivités et l'industrie et nous trouverons des moyens d'améliorer les mesures d'urgence.

Dans les consultations menées sur le besoin d'accroître la coopération et la coordination dans les interventions d'urgence, Transports Canada a entendu, entre autres, la Fédération canadienne des municipalités, l'Association canadienne des chefs de pompiers et l'Association des pompiers autochtones du Canada. Chacune de ces organisations s'est dite préoccupée par la capacité de nos collectivités de gérer les incidents ferroviaires mettant en cause des produits dangereux. Chacune a réclamé une meilleure communication de l'information pour appuyer les premiers répondants.

Le projet de loi contient des dispositions qui permettent cela. Il autoriserait la prise d'un règlement pour obliger une société ferroviaire à fournir de l'information aux municipalités lorsque des changements opérationnels importants surviennent à un endroit donné. Le projet de loi modifierait également la Loi sur la sécurité ferroviaire de façon à fournir de nouveaux pouvoirs de prise de règlements pour un système de gestion de la sécurité ferroviaire. Un tel système comprend une évaluation du risque, une liste des mesures d'atténuation du risque et un plan pour surveiller l'efficacité de ces mesures. Les règlements qui pourraient être pris en vertu du projet de loi à l'étude pourraient obliger les sociétés ferroviaires à fournir des résumés des leurs évaluations du risque aux municipalités. Ces deux mesures aideraient à améliorer les communications entre les sociétés ferroviaires et les municipalités et elles fourniraient aux premiers répondants l'information dont ils ont besoin pour bien se préparer à intervenir en cas d'urgence.

J'ai parlé des répercussions que les grandes catastrophes ont sur les collectivités, mais j'aimerais également vous faire remarquer qu'avec le projet de loi, les gouvernements provinciaux et les municipalités n'auraient plus à assumer les coûts à engager pour éteindre les petits incendies provoqués par les activités d'une société ferroviaire.

● (1330)

Il peut être parfois difficile de déterminer la cause et les répercussions, et ainsi, la responsabilité, d'un incendie provoqué par un train qui a poursuivi sa route avant que cet incendie soit évident. La province ou la municipalité et ses contribuables doivent alors éteindre l'incendie à leurs propres frais.

Le projet de loi modifierait la Loi sur la sécurité ferroviaire pour donner à l'Office des transports du Canada le pouvoir de déterminer si un incendie a été causé par des activités ferroviaires. L'office pourrait alors évaluer les coûts et exiger de la société ferroviaire qu'elle rembourse la province ou la municipalité. Toutefois, en dépit de tous les meilleurs efforts déployés, les sociétés ferroviaires ne pourront jamais prévenir tous les accidents.

Voilà qui m'amène à un deuxième élément du projet de loi, les changements à la responsabilité, ou l'imputabilité, et au régime d'indemnisation pour les sociétés ferroviaires. Actuellement, une société ferroviaire doit s'assurer contre les accidents, mais nous avons vu dans le cas de la tragédie de Lac-Mégantic que la couverture d'assurance était insuffisante pour couvrir les pertes subies.

Pour corriger la situation, le projet de loi prévoirait l'assurance minimale qu'une société ferroviaire serait tenue de contracter, selon le type et le volume de produits dangereux qu'elle transporte annuellement. Cette façon de faire est objective et elle rassurerait les parties en cause quant à l'existence d'une couverture d'assurance suffisante en cas d'accident ferroviaire.

Obliger les compagnies de chemins de fer sous réglementation fédérale à souscrire une assurance est une première étape nécessaire pour remplir la promesse faite par le gouvernement dans le discours du Trône de 2013.

La deuxième étape consiste à instituer un régime qui fait porter la responsabilité à la fois aux expéditeurs et aux compagnies de chemin de fer, afin de tenir l'industrie responsable. En vertu des obligations des transporteurs prévues par la Loi sur les transports au Canada, les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale sont tenues de transporter tout produit faisant l'objet d'une demande de transport. Cette obligation profite aux expéditeurs, qui sont assurés d'acheminer leurs marchandises vers le marché.

Ainsi, le projet de loi détermine clairement les rôles et les responsabilités des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer en cas d'un déversement de pétrole brut. Advenant un tel accident, les compagnies de fer seraient responsables jusqu'à concurrence d'un montant prescrit par leur niveau d'assurance, sans qu'il leur soit nécessaire d'apporter la preuve de quelque faute ou négligence de leur part.

Cependant, afin que soient payés les dommages dépassant le niveau d'assurance obligatoire d'une compagnie de chemin de fer, le projet de loi oblige les expéditeurs de pétrole brut à verser une contribution à un fonds d'indemnisation supplémentaire. Le fonds est appelé caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées. Il servirait à couvrir les mêmes dommages pour lesquels les compagnies de chemin de fer sont tenues responsables. Le fonds pourrait éventuellement s'appliquer à d'autres marchandises désignées par règlement.

● (1335)

Pour financer le fonds, ces sommes seraient perçues auprès des expéditeurs pour le transport de pétrole brut et déposées dans un compte spécial du Trésor. Toutes ces mesures feraient en sorte que des ressources adéquates seraient disponibles pour couvrir les responsabilités associées à une catastrophe de l'ampleur de la tragédie de Lac-Mégantic.

Le projet de loi dont nous sommes saisis établirait le principe du pollueur-payeur pour le transport ferroviaire. L'approche globale est semblable au régime en place à l'heure actuelle dans le secteur du transport maritime et est conforme aux mesures que le gouvernement propose pour les pipelines, le forage en mer et le secteur maritime.

Ainsi, nous ferions en sorte que les victimes et les contribuables n'aient pas à payer les coûts des interventions d'urgence ou d'autres responsabilités associées à un accident tragique mettant en cause des marchandises dangereuses transportées par rail. Nous établirions un équilibre entre les obligations du transporteur public et la responsabilité de l'expéditeur.

*Initiatives ministérielles*

Ces mesures feraient en sorte que la responsabilité en cas d'accidents ferroviaires catastrophiques soit partagée entre les sociétés de chemin de fer et les expéditeurs et donneraient lieu à des choix en matière de transports qui tiennent mieux compte des coûts et des risques.

Le projet de loi dont nous sommes saisis protégerait nos communautés en contribuant à prévenir les accidents et en échangeant des renseignements pour améliorer les interventions d'urgence, et en cas d'accident, ce projet de loi ferait en sorte que les communautés et les contribuables n'aient pas à payer pour les mesures d'intervention, le nettoyage et l'indemnisation. J'espère sincèrement que tous les députés se joindront à moi pour appuyer ce projet de loi.

• (1340)

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Monsieur le Président, avec le projet de loi C-52, le gouvernement fédéral semble dire que puisqu'il est responsable de la réglementation, il est également responsable d'assumer les coûts ou la responsabilité de réglementer ceux qui assumeraient les coûts d'une catastrophe ou d'un déraillement. Toutefois, dans le cas de la tragédie de Lac-Mégantic, le gouvernement fédéral n'a payé qu'une petite partie des coûts de nettoyage. Nous nous demandons si ce projet de loi amènera le gouvernement à revenir sur sa décision de ne pas indemniser entièrement le gouvernement du Québec pour les coûts associés à la catastrophe de Lac-Mégantic, qui sont en partie attribuables au fait que la société ferroviaire était sous-assurée.

**M. Peter Braid:** Monsieur le Président, il ne fait absolument aucun doute que le projet de loi C-52 va renforcer la sécurité ferroviaire au pays et rendre nos villes et nos villages plus sûrs. C'est notre but et notre objectif premiers. En cas d'accident, l'industrie devra rendre compte de ses actes, le cas échéant, et la responsabilité sera partagée entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs.

Comme si ce n'était pas assez, ce projet de loi va garantir une couverture d'assurance adéquate et va créer, en plus de ce premiers fonds d'assurance, un autre fonds dans l'éventualité où les assurances ne suffiraient pas à couvrir la totalité des coûts.

Ces mesures vont renforcer la sécurité ferroviaire et rendre nos villes et nos villages plus sûrs, personne ne peut dire le contraire.

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, le Parti libéral trouve que cette mesure législative a du bon. Le député est aussi secrétaire parlementaire pour l'Infrastructure; j'aimerais donc lui poser la même question que j'ai posée tout à l'heure.

Nous parlons tous de l'importance du réseau ferroviaire et des mesures législatives que nous pouvons adopter pour l'améliorer. Il n'en demeure pas moins que le gouvernement ne peut pas se contenter uniquement de légiférer; il doit investir dans les voies ferrées. L'occasion est toute désignée pour le gouvernement d'utiliser l'argent réservé aux infrastructures afin de renforcer le réseau ferroviaire.

Je me demande, vu le poste qu'occupe le député, s'il pourrait nous dire ce qu'il pense de l'attitude du gouvernement concernant les dépenses en infrastructures et l'amélioration du réseau ferroviaire.

**M. Peter Braid:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'appuyer l'importante mesure législative qu'est le projet de loi C-52 et de s'intéresser comme il le fait aux infrastructures du pays.

Comme il le sait sans doute, les activités de VIA Rail sont déjà largement subventionnées par l'État — donc par les contribuables.

En ce qui concerne les grandes compagnies de chemin de fer du pays, nous nous attendons à ce qu'elles investissent elles-mêmes les sommes nécessaires à la bonne marche de leurs opérations. Cela étant dit, le plus long et le plus important plan d'investissement dans les infrastructures du pays, le Nouveau Plan Chantiers Canada, comporte certaines catégories grâce auxquelles les chemins de fer d'intérêt local peuvent obtenir du financement, surtout s'ils traversent des petites localités.

J'espère que mon collègue fera sa part pour que tout le monde soit au courant des divers mécanismes grâce auxquels le gouvernement fédéral soutient le réseau ferroviaire et les infrastructures du pays.

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec le député de Davenport.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de prendre la parole au sujet de ce projet de loi, qui s'intitule curieusement la « Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire ». Pour ce qui est de la sécurité, je pense que le projet de loi ne répond pas à cet objectif, mais pour ce qui est de l'imputabilité des sociétés de chemin de fer, c'est vrai que c'est un progrès.

Le secrétaire parlementaire a dit tout à l'heure que l'objectif principal du projet de loi est accroître la sécurité des Canadiens. Je me demande comment un texte qui porte essentiellement sur des questions d'assurance et de responsabilité peut accroître la sécurité des Canadiens, sauf, bien sûr, si on a l'intention de déléguer aux compagnies d'assurances le pouvoir de réglementer les sociétés ferroviaires et de veiller à la sécurité du service qu'elles offrent. Après tout, c'est peut-être ce que propose le projet de loi, mais dans ce cas, je n'y suis pas du tout favorable.

La responsabilité première de n'importe quel gouvernement est de protéger ses citoyens. Ça peut se manifester de toutes sortes de façons, mais ici, il s'agit de protéger les citoyens du Canada contre les mesures que prennent des entités réglementées par le fédéral, à savoir les sociétés de chemin de fer.

La protection des citoyens n'est pas une activité que le gouvernement devrait considérer comme une dépense dans son grand livre comptable, et pourtant, c'est trop souvent ce qu'il nous laisse entendre. C'est une fonction primordiale du gouvernement, qui doit regarder ailleurs s'il veut réduire ses dépenses ou diminuer les impôts, car cela nuit à la sécurité des Canadiens. Le gouvernement conservateur ne devrait pas nous donner cette impression, mais c'est pourtant ce qu'il fait constamment, qu'il s'agisse de la sécurité alimentaire, de la sécurité aérienne et maintenant de la sécurité ferroviaire. Il est clair qu'en matière de sécurité ferroviaire, le système de sécurité en vigueur n'a pas empêché 47 habitants de Lac-Mégantic et tout le centre-ville de cette localité d'être complètement anéantis par le système ferroviaire que l'actuel gouvernement et le gouvernement libéral qui l'a précédé ont contribué à mettre en place.

Ce projet de loi est un pas dans la bonne direction. Le gouvernement a manifestement retenu le principe du pollueur payeur défendu par le NPD, selon lequel c'est la personne qui est responsable de l'accident qui doit payer. Mais à notre avis, il faut aller beaucoup plus loin. Le projet de loi comporte un certain nombre de lacunes que nous devons combler, et nous en discuterons en comité.

*Initiatives ministérielles*

Malheureusement, le projet de loi ne contribuerait pas vraiment à accroître la sécurité du système ferroviaire, contrairement à ce que prétend le gouvernement. En fait, il rendrait le système ferroviaire beaucoup plus tributaire, financièrement, des expéditeurs et des sociétés ferroviaires, et moins des gouvernements fédéral et provinciaux. On assiste à un transfert de responsabilités. Il n'y a pas plus de sécurité qu'avant, sauf si, comme je viens de le dire, nous demandons aux compagnies d'assurances de gérer les systèmes de sécurité au Canada.

Pourquoi mettons-nous soudainement l'accent sur la sécurité ferroviaire au Canada?

C'est en partie le résultat de la tragédie de Lac-Mégantic. Elle nous a ouvert les yeux sur toutes sortes d'autres problèmes liés à la sécurité ferroviaire.

Le premier concerne la multiplication par 500 des quantités de pétrole brut qui sont transportées au Canada. Et ce pétrole brut, comme nous l'avons appris, n'est pas tout à fait inerte. En fait, il est très explosif. Une fois emprisonné dans un conteneur, ce type de pétrole prend feu presque immédiatement, avec parfois des conséquences désastreuses, comme ce fut le cas à Lac-Mégantic et ailleurs au Canada.

Avec cette multiplication par 500 des volumes de marchandises dangereuses transportées, nous avons observé une augmentation alarmante du nombre d'accidents liés au transport de marchandises dangereuses. Il y en a eu 11 rien qu'au cours des deux dernières années. Et il s'agissait d'accidents majeurs, liés au transport de pétrole brut par voie ferrée.

J'entends déjà les libéraux clamer avec force que, si on ne transporte pas ce pétrole par voie ferrée, il va falloir le transporter par pipeline. Or, la majeure partie de ce pétrole ne peut pas être transportée par pipeline car c'est bien trop dangereux. C'est un pétrole qui est trop gazeux. Il produirait trop de pression à l'intérieur du pipeline. Il produit la même chose dans un wagon, mais dans un contenant beaucoup plus petit. En conséquence, même si les wagons semblent sécuritaires à l'arrêt, quand ils ne bougent pas, une fois qu'ils se déplacent et qu'il y a un problème, ça peut avoir des conséquences désastreuses.

Nous avons également appris que les conteneurs que le gouvernement utilise depuis fort longtemps pour transporter de l'eau, du lait et des substances inertes et qu'il utilise depuis quelques années pour transporter d'énormes quantités de marchandises dangereuses, sont, depuis 1989, considérés comme des conteneurs non sécuritaires. C'était il y a plus de 25 ans, et pourtant, le gouvernement n'a rien fait jusqu'à aujourd'hui.

•(1345)

L'année dernière, la ministre a annoncé que 5 000 des 80 000 wagons seraient immédiatement éliminés et que les wagons toujours en circulation seraient remplacés graduellement sur une période de trois ans. Puis, on a appris que les wagons qui les remplaceront ne sont pas plus sécuritaires. Maintenant, on nous dit qu'on remplacera les wagons sur une période de 10 ans, car ni les DOT-111 ni les DOT-1232 peuvent être utilisés pour transporter du pétrole sans danger.

Qu'allons-nous faire en attendant? Pouvons-nous vraiment prétendre veiller à la sécurité des Canadiens quand les véhicules qui passent à côté de leurs maisons, de leurs écoles, de leurs églises et de leurs garderies les mettent en danger? C'est une de ces questions dont nous espérons que le gouvernement tiendra compte.

L'accident, ainsi que le bon travail du vérificateur général, a révélé que Transports Canada ne s'acquitte pas particulièrement bien de sa responsabilité à l'égard de l'administration du système de gestion de la sécurité, le SGS, système que le gouvernement a adopté pour remplacer le régime de surveillance directe du système ferroviaire. Jadis, des inspecteurs du gouvernement procédaient à des inspections aléatoires, et maintenant, en théorie, le gouvernement vérifie la conformité des sociétés ferroviaires avec les systèmes de gestion de la sécurité qu'elles ont elles-mêmes mis en place; lorsque le gouvernement parle d'inspection des sociétés ferroviaires, il se contente en réalité d'inspecter ce système. Le problème, c'est que cette inspection n'a pas eu lieu. Le vérificateur général a révélé que les fonctionnaires du ministère procèdent à seulement 20 % des inspections prévues.

Le Bureau de la sécurité des transports a également constaté que Transports Canada n'avait pas fait un bon travail quant à ses inspections des systèmes de gestion de la sécurité de la société ferroviaire en cause, à savoir la MMA ou la Montreal, Maine and Atlantic Railway. Nous avons examiné les résultats de l'enquête sur Transports Canada. L'enquête a relevé 18 causes différentes pour l'accident, même si la ministre et le secrétaire parlementaire ont dit que c'était une seule personne qui était en cause. Non, ce n'était pas une seule personne. Le Bureau de la sécurité des transports a très clairement dit qu'il y avait 18 causes distinctes, dont certaines impliquent Transports Canada. Le ministère n'a pas fait de vérifications auprès de la MMA. Même s'il savait qu'il y avait de sérieuses lacunes depuis 2002, il n'a pas fait de vérifications auprès de cette société ferroviaire. Il n'a pas fait de suivis concernant des manquements à la sécurité et n'a pas supervisé les changements organisationnels et opérationnels de la MMA, y compris les équipages d'une seule personne, soit l'un des éléments en cause dans cette tragédie.

Nous avons un gouvernement qui est responsable de Transports Canada, mais le ministère des Transports n'a pas les moyens d'effectuer toutes les inspections nécessaires des systèmes de gestion de la sécurité, parce que le budget en matière de sécurité ferroviaire a été amputé de 20 % au cours des dernières années. Nous avons un système qui s'écroule, et cette situation a d'abord été causée par les libéraux et se poursuit maintenant avec les conservateurs. Nous avons un système de gestion de la sécurité qui n'assure pas la sécurité des Canadiens.

Je reviens au titre du projet de loi, la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire. Oui, la mesure législative propose des mesures lorsqu'il y a un accident, mais nous ne devrions pas dire « lorsqu'il y a un accident ». Nous devrions dire qu'il ne devrait pas y avoir d'accidents.

La semaine dernière, au comité, le CN a admis, en toute franchise, qu'il y aura des accidents et des déraillements. Si nous admettons qu'il y aura des déraillements, comment allons-nous protéger efficacement les Canadiens? Ces wagons ne seront pas remplacés avant 10 ans. Dans les déraillements qui ont eu lieu, comme celui à Lynchburg l'année dernière, les wagons transportant le pétrole dangereux étaient des DOT-1232, les nouveaux wagons plus modernes, et le train circulait à 24 milles à l'heure. À Gogama, il circulait à 38 et 43 milles à l'heure. À Mount Carbon, en Virginie occidentale, il circulait à 33 milles à l'heure. À Galena, en Illinois, il circulait à 23 milles à l'heure. Ils ont tous explosé. Ils ont tous été éventrés et ont explosé.

### Déclarations de députés

Le gouvernement nous a dit qu'il allait limiter la vitesse de ces wagons à 40 milles à l'heure dans les villes. De toute évidence, même 23 milles à l'heure, c'est trop vite. S'il y aura des déraillements, nous devrions à tout le moins nous assurer que le pétrole reste dans les wagons. La seule façon d'y parvenir, c'est en ralentissant les trains, peut-être à la vitesse en vigueur après le déraillement à Mississauga, soit 15 milles à l'heure.

Je suis heureux que le gouvernement prête attention à la sécurité ferroviaire, mais j'aimerais que le gouvernement prenne des mesures pour mieux protéger les Canadiens.

• (1350)

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je trouve intéressant de voir que le député a signalé que ce sont les déplacements et les freinages qui pouvaient causer des ennuis. Le député peut-il fournir des clarifications sur cette dynamique selon laquelle VIA Rail donnerait la priorité aux grands trains de marchandises qui transportent ces produits dangereux au point de ranger ses propres trains pour les laisser passer? Je crois comprendre que les néo-démocrates croient que VIA Rail devrait avoir la priorité. Or, si l'on donne la priorité aux trains de VIA Rail, il y aura de plus en plus de trains à wagons-citernes qui auront à freiner, à changer de vitesse, et cetera.

Quel système serait le plus sécuritaire pour les Canadiens? La compagnie VIA Rail devrait-elle continuer à donner priorité de passage aux trains de marchandises? Ou devrait-on faire l'inverse et donner la priorité de passage à VIA Rail et demander aux trains de marchandises de se ranger?

• (1355)

**M. Mike Sullivan:** Monsieur le Président, c'est un argument plutôt faible pour défendre les pipelines. Si les libéraux tentent d'insinuer que c'est VIA Rail qui cause les déraillements, je leur rappellerai que nous ne sommes pas ici pour parler de cela. Nous sommes ici pour établir si l'équipement et l'utilisation de cet équipement sont sécuritaires. Je crois que ce n'est pas le cas à l'heure actuelle. Dans cette optique, les écrans de fumée que le député essaie de lancer n'aident en rien nos échanges.

**M. Andrew Cash (Davenport, NPD):** Monsieur le Président, mon collègue connaît et comprend très bien toute la question du système ferroviaire canadien. Il représente une région qui se situe juste au nord de la miennne, dans la ville de Toronto. Nous sommes au beau milieu d'une importante plaque tournante du transport, par laquelle passent une bonne partie des marchandises dangereuses qui traversent le pays.

Le député pourrait-il nous parler un peu de l'expansion des villes et des collectivités près des corridors ferroviaires et des problèmes qui surviennent lorsque de plus en plus de gens vivent juste à côté de ces corridors?

**M. Mike Sullivan:** Monsieur le Président, il est vrai que ma circonscription, comme celle du député de Davenport, est traversée par un corridor ferroviaire très achalandé, dans lequel circulent à des vitesses relativement élevées des wagons DOT-111 et DOT-1232 remplis de pétrole très dangereux. Les habitants de ma circonscription et de celle de Davenport craignent d'être exposés à un plus grand risque en raison de l'augmentation du nombre de ces wagons.

La ministre a demandé aux sociétés ferroviaires d'envisager la possibilité que ces wagons passent en périphérie des grandes villes, comme cela se fait aux États-Unis. Malheureusement, Transports Canada a refusé de communiquer les résultats des évaluations des risques au public et au comité parlementaire. Par conséquent, nous ignorons quels risques posent les voies ferrées et la vitesse des trains

qui y circulent pour les gens qui vivent le long des corridors ferroviaires et dans ma circonscription, York-Sud—Weston, et celle du député, Davenport.

[Français]

**M. Marc-André Morin (Laurentides—Labelle, NPD):** Monsieur le Président, j'aimerais savoir ce que pense mon collègue de l'état des voies ferrées sur tout le réseau.

L'été dernier, j'ai vécu une expérience: j'étais à un passage à niveau le long du chemin de fer transcanadien entre La Tuque et Senneterre, dans le village de Parent. Chaque fois qu'il passait un essieu à un endroit en particulier, les rails pliaient d'à peu près un pouce. Ensuite, le train s'engageait sur un pont en bois qui date d'environ 75 ans.

Si nos voies ferrées sont entretenues selon les mêmes standards qu'en Sibérie, je me demande si c'est possible que nous ayons une forme de sécurité quelconque dans le transport.

[Traduction]

**M. Mike Sullivan:** Monsieur le Président, je sais que, dans le système ferroviaire canadien, les sociétés ferroviaires peuvent laisser les rails se détériorer pourvu que les trains ralentissent lorsqu'ils passent sur ces rails. Dans ces circonstances, les trains roulent plus lentement et prennent plus de temps à traverser les municipalités, ce qui rend les passages à niveau plus dangereux. Les personnes qui vivent à proximité doivent également s'habituer à l'idée que ces rails ne sont pas particulièrement sécuritaires.

On en revient toujours à la façon dont Transports Canada vérifie et gère la sécurité du système ferroviaire au Canada.

---

## DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

• (1400)

[Traduction]

### L'ENVIRONNEMENT

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, les pays qui sont prêts à le faire ont jusqu'à aujourd'hui, 31 mars, pour présenter leurs engagements en matière de lutte contre les changements climatiques en prévision de la 21<sup>e</sup> conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Hier, lors de la période des questions, la ministre a confirmé que le Canada n'était pas prêt et qu'il ne respecterait donc pas cette date limite. La ministre a prétexté que, comme le Canada est une fédération, le gouvernement fédéral doit consulter les provinces et les territoires.

À ce jour, 33 pays ont rempli leur obligation et présenté aux Nations Unies les contributions qu'ils entendent faire à l'échelle nationale. En outre, l'Union européenne a respecté l'échéancier, et ce, même si elle a dû consulter 28 pays dans le but d'élaborer un plan.

La ministre a déclaré hier que le Canada avait jusqu'au mois de décembre pour présenter ses engagements. Ce n'est pas exact. D'ici octobre, le système mis en place par les Nations Unies aura calculé le total cumulatif de tous les engagements pour déterminer s'il sera suffisant pour éviter un réchauffement de 2 degrés Celsius.

À l'heure actuelle, nous ne remplissons pas nos obligations envers le monde, les Canadiens et nos enfants.

### LES RELATIONS ENTRE LE CANADA ET L'INDE

**M. Devinder Shory (Calgary-Nord-Est, PCC):** Monsieur le Président, à titre de coprésident du Groupe d'amitié parlementaire Canada-Inde, je suis ravi de constater l'effervescence de la communauté indo-canadienne à l'approche de la visite du premier ministre de l'Inde, Narendra Modi. Cette visite bilatérale sera la première en 42 ans pour un premier ministre de l'Inde. C'est de bon augure pour la poursuite des relations entre nos deux grandes démocraties du Commonwealth au XXI<sup>e</sup> siècle. Je félicite le premier ministre d'avoir eu la vision de resserrer les relations entre le Canada et l'Inde. Cette visite devrait avoir des retombées positives.

Pour accueillir M. Modi, la communauté indo-canadienne tiendra un grand rassemblement à Toronto. Je tiens à remercier le président, Azad Kaushik, les coprésidents, Ramesh Chotai et Deepak Ruparel, ainsi que toute leur équipe d'organiser une activité d'une telle envergure.

Enfin, je souhaite un très joyeux Vaisakhi à tous les Indo-Canadiens et aux autres personnes qui le célèbrent.

\* \* \*

[Français]

### LE SALON DU LIVRE DE TROIS-RIVIÈRES

**M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD):** Monsieur le Président, la fin de semaine dernière se tenait à Trois-Rivières la 27<sup>e</sup> édition du Salon du livre.

Plus de 12 000 visiteurs de toutes les générations ont franchi les tourniquets pour venir bouquiner, rencontrer des auteurs, assister à des conférences, participer à des échanges et, évidemment, planifier leurs prochaines lectures de vacances ou renouveler leurs livres de chevet.

Il faut bien le dire: ils étaient fort peu nombreux à ne pas ressortir avec un sac contenant un ou plusieurs livres. À une époque où l'électronique semble reine partout, j'avoue que le dinosaure que je suis était ravi de voir autant de gens de toutes les générations partager cette passion pour le livre papier, mais surtout pour la lecture. Sources de découverte, d'apprentissage, de divertissement, de beauté et de mille intérêts, la lecture et le livre sont des compagnons de vie dont on ne saurait se séparer.

Je tiens à féliciter et à remercier Mme Brosseau, la directrice générale du salon, et, par son intermédiaire, toutes celles et tous ceux qui, année après année, rendent possible le Salon du livre à Trois-Rivières. Grâce à leur implication et à leur dévouement, notre culture continue de rayonner et de s'émanciper. Nous pouvons, dès lors, toucher le monde du bout des doigts.

\* \* \*

[Traduction]

### LA JOURNÉE INTERNATIONALE DE COMMÉMORATION DES VICTIMES DE L'ESCLAVAGE ET DE LA TRAITE TRANSATLANTIQUE DES ESCLAVES

**Mme Joy Smith (Kildonan—St. Paul, PCC):** Monsieur le Président, le 25 mars, c'était la Journée internationale de commémoration des victimes de l'esclavage et de la traite transatlantique des esclaves. Le secrétaire général des Nations Unies, Ban Ki-moon a déclaré ceci: « Cette année, la Journée de commémoration est dédiée à la mémoire des nombreuses femmes qui ont souffert de la traite des esclaves et qui en sont mortes. »

Tout en honorant la mémoire des victimes de la traite des esclaves, il faut continuer de défendre les femmes et les jeunes filles qui sont

### Déclarations de députés

réduites à l'esclavage, ici-même, au Canada, à cause de la prostitution.

Ce mois-ci, les policiers de Toronto ont secouru une jeune fille de 14 ans qu'on forçait à se prostituer dans une chambre d'hôtel. Quelques jours plus tôt, le service de police régional de Halton a arrêté un homme de Mississauga qui s'était adonné à la traite d'une mineure. En février dernier, les policiers ont sauvé de nombreuses femmes de l'esclavage sexuel à Edmonton, Toronto, Hamilton, Burlington et Ajax. Toutes les victimes étaient de sexe féminin — et mineures dans bien des cas.

Nous devons rester vigilants et continuer de lutter contre l'esclavage et la violence faite aux femmes et aux jeunes filles. Il faut mettre un terme à l'esclavage moderne.

\* \* \*

### L'ENVIRONNEMENT

**L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole pour rendre hommage aux habitants de l'Île-du-Prince-Édouard qui font partie des groupes de protection des bassins hydrographiques de cette province. Ces personnes et ces groupes méritent des félicitations pour les efforts qu'ils déploient afin de protéger l'environnement, d'améliorer leur collectivité et de sensibiliser le public à la cause environnementale.

Ces personnes, souvent bénévoles, sensibilisent la population à la santé des ruisseaux et des zones tampons, participent aux activités de restauration des ruisseaux et contribuent à la mise en valeur de ceux-ci. Elles consacrent des journées entières à enlever des débris dans les ruisseaux et à réduire la quantité de sédiments qui s'y trouvent au moyen de techniques novatrices, et ce, afin d'améliorer les cours d'eau et l'habitat des poissons. Grâce à leurs connaissances et à leur expérience, ces personnes contribuent à créer les politiques et les stratégies relatives à l'eau pour l'avenir.

Tous les efforts déployés pour protéger et mettre en valeur les bassins hydrographiques nécessitent temps et détermination. Je félicite ces insulaires qui appuient leurs groupes locaux de protection des bassins hydrographiques et qui contribuent de bien des façons à améliorer nos ruisseaux et notre environnement. Nous les remercions de leur dur labeur et de leur dévouement.

\* \* \*

● (1405)

### FRANK ZANTOLAS ET HAROLD FINNEGAN

**M. Andrew Saxton (North Vancouver, PCC):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage à deux anciens combattants de ma circonscription décédés dernièrement.

Frank Zantolas n'avait que 19 ans quand il s'est enrôlé dans les Forces armées canadiennes. Il était parmi les 14 000 Canadiens qui ont pris d'assaut la plage Juno lors du jour J. Ses états de service en Angleterre, en Italie, en France et en Allemagne pendant la Seconde Guerre mondiale lui ont valu des médailles. Il a aussi reçu, dernièrement, la Légion d'honneur française, la plus haute distinction décernée par la France. J'ai présenté cette récompense à sa famille dimanche dernier, à la filiale n° 118 de la Légion royale canadienne de North Vancouver, lors de la célébration qui commémorait sa vie.

*Déclarations de députés*

J'aimerais aussi rendre hommage à Harold Finnegan, qui s'est joint aux forces spéciales de l'armée canadienne en 1950 et qui a participé à la guerre de Corée. Il laisse le souvenir de plus de 20 ans de carrière qui l'ont amené dans toute l'Asie du Sud-Est et en Europe. Il est resté très dévoué à l'Association des vétérans de la Corée de North Vancouver et à la Légion royale canadienne jusqu'à la fin de sa vie.

Le courage et la force morale de ces deux hommes reflètent ceux de tous les militaires canadiens. Leur contribution à notre merveilleuse nation restera dans les mémoires. Qu'ils reposent en paix.

\* \* \*

[Français]

**LE CHEF DE L'OPPOSITION OFFICIELLE**

**M. Pierre-Luc Dusseault (Sherbrooke, NPD):** Monsieur le Président, je me permets de revenir sur une journée importante qui a eu lieu le 23 mars dernier, à Sherbrooke: nous avons eu l'immense privilège et l'honneur de recevoir le chef de l'opposition officielle.

Il n'est pas venu à Sherbrooke pour prendre quelques photos, bien paraître et repartir aussitôt sans rien proposer de concret aux Sherbrookoïses. Non, au contraire, il est arrivé à Sherbrooke avec des propositions concrètes et des engagements clairs.

Il a d'abord visité une entreprise florissante et innovante de Sherbrooke, Surplec HV solutions, où il a pu exposer son plan pour appuyer les petites et moyennes entreprises. Il a ensuite rencontré Ensaf Haidar, l'épouse de M. Raïf Badawi. Il a pris l'engagement de poser des questions au premier ministre à ce sujet. Deux jours plus tard, il respectait cet engagement.

Je m'en voudrais de ne pas revenir sur l'engagement que mon chef a pris concernant l'aéroport de Sherbrooke: un gouvernement néo-démocrate va régler ce dossier une fois pour toutes. C'est une chose que les conservateurs n'ont pas réussi à faire depuis qu'ils sont au pouvoir.

Je tiens à remercier le chef du NPD de ses engagements clairs pour Sherbrooke. Le 20 octobre prochain, au lendemain de l'élection fédérale, nous aurons enfin un premier ministre qui connaît très bien notre région et qui l'a à cœur.

\* \* \*

[Traduction]

**DAUNDRE BARNABY**

**M. Parm Gill (Brampton—Springdale, PCC):** Monsieur le Président, je suis profondément attristé par la nouvelle du décès de l'athlète olympique canadien de Brampton, Daundre Barnaby, qui a perdu la vie lors d'une baignade dans l'océan avec ses coéquipiers d'un camp d'entraînement qui se déroulait à l'île Saint-Christophe, dans les Caraïbes.

La vague de messages envoyés en ligne par les coéquipiers de Daundre et l'ensemble des Canadiens témoignent de l'influence de cet athlète. Daundre a porté fièrement les couleurs du Canada en représentant le pays à l'étranger, y compris lors des Jeux olympiques de 2012, à Londres, et des Jeux du Commonwealth de 2014, à Glasgow. Je sais qu'il continuera d'inspirer ses coéquipiers lorsqu'ils prendront part aux compétitions qui se dérouleront cet été, près de sa ville, dans le cadre des Jeux panaméricains de 2015, à Toronto.

Au nom du gouvernement du Canada, j'offre mes plus sincères condoléances à la famille de Daundre, à ses amis, à ses coéquipiers,

et à la grande famille d'Athlétisme Canada. Nos pensées et nos prières accompagnent la famille en cette période très difficile.

\* \* \*

**LE MOIS DE LA SENSIBILISATION À LA MALADIE DE PARKINSON**

**M. Rick Dykstra (St. Catharines, PCC):** Monsieur le Président, cette année, la Société Parkinson du Canada célébrera son 50<sup>e</sup> anniversaire. Je tiens, à cette occasion, à lui offrir toutes mes félicitations.

Le 1<sup>er</sup> avril marquera le début du Mois de la sensibilisation à la maladie de Parkinson, mois pendant lequel l'on jettera l'éclairage sur les besoins importants des hommes et des femmes touchés par cette maladie au Canada.

La seule clinique canadienne consacrée entièrement aux personnes atteintes de la maladie de Parkinson se trouve à Niagara et elle est entièrement financée par les dons de particuliers. J'ai eu l'occasion de beaucoup travailler avec Steve Ludzik, un ancien joueur de la LNH lui-même atteint de la maladie de Parkinson, pour aider à faire de la clinique Hotel Dieu Shaver l'une des principales cliniques du Canada pour le traitement de la maladie de Parkinson. En partenariat avec Centraide, cette clinique offre des services à de nombreuses personnes, car c'est une maladie qui touche beaucoup de gens.

Je demanderais à tous les députés de prendre le temps, en avril, de souligner le Mois de la sensibilisation à la maladie de Parkinson, car il s'agit d'un jalon important qui nous donnera l'occasion de porter attention aux personnes qui souffrent de cette maladie.

\* \* \*

● (1410)

**LA SÉCURITÉ PUBLIQUE**

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD):** Monsieur le Président, à minuit ce soir prendra fin le financement du programme des cercles de soutien et de responsabilité, conçu pour éviter la récurrence chez les délinquants sexuels dangereux présentant un risque élevé.

Fondés sur les principes de la justice réparatrice, les 16 cercles de soutien oeuvrent un partout au pays et font appel à 700 bénévoles qualifiés. Chaque cercle réunit de cinq à sept bénévoles qui aident et tiennent responsables des agresseurs sexuels qui réintègrent la collectivité après avoir pleinement purgé leur peine. Les résultats du programme sont éloquentes. Pas moins de quatre études indépendantes ont conclu que le programme améliore considérablement la sécurité publique, en plus de faire économiser de l'argent. Conçu au Canada, ce modèle d'intervention a été adopté partout dans le monde.

En mai dernier, le ministre de la Sécurité publique a rétabli le financement du programme afin qu'il poursuive son important travail. Je presse le ministre d'intervenir à nouveau, afin d'appuyer les nombreux bénévoles qui consacrent de leur temps pour améliorer la sécurité publique dans leur collectivité, pour favoriser la réadaptation des délinquants et éviter que ceux-ci ne récidivent. Sans ce financement, il risque d'y avoir d'autres victimes et la sécurité publique sera compromise.

### LES ANCIENS COMBATTANTS

**M. Bryan Hayes (Sault Ste. Marie, PCC):** Monsieur le Président, en raison de nos responsabilités envers ceux qui ont consenti des sacrifices, le gouvernement veille à ce que les anciens combattants et leur famille reçoivent l'aide et les services dont ils ont besoin, quand ils en ont besoin. Il s'agit pour lui d'une priorité absolue.

Hier, le gouvernement conservateur a annoncé l'instauration de l'indemnité pour blessure grave, qui verserait un montant forfaitaire non imposable de 70 000 \$ aux membres des Forces armées canadiennes et aux anciens combattants qui subissent ou ont subi une blessure ou une maladie soudaine et grave dans l'exercice de leurs fonctions. L'indemnité proposée vise à reconnaître les difficultés et le stress endurés par nos courageux soldats.

Je suis extrêmement fier du leadership du premier ministre et du ministre des Anciens Combattants, qui s'assurent que les anciens combattants canadiens et leur famille sont traités avec l'attention, la compassion et le respect qu'ils méritent tant.

\* \* \*

[Français]

### LE 200<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE DE DRUMMONDVILLE

**M. François Choquette (Drummond, NPD):** Monsieur le Président, comme on le sait, la capitale de notre beau pays est Ottawa, et au Québec, la ville de Québec joue le rôle de capitale nationale.

Eh bien, pour l'année 2015, j'annonce à la Chambre que la ville de Drummondville, lieu incontesté de l'invention de la poutine, se fait capitale pour devenir la capitale des festivités au Canada, car en 2015, Drummondville fêtera son 200<sup>e</sup> anniversaire.

Fondée le 29 juin 1815 par le lieutenant-colonel Frederick George Heriot, Drummondville vit actuellement un essor économique, culturel et social exceptionnel. Sa riche histoire témoigne bien du dynamisme des Drummondvillois et Drummondvilloises. D'ailleurs, j'en profite pour souligner l'excellent travail de la Corporation des fêtes du 200<sup>e</sup> de Drummondville, qui organise les festivités.

En effet, 2015 sera une année bien remplie pour Drummondville, alors que plusieurs activités et événements marqueront l'année. Parmi ces événements et activités, il y a eu la 50<sup>e</sup> finale des Jeux du Québec d'hiver 015. Il y aura le Mondial des cultures, le Festival de la poutine, et l'événement du 31 décembre prochain, Drummondville sur son 31.

En 2015, Drummondville sera la capitale des festivités. Soyez des nôtres!

\* \* \*

[Traduction]

### LA FISCALITÉ

**M. Wladyslaw Lizon (Mississauga-Est—Cooksville, PCC):** Monsieur le Président, depuis le temps, nous savons tous ce que le chef libéral et les partisans des impôts élevés que sont ses conseillers réservent aux Canadiens: plus d'impôts. Le plan des conservateurs qui consiste à remettre plus d'argent aux familles canadiennes leur déplaît, car il ne contribue pas au gonflement de l'appareil gouvernemental. D'ailleurs, je pense que la députée de Toronto-Centre parlait au nom de tous les libéraux lorsqu'elle a dit « Amen » aux hausses fiscales.

De ce côté-ci de la Chambre, nous agissons dans l'intérêt des familles canadiennes. C'est pour cette raison que, selon le directeur

### Déclarations de députés

parlementaire du budget, on s'attend à ce que les prestations après impôt destinées aux familles avec de jeunes enfants doublent pour les familles du quintile inférieur.

Lorsque le gouvernement a instauré la prestation universelle pour la garde d'enfants en 2006, les dépenses fédérales totales consacrées à la garde d'enfants ont quadruplé par rapport aux efforts lamentables des libéraux.

Les familles canadiennes peuvent se fier au gouvernement conservateur pour prendre les meilleures mesures et remettre de l'argent aux véritables experts en garde d'enfants: maman et papa.

\* \* \*

### LA SANTÉ

**L'hon. Carolyn Bennett (St. Paul's, Lib.):** Monsieur le Président, la semaine dernière, j'ai eu le privilège d'assister à une cérémonie et à un festin soulignant l'ouverture de l'institut de la santé autochtone de l'Université de Toronto. Les travaux de cette installation de recherche de calibre mondial contribueront grandement à combler les disparités entre les résultats en matière de santé des Autochtones et ceux des non-Autochtones du Canada.

Le directeur par intérim, le Dr Jeff Reading, a clairement dit que la nouvelle approche adoptée par l'institut permettra de créer un véritable partenariat entre les chercheurs et les communautés autochtones. Cette approche prometteuse aura pour principes directeurs l'excellence scientifique et la pertinence pour la communauté.

L'Institut de la santé autochtone Waakebiness-Bryce porte le nom autochtone honorifique décerné à son bienfaiteur, le Dr Michael Dan, par la Première Nation du Lac La Croix ainsi que le nom du Dr Peter Henderson Bryce, qui a fondé le service de santé publique de l'Ontario et qui était un grand défenseur de la santé des autochtones.

J'aimerais profiter de cette occasion pour rendre hommage à la vision et à la générosité du Dr Michael Dan qui, en faisant un don de 10 millions de dollars, a rendu tout cela possible.

[La députée s'exprime en langue autochtone ainsi qu'il suit:]

*Chi-miigwetch, Michael et Amira.*

\* \* \*

●(1415)

### LE NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE

**M. Randy Hoback (Prince Albert, PCC):** Monsieur le Président, les règles ont toujours été claires. Il est inacceptable d'utiliser les bureaux de circonscription, financés à même les fonds publics, à des fins partisans. Pourtant, le NPD a été pris en flagrant délit alors qu'il continue d'abuser systématiquement de l'argent des contribuables.

Nous savons déjà que le NPD refuse de rembourser le montant de près de 4 millions de dollars qu'il doit aux vaillants contribuables en raison de l'utilisation illégale qu'il a faite des bureaux parlementaires à l'extérieur d'Ottawa et de ses envois postaux illégaux. Le NPD a jusqu'à aujourd'hui pour rembourser cette somme, mais il ne fait que nous donner des excuses.

C'est tout simplement inacceptable. Quand le chef du NPD assumera-t-il sa responsabilité, quand cessera-t-il d'enfreindre les règles et, enfin, quand rendra-t-il aux contribuables canadiens l'argent que son parti leur doit?

*Questions orales***LA GARDE D'ENFANTS**

**Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD):** Monsieur le Président, Statistique Canada nous a appris aujourd'hui que, en raison de la mauvaise gestion des conservateurs, l'économie canadienne se contracte.

Toutefois, les familles canadiennes n'ont pas eu besoin de Statistique Canada pour leur dire que, même si elles travaillent comme jamais, elles ont encore de la difficulté à joindre les deux bouts. L'augmentation des frais de garderie étouffent les familles et les conservateurs n'ont pas tenu leur promesse de créer de nouvelles places en garderie.

Voilà maintenant que le directeur parlementaire du budget confirme que leur régime est totalement insuffisant pour aider les familles qui ont de la difficulté à se payer des services de garderie. Pendant ce temps, ils comptent soutirer des milliards de dollars à la classe moyenne pour les verser à une poignée de riches au moyen de leur mesure injuste de fractionnement du revenu.

Les Canadiens méritent mieux. C'est la raison pour laquelle le NPD a un programme de garderies abordables qui permettra de créer des places de qualité pour seulement 15 \$ par jour. Nous avons hâte de donner aux familles canadiennes l'aide dont elles ont réellement besoin lorsque nous formerons le premier gouvernement néo-démocrate plus tard, cette année.

\* \* \*

**LA FISCALITÉ**

**M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC):** Monsieur le Président, grâce à nos mesures d'allègement fiscal destinées aux familles et à la bonification de la prestation universelle pour la garde d'enfants, toutes les familles canadiennes qui ont des enfants auront plus d'argent dans leurs poches, ce qui les aidera à joindre les deux bouts.

S'il en est ainsi, c'est parce que nous savons que les familles canadiennes sont les mieux placées pour décider comment dépenser l'argent qu'elles ont durement gagné. Aujourd'hui, le directeur parlementaire du budget a confirmé que notre plan augmentera les prestations de la totalité des familles qui ont des enfants.

Le rapport confirme également que notre plan profite surtout aux Canadiens à faible revenu. Par comparaison, le plan du NPD n'aidera que 10 % des familles qui ont des enfants. Quant aux libéraux, ils se sont engagés à soutirer de l'argent aux parents et à augmenter leurs impôts. En fait, le chef libéral pense que le fait d'offrir des prestations aux familles est une mauvaise idée.

Je tiens à rassurer les Canadiens: le gouvernement n'écouterait pas l'opposition, et il continuera d'augmenter les prestations et de verser de l'argent directement aux parents pour qu'ils puissent subvenir à leurs besoins.

**QUESTIONS ORALES***[Traduction]***L'ÉCONOMIE**

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, les nouvelles données sur le PIB publiées par Statistique Canada aujourd'hui nous montrent que l'économie canadienne perd à nouveau du terrain. La croissance économique a été nulle au cours des trois derniers mois et le PIB commence à régresser. Le gouverneur de la Banque du Canada nous prévient de nous attendre

à des résultats « atroces [...] » lorsque, dans deux mois environ, nous aurons toutes les données sur l'évolution du PIB au premier trimestre. Le gouverneur Poloz demande des mesures immédiates pour stimuler l'économie et créer des emplois.

Où est le budget?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, il faut voir tous les faits. Évidemment, l'économie canadienne a crû depuis un an, et la Banque du Canada de même que les autres experts prévoient qu'elle continuera de croître au cours de l'année à venir.

Évidemment, nous connaissons tous les effets néfastes à court terme sur l'économie canadienne de la chute des cours mondiaux du pétrole. C'est pourquoi nous pensons qu'il est plus important que jamais actuellement de veiller à ce que les gens aient de l'argent dans les poches. Nous avons donc allégé le fardeau fiscal et prévu des mesures bénéfiques pour toutes les familles canadiennes dans le projet de loi qu'étudie le Parlement actuellement. J'encourage tous les députés à l'appuyer.

● (1420)

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, ce sera la première fois depuis une génération qu'un gouvernement commence une année financière sans budget. Il n'y a pas d'excuse.

*[Français]*

En janvier, la Banque du Canada a abaissé les taux d'intérêts à un de leurs plus bas niveaux de l'histoire. Le premier ministre, lui, ne fait toujours rien. Les familles canadiennes font face à d'importantes mises à pied dans le secteur du commerce au détail. Nous avons encore vu 1 500 emplois perdus chez Future Shop, en fin de semaine. Toutefois, il n'y a toujours rien de la part du premier ministre.

La nouvelle année fiscale commence demain. À quand un budget?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, encore une fois, l'économie canadienne s'est accrue au cours de l'année passée. Tous les experts prédisent une augmentation cette année aussi.

Évidemment, il y a des effets négatifs à court terme à cause de la chute soudaine des prix du pétrole. C'est la raison pour laquelle nous avons présenté des mesures législatives à la Chambre pour mettre plus d'argent dans les poches de toutes les familles canadiennes.

J'encourage tous les parlementaires à appuyer les politiques économiques du gouvernement.

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, cela fait plus de trois ans que nous avertissons le gouvernement de ne pas mettre tous nos oeufs dans le même panier économique des sables bitumineux. Il n'a pas écouté. La chute des prix du pétrole est prévisible: elle est cyclique. Le gouvernement n'a rien fait. Nous avons perdu 400 000 bons emplois manufacturiers et il reste les bras croisés. C'est cela, le problème. Cette fois-ci, les conservateurs ne peuvent pas blâmer l'économie américaine. C'est leur faute à eux.

Les provinces sont en train de faire leur travail et présentent leurs budgets. À quand un budget fédéral?

*Questions orales*

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement poursuit son Plan d'action économique. J'ai récemment annoncé des mesures pour aider les exportations, surtout par les PME. Hier, j'étais en Ontario, où Honda a annoncé son intention d'exporter les automobiles canadiennes vers les marchés internationaux, vers les marchés européens, grâce à nos politiques de libre-échange.

Les difficultés actuelles causées par la chute des prix des sables bitumineux ne sont pas une raison pour augmenter les taxes et les impôts, comme le propose le NPD. Évidemment, c'est le temps de donner plus d'argent aux familles canadiennes.

\* \* \*

**LA GARDE D'ENFANTS**

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Monsieur le Président, le gouvernement garde les bras croisés. En fait, c'est un plan d'inaction économique qu'il a.

[Traduction]

Le directeur parlementaire du budget nous révèle des détails dévastateurs à propos du semblant de politique des conservateurs sur les services de garde d'enfants. Avec le stratagème du premier ministre, les familles qui ont des enfants trop vieux pour les services de garde ou qui n'utilisent pas les services de garde sont plus favorisées que les familles utilisant les services de garde. C'est la conclusion à laquelle est arrivé le directeur parlementaire du budget.

Le premier ministre a promis de créer exactement 125 000 places en garderie. Pourquoi n'en a-t-il créé aucune?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, le NPD ne comprendra jamais que les caprices de l'économie ne sont pas une raison pour alourdir la fiscalité. On n'arrive ainsi qu'à faire disparaître les emplois, et notre parti a plutôt comme objectif de créer des emplois. Je sais que le NPD s'oppose fortement à toute mesure donnant de l'argent aux contribuables au lieu de le donner à l'État et à la bureaucratie.

Voyons voir ce que le directeur parlementaire du budget dit vraiment des politiques du gouvernement: « toutes les familles admissibles verront leur revenu après impôt augmenter si les bonifications de la PUGE [...] sont adoptées par la voie législative ».

Le directeur parlementaire du budget fait également ce constat: « les dépenses fédérales au titre de la garde d'enfants [...] ont presque quadruplé » depuis que le Parti conservateur forme le gouvernement.

**L'hon. Thomas Mulcair (chef de l'opposition, NPD):** Voici une réalité qui ne dépend pas des caprices, monsieur le Président. Les électeurs pourront bientôt voter pour le NPD et obtenir des services de garde d'enfant abordables et de qualité, à 15 \$ par jour.

• (1425)

[Français]

Le rapport du directeur parlementaire du budget est cinglant. Les familles qui n'ont pas recours aux garderies reçoivent plus que celles qui doivent payer des milliers de dollars par mois pour des services de garde. Des provinces comme le Québec et le Manitoba sont punies.

Pourquoi les conservateurs dépensent-ils des milliards de dollars pour un programme de garde d'enfants qui ne garde pas les enfants?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, les Canadiens et les Canadiennes ne veulent pas de la politique du NPD, qui consiste à augmenter les taxes et les

impôts pour les familles canadiennes et à retirer la Prestation universelle pour la garde d'enfants.

Le directeur parlementaire du budget a dit que toutes les familles admissibles noteront une augmentation de leur revenu après impôt, si la législation entourant les améliorations à la PUGE est adoptée. Aussi, selon lui, le total des dépenses fédérales pour la garde d'enfants a presque quadruplé sous notre gouvernement.

\* \* \*

[Traduction]

**L'ÉCONOMIE**

**M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.):** Monsieur le Président, nous avons reçu d'autres nouvelles décevantes de Statistique Canada ce matin. Notre économie a enregistré une croissance négative pendant trois des six derniers mois. La classe moyenne a clairement besoin d'un plan de croissance, mais nous n'avons vu aucun plan. Nous n'avons vu aucun budget. Quand le gouvernement prendra-t-il des mesures pour relancer l'économie?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** En fait, monsieur le Président, j'ai annoncé récemment toute une série de mesures économiques, notamment de l'aide aux exportations, des fonds fédéraux additionnels pour l'infrastructure, des crédits d'impôt pour les petites entreprises, des incitatifs pour encourager les gens à suivre des programmes d'apprentissage, un programme de prêts aux apprentis, du financement pour les petites entreprises et bien d'autres.

Ce que le leader du Parti libéral ne comprend pas, c'est que les Canadiens ne pensent pas qu'on doive réagir à la chute des prix du pétrole en augmentant les taxes dans le secteur de l'énergie. Ils ne pensent pas qu'on doit y réagir en leur imposant des taxes sur le carbone. Nous remettons de l'argent dans les poches des gens; voilà ce que nous faisons.

**M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.):** En dépit de toutes ces mesures, monsieur le Président, le gouverneur de la Banque du Canada continue de dire que notre croissance économique est atroce. Le gouvernement n'a pas de plan. Il n'a pas de budget. Le ministre des Finances se dérobe complètement à ses responsabilités.

Nous savons que le fait de remettre de l'argent dans les poches des gens de la classe moyenne favorise la croissance économique, alors pourquoi le premier ministre insiste-t-il pour accorder un allègement fiscal de 2 000 \$ aux riches?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Je répète, monsieur le Président, que l'économie canadienne a progressé pendant la dernière année et tous les experts, y compris la Banque du Canada, prévoient qu'elle connaîtra une croissance cette année, et ce, malgré l'incidence immédiate des prix de l'énergie.

Le chef du Parti libéral semble vraiment vouloir remettre de l'argent dans les poches des Canadiens de la classe moyenne, et le Parlement est justement saisi d'un projet de loi à cette fin. Toutes les familles de la classe moyenne, en fait toutes les familles au pays en bénéficieraient, mais bien entendu, le Parti libéral tient absolument à augmenter les impôts et le déficit et à faire disparaître des emplois.

Nos politiques sont très différentes.

[Français]

**M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.):** Monsieur le Président, aujourd'hui, on apprend que l'économie canadienne rétrécit. Ce n'est pas surprenant, puisque le ministre des Finances semble introuvable, que le budget est retardé et que le premier ministre a décidé de donner de l'argent aux riches, plutôt que d'agir en faveur de la classe moyenne.

*Questions orales*

Quand le gouvernement va-t-il enfin créer un plan responsable pour la croissance économique?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, nous n'augmenterons pas les taxes pour l'industrie énergétique à cause de la chute du prix du pétrole, et nous n'imposerons pas non plus de taxe sur le carbone aux consommateurs canadiens. Ce sont des politiques du Parti libéral.

Ici, de ce côté de la Chambre, nous donnons des réductions de taxes et d'impôts à toutes les familles canadiennes, ce qui augmente leurs gains. J'encourage le Parti libéral à changer de philosophie, à appuyer ces gains et à mettre de l'argent dans les poches des Canadiens et des Canadiennes.

\* \* \*

**L'ENVIRONNEMENT**

**Mme Megan Leslie (Halifax, NDP):** Monsieur le Président, le gouvernement devrait présenter aujourd'hui son plan et les cibles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Malheureusement, je crois que nous ne verrons jamais ce plan.

À cause de son inaction, le Canada se ridiculise aux yeux de ses alliés. Le Mexique a soumis son plan, les États-Unis ont aussi transmis leur engagement et, en ce moment même, la Russie fait la même chose.

Pourquoi le Canada est-il le mouton noir dans ce dossier?

● (1430)

[Traduction]

**L'hon. Leona Aglukkaq (ministre de l'Environnement, ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord et ministre du Conseil de l'Arctique, PCC):** Monsieur le Président, nous allons faire connaître les cibles de réduction des gaz à effet de serre du Canada dans les semaines à venir. Nous attendons que les provinces et les territoires nous indiquent comment ils entendent respecter leurs cibles.

Le gouvernement conservateur est le premier de l'histoire à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Nous allons continuer de prendre mesures pour qu'elles continuent de diminuer, sans pour autant nuire à l'emploi en recourant à la taxe sur le carbone préconisée par les libéraux et les néo-démocrates.

**Mme Megan Leslie (Halifax, NDP):** Monsieur le Président, les réponses toutes faites de la ministre continuent de relever plus de la fiction que de la réalité, parce que le gouvernement rate sans cesse les échéanciers établis. Il a raté ceux qu'il avait lui-même fixés pour la prise de règlements sur le pétrole et le gaz, et il est en bonne voie de rater ses cibles de réduction des gaz à effet de serre. Comme si ce n'était pas assez, il rate aussi l'occasion de prendre part au mouvement nord-américain de lutte contre les changements climatiques.

Pourquoi le Canada refuse-t-il de s'associer au Mexique et aux États-Unis, ses partenaires de l'ALENA, pour protéger l'environnement et l'économie?

**L'hon. Leona Aglukkaq (ministre de l'Environnement, ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord et ministre du Conseil de l'Arctique, PCC):** Monsieur le Président, nous accueillons favorablement l'annonce faite par les États-Unis. Nous avons toujours dit que, pour réduire concrètement les émissions de gaz à effet de serre, tous les grands émetteurs devaient faire leur part.

Le Canada s'est doté de l'un des réseaux de production électrique les plus écologiques du monde, puisque l'électricité qu'il utilise

provient de sources qui ne produisent pas de gaz à effet de serre. Aux États-Unis, ce pourcentage n'est que de 30 %.

D'ici la conférence de Paris, nous allons continuer de prendre des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, sans pour autant nuire à l'emploi en recourant à la taxe sur le carbone préconisée par les néo-démocrates et les libéraux.

**Mme Megan Leslie (Halifax, NDP):** Monsieur le Président, en plus de rester les bras croisés, le gouvernement fait la sourde oreille. Les changements climatiques constituent une menace pour notre santé, notre environnement et notre économie, tout le monde le sait, mais ils constituent aussi une occasion économique à saisir.

Selon une étude réalisée par l'institut NewClimate, les cibles annoncées aujourd'hui par les États-Unis, en plus de réduire la dépendance au pétrole étranger de nos voisins du Sud, vont permettre d'éviter 7 000 décès prématurés causés par la pollution chaque année et de créer 470 000 emplois dans le secteur des énergies renouvelables d'ici 2030.

Quand, au juste, la ministre va-t-elle arrêter de tergiverser et va-t-elle annoncer les engagements du Canada?

**L'hon. Leona Aglukkaq (ministre de l'Environnement, ministre de l'Agence canadienne de développement économique du Nord et ministre du Conseil de l'Arctique, PCC):** Comme je viens de le dire, monsieur le Président, le Canada va faire connaître ses cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les prochaines semaines. Nous attendons que les provinces et les territoires nous indiquent comment ils entendent respecter leurs cibles.

Le gouvernement conservateur est le premier de l'histoire à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Nous allons continuer de prendre mesures pour qu'elles continuent de diminuer, sans pour autant nuire à l'emploi en recourant à la taxe sur le carbone qui a été proposée par les néo-démocrates et qu'appuient les libéraux.

\* \* \*

[Français]

**LA SANTÉ**

**Mme Christine Moore (Abitibi—Témiscamingue, NDP):** Monsieur le Président, ce n'est pas seulement pour lancer des missions que les conservateurs ratent leurs échéances.

Aujourd'hui, on souligne le premier anniversaire de la fin des accords de santé signés en 2004. Au lieu de s'asseoir avec les provinces pour négocier de nouveaux accords et améliorer notre système de santé, le gouvernement a plutôt décidé de priver les provinces de 36 milliards de dollars en transferts.

Pourquoi la ministre n'a-t-elle même pas fait l'effort de s'asseoir avec les provinces pour tenter de renouveler les accords?

[Traduction]

**Mme Cathy McLeod (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé et pour la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC):** De l'histoire du Canada, monsieur le Président, aucun autre gouvernement n'a versé autant en transferts en santé. D'ici à la fin de la décennie, les transferts totaliseront 40 milliards par année, sans compter que nous nous sommes engagés à les hausser annuellement.

Le gouvernement a fait grandement bouger les choses dans le dossier des transferts en santé.

*Questions orales*

**M. Murray Rankin (Victoria, NPD):** Monsieur le Président, le gouvernement fédéral se décharge complètement de ses responsabilités alors même que nous n'avons jamais eu autant besoin qu'il assume un rôle structurant.

En effet, c'est aujourd'hui le triste anniversaire de la date à laquelle les conservateurs ont complètement laissé tomber les accords sur la santé. Ils n'ont pas collaboré avec les provinces et les territoires pour permettre à notre précieux système de santé public de régler les problèmes concrets auxquels il est confronté. Ils n'ont rien fait dans le dossier des soins à domicile. Ils n'ont pas cherché à intervenir par rapport au prix excessif des médicaments d'ordonnance. Pourquoi les conservateurs refusent-ils de reconduire les accords sur la santé? Pourquoi minent-ils notre système de santé?

**Mme Cathy McLeod (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé et pour la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC):** Monsieur le Président, depuis 2010, l'augmentation des transferts est plus de deux fois supérieure à celle des dépenses réelles des provinces. Soulignons par ailleurs que ce n'est pas qu'une question d'argent: l'innovation fera aussi la différence dans le système. Nous collaborons de très près avec les provinces dans tout ce qui concerne l'innovation.

Je me permets de citer Brad Wall:

Il ne faut plus se limiter au financement. Il faut trouver des façons de maintenir le système de santé de façon durable pour les générations futures sans sacrifier les soins aux patients.

\* \* \*

**LA SALUBRITÉ DES ALIMENTS**

**M. Malcolm Allen (Welland, NPD):** Monsieur le Président, 22 Canadiens sont morts de la listériose en 2008 après avoir consommé de la viande insalubre. Par la suite, on a embauché de nouveaux inspecteurs dans le but d'accroître le nombre d'inspections. Cependant, maintenant que l'ACIA a été contrainte par le gouvernement de réduire le nombre d'inspecteurs et d'inspections des viandes, on en est revenu aux niveaux d'inspection préalables à 2008 pour ce qui est des viandes vendues au Canada.

Malheureusement, on procède différemment pour les viandes exportées aux États-Unis, qui sont inspectées à 100 %. J'ai une simple question à poser à la ministre. Pourquoi la viande exportée aux États-Unis est-elle assujettie à des inspections plus rigoureuses que la viande qui servira à nourrir les familles canadiennes?

• (1435)

**Mme Cathy McLeod (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé et pour la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC):** Monsieur le Président, le Canada est doté de l'un des systèmes les plus sécuritaires et les plus sains au monde. L'OCDE classe notre système d'assurance de la salubrité des aliments au premier rang parmi 17 pays de l'OCDE. Il est important de noter que, dans notre budget de 2014, nous nous sommes engagés à embaucher 200 nouveaux inspecteurs de la salubrité des aliments de première ligne.

[Français]

**Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NPD):** Monsieur le Président, la viande exportée aux États-Unis subit plus de contrôles sanitaires que celle destinée aux Canadiens. C'est complètement inacceptable.

Pour épargner quelques dollars, l'Agence canadienne d'inspection des aliments coupe dans les inspections. Celles-ci avaient pourtant été mises en place pour éviter une crise comme celle de 2008, alors

que 22 personnes sont mortes et que des dizaines de personnes ont été malades, une crise dans l'industrie alimentaire.

Pourquoi les conservateurs reviennent-ils en arrière et mettent-ils en danger la santé des Canadiens?

[Traduction]

**Mme Cathy McLeod (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé et pour la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC):** Monsieur le Président, encore une fois, le Conference Board du Canada classe notre système d'assurance de la salubrité des aliments au premier rang parmi 17 pays de l'OCDE. Nous rehaussons les inspections et embauchons de nouveaux inspecteurs. Nous nous sommes engagés à en embaucher 200 en 2014.

Nous avons aussi, entre autres, imposé des amendes plus sévères, rehaussé les contrôles associés à la bactérie *E. coli* et instauré de nouvelles exigences en matière d'étiquetage de la viande. Il est clair que nous réalisons des progrès importants dans ce secteur.

\* \* \*

[Français]

**L'ACCÈS À L'INFORMATION**

**Mme Ève Pécelet (La Pointe-de-l'Île, NPD):** Monsieur le Président, le rapport de la commissaire à l'information confirme ce que le NPD dit depuis des années: le régime d'accès à l'information est désuet et inefficace.

Les conservateurs ont fait campagne sur la transparence et la responsabilité. Par contre, une fois au pouvoir, ils ont voté contre le projet de loi C-567 du NPD, qui aurait donné à la commissaire les outils nécessaires pour exposer la corruption au gouvernement.

Les conservateurs vont-ils enfin écouter la commissaire et le NPD et renforcer la Loi sur l'accès à l'information?

**L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor, PCC):** Monsieur le Président, je voudrais remercier la commissaire à l'information de son rapport. Nous examinons actuellement ses recommandations.

Je peux dire aussi que la Loi fédérale sur la responsabilité de 2006 a élargi la couverture de la Loi sur l'accès à l'information, afin de couvrir plus de 200 institutions. En 2013-2014, notre gouvernement a traité près de 59 000 demandes d'accès à l'information, ce qui représente une augmentation de 9 %.

[Traduction]

**M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD):** Monsieur le Président, le rapport de la commissaire à l'information critique sévèrement la culture du secret au gouvernement. Il n'est pas étonnant que le président du Conseil du Trésor la prive de son financement de base.

La commissaire à l'information a fait savoir que, sous le gouvernement actuel, la Loi sur l'accès à l'information est devenue « un bouclier contre la transparence » et qu'elle encourage « une culture du retard ». Elle a fait état de tendances à l'ingérence, à l'obstruction et au secret.

Vous vous rappellerez qu'en 2006, le premier ministre avait affirmé qu'il ouvrirait les portes, qu'il instaurerait la responsabilité et qu'il mettrait fin à la culture du secret? Qu'est-il arrivé pour que le premier ministre déraile au point d'obtenir un aussi piètre résultat en ce qui touche la responsabilité?

### Questions orales

**L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor, PCC):** Monsieur le Président, j'aimerais fournir des renseignements réels au député. Depuis 2006, nous avons répondu à plus de demandes d'accès à l'information que l'ont fait les gouvernements Trudeau, Turner, Mulroney, Campbell, Chrétien et Martin mis ensemble.

\* \* \*

### L'EMPLOI

**L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.):** Monsieur le Président, les conservateurs ont beau se vanter, il est pourtant clair que le Canada a encore échoué en matière de création d'emplois. Le ministre nous assure que cette multiplication des pertes d'emploi fait partie d'un plan directeur, mais les Canadiens qui sont sans travail et qui ont peine à payer leurs factures n'en croient pas un mot. C'est une affirmation ridicule.

Future Shop a éliminé 1 500 emplois, ce qui s'ajoute aux 17 000 autres emplois éliminés par Target, et les ventes au détail ont diminué de façon alarmante par rapport aux dernières années: impossible de croire que tout cela fait partie d'un plan.

J'imagine que le ministre va encore une fois nous servir une phrase bidon selon laquelle les conservateurs ont créé 1,2 million d'emplois, mais il doit savoir que les familles de la classe moyenne en ont ras le bol de ce genre de réplique et savent que les politiques financières des conservateurs sont pitoyables.

• (1440)

**L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC):** Monsieur le Président, nous mettons l'accent sur les échanges commerciaux, la formation et les allègements fiscaux. Hier, le premier ministre s'est rendu dans une usine de fabrication de la société Honda, en Ontario. Il a annoncé que cette usine exporterait des véhicules directement du Canada vers l'Europe pour la toute première fois. C'est grâce à l'accord de libre-échange que ce projet a pu prendre forme.

Nous avons versé plus de 500 000 subventions à des apprentis et nous encourageons les ressources à se diriger vers les industries où la demande de travailleurs est élevée. Nous avons diminué les impôts pour que les entreprises puissent embaucher des employés, pour que les familles puissent économiser, et pour que les consommateurs puissent dépenser leur argent. En nous concentrant sur les échanges commerciaux, les allègements fiscaux et la formation, nous avons créé, net, 1,2 million d'emplois.

\* \* \*

### L'ÉCONOMIE

**L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.):** Monsieur le Président, plus de deux millions de Canadiens supplémentaires se cherchent actuellement du travail. L'économie canadienne a régressé en janvier, une situation qui a été observée au cours de trois des six derniers mois. La Banque du Canada affirme qu'il faut des mesures de stimulation monétaire considérables pour éviter de retomber en récession. C'est pourquoi la banque a pris des mesures et baissé les taux; toutefois, les conservateurs restent les bras croisés.

Pourquoi le ministre des Finances se cache-t-il depuis deux mois et refuse-t-il de présenter le budget? Alors que l'économie canadienne est au neutre, pourquoi le ministre des Finances manque-t-il à l'appel?

**L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC):** Monsieur le Président, le meilleur plan de relance économique

consiste à faire en sorte que les familles ayant des enfants aient plus d'argent dans leurs poches. C'est exactement ce que nous avons fait en instaurant des baisses d'impôt et des avantages fiscaux, qui permettront à chacune des familles ayant des enfants d'économiser plus de 1 000 \$. Les libéraux ont annoncé qu'ils voteraient contre cette mesure, qu'ils l'élimineraient et qu'ils augmenteraient les impôts des familles.

Nous savons que ces décisions vont non seulement causer du tort à la classe moyenne, mais aussi éliminer des milliers d'emplois et ébranler la société. C'est ce que feraient les libéraux. Toutefois, nous n'allons pas les laisser faire.

**L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.):** Monsieur le Président, le premier ministre dit qu'il ne peut pas présenter de budget en raison de la chute des cours du pétrole. L'Alberta dépend encore plus du prix du pétrole que le gouvernement fédéral, pourtant le premier ministre de cette province ne s'est pas retranché derrière des excuses; il a présenté un budget la semaine dernière. Si Jim Prentice peut déposer un budget, pourquoi le premier ministre ne peut-il pas le faire?

**L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC):** Monsieur le Président, les libéraux veulent à tout prix un budget qui augmenterait les impôts. Voici ce que je leur réponds: nous n'augmenterons jamais les impôts. Nous n'adhérerons jamais à leur politique qui vise à hausser les impôts, à dépenser davantage et à accumuler une dette irresponsable. Nous savons que cette politique ferait dérailler l'économie.

C'est pourquoi nous avons mis en place un plan d'allègement fiscal qui a permis de créer, net, 1,2 million d'emplois, dont 85 % sont à temps plein et les deux tiers se trouvent dans des secteurs bien rémunérés. C'est pourquoi des millions de Canadiens ont reçu un appel les félicitant d'avoir décroché un emploi.

\* \* \*

[Français]

### LE DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

**Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD):** Monsieur le Président, la situation humanitaire en Syrie est très inquiétante. Après cinq ans de guerre civile, le bilan s'élève à 220 000 morts et des millions de réfugiés.

Afin de renforcer l'aide internationale, le secrétaire général de l'ONU a organisé une importante rencontre au Koweït et demandé une plus grande contribution de tous, incluant le Canada, mais le ministre du Développement international n'est même pas allé à la rencontre.

Comment le ministre justifie-t-il son absence? Va-t-il répondre à l'appel urgent du secrétaire général?

**L'hon. Christian Paradis (ministre du Développement international et ministre de la Francophonie, PCC):** Monsieur le Président, je peux rassurer ma collègue. Le Canada est très bien représenté à la conférence en question à l'heure où on se parle.

Je rappelle que le Canada a aidé 16 millions de personnes en Syrie en leur donnant accès à de l'eau potable jusqu'à maintenant. Plus de 4 millions de Syriens ont eu accès à de la nourriture. De plus, une aide d'urgence est fournie à près de 3 millions de réfugiés dans des pays voisins, comme la Jordanie. Ces améliorations concrètes sont la conséquence de nos engagements que nous avons honorés.

Nous sommes d'avis que, face à cette crise, il ne s'agit pas de choisir une solution par rapport à une autre, entre la sécurité et...

*Questions orales*

[Traduction]

**Le Président:** Le député d'Ottawa-Centre a la parole.

**M. Paul Dewar (Ottawa-Centre, NPD):** Monsieur le Président, il serait bien que le ministre assiste à la conférence et confirme l'engagement du Canada à fournir de l'aide pour régler cette crise.

L'ONU affirme qu'elle a besoin de 8,4 milliards de dollars pour venir en aide aux plus de 11 millions de Syriens touchés par cette crise, dont la moitié sont des femmes et des enfants. Il s'agit du plus grand appel à l'aide humanitaire dans l'histoire de l'ONU. Les États-Unis ont déjà promis de verser 500 millions de dollars. La dernière annonce d'aide humanitaire du Canada pour la Syrie remonte à plus d'un an.

Pourquoi le Canada n'a-t-il pas pris d'engagement à cette conférence? Comment se fait-il que les conservateurs peuvent dépenser plus de 100 millions de dollars pour une campagne de frappes aériennes, mais pas pour sauver des vies?

• (1445)

**L'hon. Christian Paradis (ministre du Développement international et ministre de la Francophonie, PCC):** Monsieur le Président, le Canada est déjà le sixième donateur en importance pour la Syrie.

Je peux dire à mon collègue que nous avons déjà versé le montant que nous avons promis jusqu'ici. C'est ce que les autres pays partenaires doivent faire. Le gouvernement estime que les mesures prises en réponse à cette crise ne sont pas mutuellement exclusives.

Nous participons à la mission militaire contre l'EIIL et nous contribuons à régler la crise humanitaire. La sécurité et l'aide humanitaire sont indissociables. C'est ainsi que cela fonctionne.

\* \* \*

**LA SÉCURITÉ PUBLIQUE**

**M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD):** Monsieur le Président, voilà un gouvernement qui ne manque jamais une bonne occasion de se faire du capital politique à bon marché, au lieu de déployer les efforts nécessaires pour faire avancer les choses.

En ce qui concerne le projet de loi C-51, les conservateurs s'acharnent toujours à en précipiter l'adoption à la Chambre, au lieu d'écouter les Canadiens. Maintenant, ils refusent d'adopter des amendements sensés qui permettraient de rectifier certaines des pires dispositions de ce projet de loi dangereux.

Les Canadiens ne devraient pas être forcés à sacrifier leurs libertés, du fait que le gouvernement n'arrive pas à admettre ses erreurs de rédaction. Le ministre va-t-il faire ce qui s'impose et retirer le projet de loi C-51?

**L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC):** Monsieur le Président, j'espère que le député a entendu les nombreux témoins. En voici un qu'il devrait bien écouter.

Le projet de loi C-51, et c'est un rappel important, cible les djihadistes islamistes pour les empêcher de réaliser leur objectif déclaré de mettre à exécution les menaces terroristes contre l'Occident, notamment le Canada. Notre pays fait l'objet d'une grave menace.

[...] ces mesures pour lutter contre la nature des menaces visant le Canada sont justes et requises, de toute urgence [...]

Ce sont là les paroles du professeur Salim Mansur, de l'Université Western, en Ontario.

[Français]

**Mme Rosane Doré Lefebvre (Alfred-Pellan, NPD):** Monsieur le Président, la très grande majorité des témoins entendus, incluant ceux du gouvernement, confirment ce que nous disons depuis le début.

Le projet de loi C-51 est bâclé. Il ne contient aucun mécanisme de surveillance et met en péril nos droits et libertés. Dès le départ, le gouvernement conservateur a fait la sourde oreille et son entêtement risque de brimer la liberté des Canadiens.

Le ministre va-t-il finalement faire la bonne chose et retirer son projet de loi?

**L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC):** Monsieur le Président, ce serait une erreur monumentale, au moment où le Canada fait face à une menace internationale djihadiste. On a vu des attaques terroristes à Paris, à Sydney en Australie, et à Copenhague. On les a vues, ici même, dans ce Parlement, et les néo-démocrates voudraient qu'on reste assis et qu'on laisse les terroristes profiter des lacunes de notre système. C'est odieux.

Je peux rassurer la population. Nous allons protéger les Canadiens et leurs droits. Ce sont les terroristes qui nous menacent et nous allons poser des gestes concrets.

\* \* \*

[Traduction]

**LA DÉFENSE NATIONALE**

**M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC):** Monsieur le Président, hier, le ministre de la Défense nationale s'est rendu à la BFC Trenton, où l'Aviation royale canadienne a reçu son cinquième appareil C-17 Globemaster.

Depuis que le gouvernement actuel est au pouvoir, le Canada ne dépend plus de la capacité de transport aérien d'autres pays. Le ministre de la Défense nationale peut-il dire à la Chambre de quelle façon nos appareils C-17 sont utilisés dans les missions nationales et internationales?

**L'hon. Jason Kenney (ministre de la Défense nationale et ministre du Multiculturalisme, PCC):** Monsieur le Président, je remercie le député de son excellent travail pour l'Aviation royale canadienne.

Pendant la décennie de noirceur, nous devons emprunter des appareils à des pays comme la Russie pour répondre à nos besoins de transport aérien stratégique. Grâce aux investissements sans précédent du gouvernement dans les forces armées, nous pouvons maintenant assurer la présence du Canada dans le monde entier.

Je suis évidemment heureux d'annoncer que j'ai reçu hier le cinquième appareil C-17 Globemaster, ce qui augmente considérablement la marge de manoeuvre et la durée utile de cet atout essentiel. Grâce à cette flotte, nous avons pu répondre à des catastrophes humanitaires dans le monde entier et appuyer nos militaires qui mènent des opérations contre l'EIIL en Irak.

*Questions orales*

[Français]

**LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION**

**Mme Sadia Groguhé (Saint-Lambert, NPD):** Monsieur le Président, la mauvaise gestion des conservateurs dans le dossier du Programme des travailleurs étrangers temporaires continue de plus belle. Demain, une date limite arbitraire imposée par les conservateurs forcera des dizaines de milliers de travailleurs étrangers temporaires à quitter le Canada. Profitant de leur vulnérabilité et de leur désarroi, de soi-disant consultants en immigration continuent d'extorquer ces travailleurs jusqu'à leur dernier centime.

Qu'attend le gouvernement pour agir et mettre fin à cette situation honteuse?

• (1450)

**L'hon. Chris Alexander (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC):** Monsieur le Président, notre réforme du Programme des travailleurs étrangers temporaires a eu comme priorité de donner les emplois disponibles aux Canadiens. Cela fonctionne très bien. Cela a été accueilli dans toutes les régions du pays par les employeurs. Les voies vers la résidence permanente sont plus multiples que jamais et les règles sont connues depuis des mois.

Ce qui n'a pas été connu, c'est la position du NPD, qui voulait que la réforme se fasse plus rapidement et qui est maintenant en faveur de garder tous les travailleurs temporaires...

**Le Président:** L'honorable députée de Newton—Delta-Nord a la parole.

[Traduction]

**Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD):** Monsieur le Président, les conservateurs ont complètement semé la pagaille dans le Programme des travailleurs étrangers temporaires, et ce sont des travailleurs vulnérables qui en font les frais. Les conservateurs ont fait fi de toutes les mises en garde concernant les conséquences imprévues du délai qu'ils ont fixé. Certains consultants ont exploité des travailleurs étrangers temporaires désespérés, leur ont fauché toutes leurs économies et leur ont fait de fausses promesses.

Que vont faire les conservateurs pour corriger la situation? Comment protégeront-ils ces travailleurs vulnérables et redresseront-ils la situation?

**L'hon. Chris Alexander (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC):** Monsieur le Président, si la députée connaît l'identité d'un consultant en immigration qui a enfreint la loi, elle — ou les électeurs de sa circonscription — devraient en communiquer le nom à l'Agence des services frontaliers du Canada.

Le Programme des travailleurs étrangers temporaires fonctionne bien, car il accorde la priorité aux Canadiens. Il n'y a jamais eu autant de façons de devenir résident permanent.

Ce qui est exceptionnel et bizarre, c'est la position adoptée par les députés du NPD. L'an dernier, ils disaient que nous aurions dû procéder à cette réforme plus tôt. Maintenant, ils ont l'air de dire que nous devrions garder tous les travailleurs temporaires au Canada. Ce sont de vraies girouettes.

\* \* \*

**LE LOGEMENT**

**M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD):** Monsieur le Président, les conservateurs négligent aussi Toronto. Hier, le maire de Toronto a réclamé de toute urgence au gouvernement fédéral des fonds pour le logement. Après des années de négligence des

gouvernements conservateurs et libéraux, l'état des logements sociaux atteint un point critique. En plus d'être avantageux pour les familles à faible revenu, les investissements dans les logements sociaux à Toronto permettraient de créer des emplois à hauteur de 220 000 années-personnes.

Quand les conservateurs cesseront-ils enfin de faire fi de Toronto? Quand commenceront-ils à y investir dans les logements sociaux?

**L'hon. Candice Bergen (ministre d'État (Développement social), PCC):** Monsieur le Président, c'est ce que nous faisons. En fait, j'ai récemment signé une entente d'investissement dans les logements abordables avec le ministre Ted McMeekin, de l'Ontario. Voici ce qu'il a dit: « Le renouvellement du partenariat entre le Canada et l'Ontario contribuera à accroître l'accès à des logements sûrs, adéquats et abordables. »

Nous versons des fonds aux provinces et nous travaillons en collaboration avec elles. Ce sont elles qui décident ensuite où les fonds sont affectés. Je sais que l'Ontario a fait ce choix-là.

\* \* \*

**LES RELATIONS INTERGOUVERNEMENTALES**

**M. Andrew Cash (Davenport, NPD):** Monsieur le Président, 100 000 familles de Toronto sont sur la liste d'attente pour un logement abordable. Elles ont besoin de bien plus que les discours creux de la députée.

Cela dit, le manque de respect à l'égard de Toronto va bien au-delà de cette réponse qui n'en est pas une. En effet, un nouveau rapport produit par l'hôtel de ville de Toronto indique que le gouvernement fédéral lui doit au moins 4 millions de dollars en impôt foncier. Cette somme ne comprend pas la note faramineuse associée à l'aéroport de l'île de Toronto.

Les gens paient leur juste part d'impôt foncier. Pourquoi le gouvernement fédéral pense-t-il qu'il peut priver Toronto de millions de dollars? Pourquoi cherche-t-il à escroquer cette ville?

**L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports, PCC):** Monsieur le Président, le député devrait vérifier les faits dans ce dossier.

Les choses sont on ne peut plus claires. Si j'ai bien compris ce que l'administration portuaire de Toronto a dit, il existe en fait une entente écrite exécutoire entre l'administration portuaire de Toronto et la Ville de Toronto à ce sujet. Je serai heureuse de communiquer au député l'adresse de l'administration portuaire de Toronto; il pourra alors communiquer avec ses représentants pour connaître les faits réels.

\* \* \*

[Français]

**L'INFRASTRUCTURE**

**M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.):** Monsieur le Président, selon la Fédération canadienne des municipalités, le déficit de l'infrastructure est de 123 milliards de dollars. Il augmente chaque année de 2 milliards de dollars. D'ici l'année 2020, près de 60 % des canalisations d'eau de Montréal auront atteint la fin de leur vie utile.

Aujourd'hui, la confiance des Villes, comme celle des Canadiens et du monde des affaires, diminue de jour en jour face à un ministre des Finances qui refuse d'agir.

Quand le ministre va-t-il assumer ses responsabilités et déposer son budget?

*Questions orales*

**L'hon. Denis Lebel (ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC):** Monsieur le Président, je suis certain que l'ancien confrère du député, le maire de Montréal, est très fier aujourd'hui d'entendre son confrère dire que le maire ne fait pas son travail pour ce qui est des tuyaux de canalisation à Montréal. Je suis certain qu'il est très fier de cela.

Comme les députés le savent, nous travaillons en partenariat avec les Villes et les provinces. Il ne faut pas se leurrer: sous le leadership de ce premier ministre, notre gouvernement investit trois fois plus en infrastructure que le gouvernement libéral de l'époque.

• (1455)

[Traduction]

**M. Adam Vaughan (Trinity—Spadina, Lib.):** Monsieur le Président, je serais tenté de prier le ministre des Finances de présenter un budget, sauf que, si ce budget devait ressembler à celui qui l'a précédé, peut-être qu'il vaut mieux pour moi que je n'en prenne pas connaissance.

Il y a à peine deux ans, les investissements annuels du gouvernement fédéral dans les ponts et le système de transport en commun totalisaient 2,4 milliards de dollars. Cette somme a depuis diminué, si bien qu'aujourd'hui, elle dépasse à peine les 200 millions de dollars. Le maire de Vancouver a confirmé que sa ville n'a pas reçu un sou du nouveau Fonds Chantiers Canada. C'est incroyable. Les répercussions de cette situation sont tout à fait évidentes. En effet, c'est à Vancouver que les problèmes de congestion routière sont les plus graves, à cause bien sûr de l'indifférence du gouvernement actuel. Ce problème nous coûte 1 milliard de dollars par année.

Quand les conservateurs vont-ils se décider à financer l'infrastructure? Où est le budget?

**L'hon. Denis Lebel (ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC):** Monsieur le Président, c'est faux. Le député sait que cela ne s'applique qu'au Fonds de la taxe sur l'essence; les sommes sont transférées deux fois par année. L'an dernier, en 2014, les transferts aux provinces et aux territoires totalisaient 2 milliards de dollars. Cette somme sera plus élevée en 2015, et il le sait.

Le gouvernement conservateur a investi un montant record dans le transport en commun partout au Canada. À Toronto, on a prolongé la ligne de métro Toronto-York Spadina et revitalisé la gare Union. La totalité des sommes provenant du Fonds de la taxe sur l'essence qui étaient destinées à Toronto a été investie dans le transport en commun. C'est son choix.

\* \* \*

[Français]

## LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

**Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD):** Monsieur le Président, les députés de l'Assemblée nationale ont adopté hier, à l'unanimité, une motion qui demande au premier ministre conservateur de transférer immédiatement les données québécoises du registre des armes à feu au gouvernement du Québec. Ce sont des données qui, rappelons-le, ont aussi été financées par les taxes et les impôts des contribuables québécois.

Le gouvernement conservateur va-t-il enfin faire preuve de gros bon sens, respecter cette décision unanime de l'Assemblée nationale et remettre les données du registre au Québec?

**L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC):** Monsieur le Président, je voudrais rassurer ma collègue et lui confirmer que nous allons respecter la décision de la Cour suprême et que nous croyons qu'il y a déjà assez d'argent des contribuables québécois qui a été gaspillé dans ce gouffre sans fin, dans le gouffre d'un registre inefficace et coûteux.

Nous partageons le point de vue de la Fédération québécoise des chasseurs et pêcheurs qui estime qu'un registre québécois, tout comme le défunt registre canadien, serait inutile et n'assurerait en rien la sécurité de la population ni celle des policiers.

**Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD):** Monsieur le Président, quand on veut, on peut. C'est ce que la Cour suprême disait. S'ils voulaient, les conservateurs pourraient, mais ils préfèrent s'enfoncer dans leur idéologie. Hier, 106 élus d'un peu partout au Québec ont dénoncé d'une même voix l'acharnement des conservateurs à vouloir détruire les données québécoises du registre. Cela va contre la volonté du Québec qui a été claire: ces données sont importantes pour la sécurité publique.

Les conservateurs vont-ils mettre de côté leur entêtement idéologique, écouter les élus du Québec et leur remettre les données que les contribuables québécois ont aussi financées? Où est le fédéralisme d'ouverture du premier ministre?

**L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC):** Monsieur le Président, si ma collègue et son parti mettaient l'idéologie de côté, ils appuieraient les mesures que notre gouvernement a instauré depuis huit ans. Nous avons mis en oeuvre des peines d'emprisonnement minimales de trois à cinq ans pour les personnes qui se retrouvent en possession d'une arme de manière illégale. Nous avons également mis en route des mesures pour que ceux qui commettent des crimes violents avec des armes à feu aient des peines plus sévères. À la Chambre, nous avons adopté des mesures pour la formation obligatoire et contre la violence domestique. Qu'elle se lève debout ici, à Ottawa, et qu'elle défende la sécurité de notre pays.

\* \* \*

[Traduction]

## L'INFRASTRUCTURE

**M. David Yurdiga (Fort McMurray—Athabasca, PCC):** Monsieur le Président, sous la direction de notre premier ministre, j'ai été fier d'appuyer d'importants investissements dans des infrastructures qui donnent des résultats concrets pour l'Alberta et les collectivités de tout le Canada.

La semaine dernière, j'ai eu le grand plaisir d'accueillir le ministre de la Santé à Fort McMurray dans le cadre d'un événement qui montre, une fois de plus, l'importance qu'accorde le présent gouvernement à l'emploi et à l'économie.

La ministre peut-elle dire à la Chambre en quoi consistait cette importance annoncée?

**Mme Cathy McLeod (secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé et pour la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC):** Monsieur le Président, mon collègue de Fort McMurray—Athabasca sait assurément défendre les intérêts des Albertains.

*Questions orales*

La ministre a été très heureuse, la semaine dernière, d'annoncer que le gouvernement envisageait de financer un projet d'agrandissement de l'aéroport international de Fort McMurray qui pourrait atteindre 25 millions de dollars, dans le cadre du Fonds Chantiers Canada. Je crois comprendre que les aérogares ont grandement besoin d'être agrandies et qu'il faudrait aussi prolonger la piste principale.

C'est extrêmement important. Cela crée des emplois. Le gouvernement appuie le Nouveau Plan Chantiers Canada, qui est le plan d'infrastructure à long terme le plus long de l'histoire du Canada.

Ensemble, nous bâtissons une Alberta plus forte pour un Canada plus fort.

\* \* \*

• (1500)

**LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION**

**M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.):** Monsieur le Président, l'an dernier, le gouvernement a eu du mal à parrainer 1 300 réfugiés.

La situation est pourtant catastrophique: 3,5 millions de Syriens ont été déplacés vers le Liban, la Turquie et la Jordanie; 6,5 millions de Syriens et 2,5 millions d'Irakiens ont été déplacés à l'intérieur de leur pays.

Pourquoi le gouvernement se montre-t-il si peu généreux devant cette situation catastrophique? Pourquoi est-il incapable de prendre ses responsabilités et d'aider les réfugiés?

**L'hon. Chris Alexander (ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement conservateur n'a aucun mal à respecter ses engagements. Au contraire, nous avons fait plus que notre part au chapitre de la réinstallation des réfugiés irakiens et syriens, et nous continuons dans la même voie. Le Canada est l'un des chefs de file en matière de soutien humanitaire dans ces deux régions.

Contrairement aux partis d'en face, nous sommes toutefois conscients que ce problème trouve sa source dans le terrorisme islamiste. L'EIIL est à la source de ce problème. C'est cette menace terroriste qui a forcé des millions de personnes à se déplacer dans leur pays ou à trouver refuge dans un autre pays. Ces gens veulent retourner chez eux. Or, nous voulons, grâce aux actions que nous menons avec nos alliés...

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Chicoutimi—Le Fjord a la parole.

\* \* \*

[Français]

**L'EMPLOI**

**M. Dany Morin (Chicoutimi—Le Fjord, NPD):** Monsieur le Président, une autre entreprise de ma région est victime du ralentissement économique. Le projet d'expansion de la mine Niobec, à Saint-Honoré, est abandonné. Soixante-dix personnes perdent ainsi leur emploi, des emplois qui étaient bien payés.

Le niobium est un métal rare et hautement stratégique, mais le Canada rate une fois de plus sa chance de développer un créneau spécifique à cette ressource. L'économie va mal et nous avons besoin du gouvernement fédéral plus que jamais.

Le ministre va-t-il enfin agir afin de stimuler notre secteur minier et créer de bons emplois pour les gens du Saguenay—Lac-Saint-Jean?

[Traduction]

**Mme Kelly Block (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, PCC):** Monsieur le Président, l'extraction minière est une industrie mondiale. Le gouvernement est résolu à attirer des investissements, à ouvrir de nouveaux marchés, à soutenir l'innovation, à rendre la réglementation plus efficace et à promouvoir la responsabilité sociale des entreprises. Nous continuons de favoriser la réussite du secteur de l'extraction, notamment grâce à la prolongation du crédit d'impôt pour l'exploration minière et à la déduction pour frais d'exploration au Canada.

Le Canada est le pays où le taux global d'imposition des nouveaux investissements des entreprises est le plus bas des pays du G7, et le gouvernement en est fier.

\* \* \*

**LA FISCALITÉ**

**Mme Stella Ambler (Mississauga-Sud, PCC):** Monsieur le Président, aujourd'hui, le directeur parlementaire du budget rendait public un rapport sur l'impact de deux mesures fiscales de notre gouvernement, soit les baisses d'impôt pour les familles et la bonification de la prestation universelle pour la garde d'enfants. La ministre d'État au Développement social peut-elle informer la Chambre des conclusions consignées dans ce rapport au sujet des changements proposés et des mesures prises par notre gouvernement pour aider les parents à répondre à leurs besoins en matière de services de garde?

**L'hon. Candice Bergen (ministre d'État (Développement social), PCC):** Monsieur le Président, je remercie la députée de Mississauga-Sud de sa question et je la félicite de l'excellent travail qu'elle fait dans l'intérêt des familles canadiennes.

Aujourd'hui, le directeur parlementaire du budget a confirmé que 100 % des familles avec enfants vont profiter de nos baisses d'impôt et de nos prestations à leur intention, et ce, peu importe les choix qu'elles feront quant à la garde de leurs enfants. Le directeur parlementaire du budget affirme: « La [prestation universelle pour la garde d'enfants] a grandement accru le niveau des prestations » pour les familles. En fait, grâce au gouvernement conservateur, les dépenses globales du gouvernement fédéral au titre de la garde d'enfants « ont presque quadruplé ».

Pendant que l'opposition continuera à voter contre la prestation universelle pour la garde d'enfants, nous continuerons à mettre de l'argent dans les poches des familles.

\* \* \*

[Français]

**L'INDUSTRIE FORESTIÈRE**

**M. Jean-François Fortin (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, FD):** Monsieur le Président, dans les années 1980 et 1990, le Programme fédéral de développement forestier de l'Est du Québec a permis de planter 72 millions d'arbres dans les forêts privées.

Ces arbres ont aujourd'hui entre 20 et 30 ans et il faut procéder à des travaux d'entretien pour préserver leur valeur, mais le fédéral n'a annoncé aucune suite à ce programme.

À l'aube du prochain budget, les propriétaires de forêts privées ont des attentes. Ils ont besoin d'un coup de main pour procéder aux travaux requis pour la mise en valeur du bois.

Le gouvernement va-t-il les appuyer, ou va-t-il laisser pourrir debout un investissement de 100 millions de dollars?

[Traduction]

**Mme Kelly Block (secrétaire parlementaire du ministre des Ressources naturelles, PCC):** Monsieur le Président, notre gouvernement a fourni une aide sans précédent au secteur forestier. L'accent que nous avons mis sur l'innovation, l'efficacité énergétique et l'expansion des marchés s'est avéré des plus profitables. Les exportations de bois vers la Chine ont crû de 1 400 % depuis 2007, et des produits constituant une première mondiale sont mis au point d'un bout à l'autre du pays.

Contrairement à ce député qui a voté systématiquement contre toute forme d'aide au secteur forestier, nous continuerons à prendre des mesures pour créer des emplois et appuyer les collectivités qui dépendent de la forêt.

\* \* \*

• (1505)

[Français]

### L'INFRASTRUCTURE

**M. Jean-François Fortin (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, FD):** Monsieur le Président, même si cela ne paraît pas toujours, l'été s'en vient vite, et la saison des travaux d'infrastructure aussi.

Les municipalités ont besoin de planifier dès maintenant les travaux qu'elles pourront réaliser avant l'hiver prochain. Malheureusement, elles ignorent de combien d'argent elles disposeront, puisque Ottawa ne s'est toujours pas entendu avec le Québec sur l'entente concernant le Plan Chantiers Canada.

Le ministre va-t-il arrêter de nous dire que c'est le plus vaste chantier d'infrastructure de l'histoire et comprendre que, si les municipalités n'ont pas accès à de l'argent à temps, il n'y a aucun plan crédible à court terme?

**L'hon. Denis Lebel (ministre de l'Infrastructure, des Collectivités et des Affaires intergouvernementales et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC):** Monsieur le Président, le député devrait peut-être suivre l'actualité dans ce dossier.

Le 25 juin de l'année passée, le premier ministre était dans mon comté avec le premier ministre Couillard pour annoncer le renouvellement de l'entente historique sur la taxe d'accise sur l'essence avec le gouvernement du Québec.

Toutes les municipalités savent quels montants elles vont recevoir au cours des 10 prochaines années, ceux des cinq prochaines années ayant déjà été annoncés. L'argent a été transféré au gouvernement du Québec en juillet et en novembre de l'année dernière. Les Villes le savent très bien.

L'ancien maire qu'il est devrait peut-être se renseigner auprès du maire actuel.

---

## AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

### LES PLANS ET PRIORITÉS

**L'hon. Tony Clement (président du Conseil du Trésor, PCC):** Monsieur le Président, au nom des 84 ministères et organismes gouvernementaux, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, les rapports sur les plans et priorités de 2015-2016.

### Initiatives ministérielles

## RECOURS AU RÈGLEMENT

LE COMPTE RENDU OFFICIEL

**Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV):** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. J'espère ne pas avoir choisi le mauvais moment, mais mardi, lors du débat sur l'EIIL, j'ai découvert, en relisant le hansard, que j'ai commis une erreur de fait, et je souhaite la corriger. Des républicains américains ne se sont jamais fait prendre en photo avec des combattants de l'EIIS. Je suis désolée de cette erreur.

**Le Président:** Je suis sûr que la Chambre est satisfaite des éclaircissements fournis par la députée.

---

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

### LOI SUR LA SÉCURITÉ ET L'IMPUTABILITÉ EN MATIÈRE FERROVIAIRE

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 et la Loi sur la sécurité ferroviaire, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**M. Andrew Cash (Davenport, NPD):** Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi de prendre la parole ici au nom des citoyens de ma circonscription, Davenport, située dans la magnifique ville de Toronto, pour débattre d'un projet de loi très important pour eux, soit la Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Nous parlons ici de sécurité ferroviaire. J'aimerais que les gens qui nous regardent sachent que des produits dangereux circulent chaque jour sur des voies ferrées qui passent dans des collectivités de Toronto, y compris celle que je représente. En fait, j'habite tout près d'une de ces artères ferroviaires importantes. Nous pouvons dire que la ligne de chemin de fer sépare en deux la ville de Toronto, la plus grosse ville canadienne. Le train qui a fini par exploser et qui a mené aux événements tragiques de Lac-Mégantic est passé en plein cœur de Toronto.

La situation est renversante pour beaucoup de gens, parce qu'il y a des milliers et des milliers de gens qui vivent littéralement à quelques mètres du chemin de fer. Pour eux, le débat que nous avons n'est pas une simple question théorique. Il ne s'agit pas de parler seulement de ce qui se passe ailleurs, mais de ce qui se passe dans leurs propres milieux de vie.

Pendant que nous débattons ici, il importe d'observer que les lignes de chemins de fer qui sillonnent de grands secteurs résidentiels de villes comme Toronto étaient bien souvent en place avant que les quartiers se développent. Ces lignes ont été installées dans des secteurs industriels, mais le développement a changé l'allure de villes comme Toronto et nous voyons aujourd'hui des quartiers résidentiels très proches de lignes ferroviaires.

Ce qui est transporté dans ces wagons-citernes est très important pour les gens que je représente. La façon sûre de transporter le contenu de ces wagons-citernes est très importante pour ma collectivité et ce débat l'est donc également.

### *Initiatives ministérielles*

Comme plusieurs de mes estimés collègues du NPD l'ont dit aujourd'hui, nous sommes favorables au projet de loi mais notre appui s'accompagne de préoccupations très sérieuses sur la sécurité ferroviaire au pays. Le NPD n'est pas le seul à s'inquiéter de la sécurité ferroviaire. Les gens de ma circonscription ne sont pas les seuls à se préoccuper de cela non plus. Le vérificateur général a également formulé des préoccupations à ce sujet.

Le gouvernement est toujours heureux d'entendre les points de vue du NPD ici, à la Chambre, je le sais, mais, de temps à autre, il vaut la peine de citer des tierces parties. Je vais lire un petit bout du rapport du vérificateur général de 2014 sur Transports Canada concernant la surveillance de la sécurité ferroviaire, parce que les gens de ma collectivité veulent que le gouvernement s'occupe de la surveillance de la sécurité ferroviaire et mette en place un système de gestion de la sécurité. Nous appuyons les mesures contenues dans le projet de loi, mais celles-ci ne suffisent pas à répondre aux préoccupations des gens de ma collectivité.

Dans son rapport, le vérificateur général fait véritablement écho aux préoccupations des gens de Davenport. Il déclare ce qui suit:

Même si cela fait 12 ans que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité pour gérer leurs risques liés à la sécurité et respecter les exigences en matière de sécurité, Transports Canada n'a pas encore établi d'approche de vérification permettant d'obtenir une assurance minimale que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont respecté cette exigence et géré leurs risques. Le ministère a mené quelques vérifications de ces systèmes, mais la plupart d'entre elles étaient de portée trop limitée et ont fourni une assurance sur seulement quelques aspects de ceux-ci. Étant donné le rythme auquel le ministère mène les vérifications ciblées, il faudra plusieurs années pour vérifier l'ensemble des aspects clés de la réglementation sur les systèmes de gestion de la sécurité, y compris les systèmes de sécurité clés de chacune des 31 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

• (1510)

C'est tout simplement insuffisant pour les gens de Toronto. C'est insuffisant pour les gens de ma circonscription, Davenport. Ce n'est pas suffisant. Transports Canada mettra des années à effectuer les vérifications. Lorsqu'elles seront terminées, espérons que le gouvernement conservateur sera parti depuis longtemps et que le pays se dotera d'une nouvelle réglementation et de nouvelles normes en matière de sécurité ferroviaire.

Il manque de nombreux éléments clés aux instructions et outils dont disposent les inspecteurs pour évaluer les systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Ce n'est pas nous qui l'affirmons, c'est le vérificateur général. Par exemple, ils contiennent peu d'exigences pour aider les inspecteurs à planifier et mener des vérifications et des inspections, à présenter des conclusions et à assurer le suivi des constatations. Transports Canada a, par conséquent, du mal à s'assurer que ses inspections et vérifications sont efficaces pour déterminer si les compagnies de chemin de fer prennent des mesures correctives quand cela s'avère nécessaire.

En terminant, Transports Canada ne dispose pas d'un plan d'assurance de la qualité pour améliorer de façon continue sa surveillance de la sécurité ferroviaire. Est-il étonnant que les Canadiens d'un océan à l'autre soient préoccupés par la sécurité ferroviaire? Ils sont peut-être, comme nous, heureux que des mesures soient prises à l'égard de l'assurance et de l'indemnisation, mais nous devons parler de la prévention des accidents et déterminer qui assume les coûts d'éventuels accidents.

Il ne s'agit pas ici de déterminer s'il vaut mieux adopter des règlements contraignants ou attendre qu'un accident arrive. Cela devrait aller de soi.

Nous transportons des marchandises dangereuses en quantités records et à un rythme effréné. Non seulement nos règlements ne suivent pas les changements, mais le gouvernement a réduit et éliminé la surveillance et permis aux sociétés de s'autosurveiller. Il ressort du rapport du vérificateur général que Transports Canada n'a même pas les outils pour surveiller les activités de surveillance auxquelles les sociétés sont assujetties.

La plupart des gens objectifs seraient d'accord pour dire que les municipalités ont le droit de savoir — pas trois mois plus tard, mais au préalable — quelles marchandises les compagnies de chemin de fer font passer sur leur territoire. C'est une attente justifiée que la plupart des gens ont, mais les conservateurs n'en ont pas encore discuté.

Je sais qu'en Ontario, les députés provinciaux néo-démocrates ont présenté un projet de loi sur le droit de savoir qui permettrait aux conseils municipaux de savoir d'avance quelles marchandises traverseront la municipalité. Cela permettrait aux unités d'intervention en cas d'urgence et aux équipes de lutte contre les incendies d'être vigilants. Cela permettrait également aux résidents de connaître les dangers que présentent les marchandises qui passent derrière chez eux. Sans exagérer, c'est exactement ce qui se passe à Toronto et dans ma circonscription. Il n'est pas déraisonnable pour les Canadiens de vouloir savoir cela.

Le rapport du vérificateur général nous permet de mieux cerner l'ampleur des lacunes du régime de sécurité ferroviaire au Canada. Il fait également ressortir l'échec monumental de la politique du gouvernement conservateur et son manque de volonté de favoriser l'économie axée sur l'énergie propre au Canada. Les conservateurs renoncent à une activité économique de 5 billions de dollars que représente le secteur de la technologie de l'énergie propre tout en continuant d'extraire des produits pétroliers du sol et de les expédier sans disposer des exigences en matière de surveillance et de sécurité qui s'imposent.

• (1515)

Des mesures comme la loi sur le « droit de savoir » sont essentielles pour des municipalités comme Toronto, dont d'innombrables nouveaux quartiers se créent sans cesse le long du chemin de fer. Nous ne sommes pas en 1920. Nous sommes en 2015, et il faut absolument moderniser les règlements et exigences en matière de sécurité afin qu'ils répondent aux normes actuelles.

**Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD):** Monsieur le Président, le député et moi avons beaucoup travaillé dans le grand dossier de la sécurité ferroviaire à Toronto. Les circonscriptions que nous représentons sont assez semblables.

Il a parlé de la nécessité de prévenir les accidents. Il a cité le rapport du vérificateur général qui fait état du manque de surveillance, de la réglementation insuffisante et de l'application inadéquate de cette réglementation censée protéger les Canadiens contre les dangers que présente le passage de substances particulièrement volatiles, comme le pétrole, dans leur quartier.

C'est en 1999 que le gouvernement libéral a apporté à la Loi sur la sécurité ferroviaire les modifications qui ont accéléré la déréglementation du secteur. Ce mouvement a pris de la vitesse, un peu comme un train à la dérive. Ensuite, les libéraux ont présenté les systèmes de gestion de la sécurité, confiant la responsabilité en matière de réglementation de la sécurité aux sociétés ferroviaires.

Le député peut-il nous dire si ce système s'est avéré efficace ou non et ce que nous devrions faire pour régler le problème à l'avenir?

*Initiatives ministérielles*

● (1520)

**M. Andrew Cash:** Monsieur le Président, je tiens à féliciter ma collègue de Parkdale—High Park, qui a fait un excellent travail à Toronto dans le dossier de la sécurité ferroviaire, ainsi que dans de nombreux autres dossiers.

Il pourrait être bon de rappeler aux Canadiens que de nombreux députés ayant siégé sur les premières banquettes du gouvernement conservateur actuel siégeaient aussi sur celles du gouvernement progressiste-conservateur de l'Ontario lors de la tragédie de Walkerton, qui était attribuable en partie au fait que le gouvernement, guidé par son idéologie, avait réduit le nombre d'inspecteurs chargés de surveiller la qualité de l'eau, et allégé et détruit la réglementation à cet égard. On retrouve la même bande à la Chambre maintenant.

Il n'est pas surprenant qu'ils se soient retrouvés plongés jusqu'au cou dans le plus grand scandale en matière de salubrité des aliments de l'histoire canadienne. C'est parce que le gouvernement adopte une approche idéologique qui ne donne pas préséance à la sécurité publique.

[Français]

**M. Alain Giguère (Marc-Aurèle-Fortin, NPD):** Monsieur le Président, premièrement, je dois souligner que dans ma circonscription, à la hauteur de la rue Turgeon, il y a une résidence pour personnes âgées qui se trouve à moins de 100 pieds de la ligne de chemin de fer. Dans la ville de Rosemère, il y a des résidences dont la cour arrière débouche directement sur la ligne de chemin de fer, qui se trouve surélevée d'environ 20 ou 25 pieds. Si jamais un wagon déboûle, il va tomber directement sur les maisons.

Ce problème, nous pouvons malheureusement le voir partout au Canada. Trop souvent, les gens ont bâti des résidences beaucoup trop près des lignes de chemin de fer. Malheureusement, je dois le souligner, j'ai trop souvent vu de mes propres yeux des DOT-111 passer sur les voies ferrées qui traversent mon comté.

Je veux bien croire que le risque zéro n'existe pas. Toutefois, est-ce prudent d'accepter d'abandonner systématiquement la sécurité à des compagnies privées qui cherchent le profit, comme le fait le présent gouvernement?

[Traduction]

**M. Andrew Cash:** Monsieur le Président, la localité du député est très similaire à de nombreuses autres partout au pays, où les quartiers résidentiels sont construits très près des lignes ferroviaires.

Nous donnons carte blanche à certaines compagnies de chemin de fer depuis de nombreuses décennies. Il est temps de mettre en place des mesures rigoureuses de surveillance et de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses le long des corridors ferroviaires.

C'est d'une importance vitale, à la fois pour l'économie et pour la sécurité de nos collectivités. Récemment, nous avons pu constater à maintes reprises que les mesures de surveillance et de sécurité en vigueur au Canada sont insuffisantes.

**M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC):** Monsieur le Président, je suis ravi d'avoir l'occasion de prendre la parole au sujet du projet de loi C-52, la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire.

Avant de débiter, j'aimerais mentionner que je suis ravi de pouvoir partager mon temps avec un travailleur acharné, le député de Lambton—Kent—Middlesex.

J'aimerais faire valoir trois points aujourd'hui. Premièrement, j'aimerais parler de l'importance du projet de loi C-52. J'aimerais aussi traiter brièvement de l'approche que nous utilisons et de la manière dont cette mesure législative se compare aux autres projets de loi en matière de responsabilité des dernières années. Enfin, je parlerai de certaines dispositions fondamentales du projet de loi.

Comme nous le savons, la priorité de Transports Canada est la sécurité et la prévention des accidents. Par contre, si un accident se produit, le régime de responsabilité et d'indemnisation doit être en mesure de soutenir les Canadiens et leurs collectivités. Nous devons prendre les mesures nécessaires pour nous assurer que, si une tragédie se produit, nous avons suffisamment de fonds pour indemniser les victimes potentielles et régler la facture pour la dépollution et l'assainissement de l'environnement.

Nous sommes tous au courant — il en a d'ailleurs été question aujourd'hui à la Chambre — de l'accident tragique impliquant l'Atlantic Railway survenu en 2013 à Lac-Mégantic. À eux seuls, les coûts de nettoyage ont totalisé des centaines de millions de dollars, sauf que la société ferroviaire n'était assurée qu'à hauteur de 25 millions de dollars au chapitre de la responsabilité civile. Elle a d'ailleurs fini par déclarer faillite. La ministre des Transports est intervenue rapidement, dans la foulée de la tragédie, pour améliorer le régime de sécurité applicable au transport ferroviaire, surtout celui du pétrole brut.

En janvier 2014, un train du CN a été impliqué dans un incident dans ma circonscription, juste en périphérie de Plaster Rock, au Nouveau-Brunswick, dans le village de Wapske. Il ne s'agissait pas — et de loin — d'un accident aussi grave que celui de Lac-Mégantic, mais des wagons transportant du pétrole et du propane étaient néanmoins en cause.

Nous devons absolument défendre les intérêts de nos concitoyens, surtout dans les localités rurales qui font beaucoup appel aux premiers intervenants et aux pompiers volontaires. Je félicite tous les premiers intervenants qui sont accourus sur la scène de l'incident et qui ont ainsi veillé à la sécurité publique, en particulier le chef du Service des incendies de Plaster Rock, Tim Corbin, la mairesse de Plaster Rock, Alexis Fenner, ainsi que les premiers intervenants et les spécialistes des matières dangereuses qui ont géré la situation.

À long terme, toutefois, il faut qu'il y ait assez de ressources pour indemniser les tiers afin que les contribuables ne soient pas obligés de payer la note. Le projet de loi dont nous sommes saisis repose donc sur le principe généralement admis qui veut que les pollueurs soient tenus responsables des coûts qui leur sont imputables. Comment ce principe cadre-t-il avec les régimes de responsabilité et d'indemnisation d'autres secteurs, comme le secteur maritime et le secteur des pipelines? Voici quelques éléments de réponse.

Je parlerai d'abord du secteur maritime. Dans le cas d'un déversement d'hydrocarbures en milieu marin, le fardeau financier se partage entre le transporteur du pétrole, c'est-à-dire l'armateur, et les destinataires, ceux qui reçoivent le pétrole. En cas de déversement, il existe plusieurs sources d'indemnisation dans ce secteur, à commencer par les assurances que contractent les armateurs pour couvrir leurs responsabilités financières.

### *Initiatives ministérielles*

Le Canada est aussi membre de Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Cet organisme administre deux fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages causés par le déversement d'hydrocarbures persistants. De plus, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causé par les navires, qui est financée au moyen de contributions prélevées sur le pétrole transporté par bateau, verse une indemnisation lors de dommages causés par des déversements d'hydrocarbures, quel qu'en soit le type, provenant de n'importe quel navire. Ce fonds fournit en tout environ 1,4 milliard de dollars par déversement.

Et si les dommages découlant d'un déversement en milieu marin dépassent ce montant? Plus tôt cette année, le gouvernement a annoncé qu'il supprimait la limite de responsabilité par incident, pour rendre accessible le plein montant contenu dans la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, dans le cadre de son système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Si les coûts entourant un déversement de pétrole dépassent les sommes accessibles dans la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et d'autres sources, le gouvernement comblera temporairement le manque à gagner pour couvrir les coûts liés aux dommages et les frais de nettoyage d'un déversement. Des droits ou des redevances seront ensuite imposés à l'industrie pour le recouvrement de ces sommes. Autrement dit, le principe du pollueur-payeur s'applique.

Autre exemple: le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les pipelines. Au Canada, nous sommes à renforcer le régime afin de garantir que les sociétés de pipelines soient tenues responsables des dommages causés par un accident. L'ancien ministre des Ressources naturelles a annoncé que le gouvernement exigera que les exploitants des pipelines pétroliers soient en mesure de payer pour tout dommage causé par un accident ou un déversement.

• (1525)

Le 8 décembre 2014, la Loi sur la sûreté des pipelines a été présentée à la Chambre. La loi vient modifier la Loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les opérations pétrolières au Canada, afin, entre autres, de renforcer le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les pipelines. Le gouvernement exigera une capacité financière d'au moins 1 milliard de dollars des exploitants de grands pipelines, qui seront responsables des frais et des dommages sans égard à la faute, jusqu'à concurrence de ce montant. Au-delà de ce montant, la responsabilité reviendra à la partie fautive dans l'accident. Dans l'éventualité où un exploitant de pipeline devient insolvable à la suite d'un accident, le gouvernement paiera le nettoyage et les dommages, en puisant dans le Trésor. En pareille éventualité, l'argent prélevé sur le Trésor sera récupéré auprès de l'industrie.

Voilà différentes façons d'aborder la responsabilité et l'indemnisation, où le pollueur est tenu d'assumer les frais de nettoyage et d'indemnisation.

Le modèle maritime comprend de multiples niveaux, ce qui permet le partage de la responsabilité pour les frais. Les modèles pour le secteur maritime et celui des pipelines protègent les contribuables, car ils prévoient que l'industrie doit rembourser toutes les sommes prélevées sur le Trésor.

Le projet de loi dont nous sommes saisis s'inspire des meilleurs exemples de régimes de responsabilité et d'indemnisation pour ces autres modes de transport pour créer un régime pour le transport

ferroviaire de marchandises dangereuses. Premièrement, il appliquerait le principe du pollueur-payeur au transport ferroviaire de marchandises en imposant des niveaux minimaux d'assurance obligatoires. L'assurance couvrirait la responsabilité civile résultant de n'importe quel type d'accident ferroviaire. De plus, elle comporterait un fonds pour couvrir le coût des accidents majeurs impliquant du pétrole brut en sus du montant de l'assurance de la compagnie de chemin de fer. Le régime pourrait être ultérieurement élargi pour inclure d'autres marchandises désignées.

En vertu du projet de loi que nous étudions, les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale seraient obligées de s'assurer pour une somme minimale, selon le type et le volume de pétrole brut et d'autres marchandises dangereuses qu'elles transportent. Les compagnies de chemin de fer qui transportent de petites quantités de marchandises dangereuses devraient s'assurer pour 25 millions de dollars. Celles transportant de plus grandes quantités de marchandises dangereuses devraient s'assurer pour 50 ou 125 millions de dollars, selon le volume. Après un an, ces sommes passeraient à 100 et 250 millions de dollars, respectivement. Cette approche laisserait aux compagnies de chemin de fer d'intérêt local le temps de s'adapter aux nouvelles exigences de sorte qu'il y ait une certaine prévisibilité pour l'entreprise et ses clients.

Enfin, les compagnies de chemin de fer qui transportent des quantités importantes de marchandises dangereuses désignées, comme celles de la catégorie 1, seraient tenues de souscrire une assurance de 1 milliard de dollars. L'Office des transports du Canada attribuerait à chacune des compagnies un niveau d'assurance en fonction des marchandises transportées et examinerait leur couverture d'assurance afin de s'assurer que toutes les compagnies sont assurées pour un montant suffisant. Les compagnies seraient tenues d'informer l'office de toute modification ayant une incidence sur la couverture d'assurance dont elles ont besoin. L'office serait autorisé à faire enquête, au besoin, pour assurer la conformité. Si une compagnie de chemin de fer ne se conformait pas aux exigences en matière d'assurance ou n'avisait pas l'office d'un changement opérationnel modifiant la couverture nécessaire, elle ferait l'objet d'une sanction administrative pécuniaire pouvant atteindre 100 000 \$ par contravention.

Ce que nous devons comprendre au sujet de cette assurance — et j'ai entendu certains députés parler un peu plus tôt de l'assurance et de ses effets —, c'est qu'elle peut également servir de mesure de prévention. Elle ajoutera une certaine rigueur à ce processus, car pour obtenir une protection, les compagnies devront elles-mêmes avoir des systèmes adéquats de gestion de la sécurité et prendre également cela en considération. À mon avis, elles intensifieront leurs efforts en ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité.

La deuxième catégorie de financement proviendrait de l'ensemble des expéditeurs de pétrole brut. Ils auraient à payer une contribution de 1,65 \$ par tonne de pétrole brut transportée par une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale pour que ce pétrole puisse être transporté. Ces sommes seraient versées dans un compte spécial du Trésor public appelé la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées. Si les coûts liés à un accident impliquant du pétrole brut dépassaient ceux couverts par l'assurance responsabilité civile obligatoire, ce compte serait utilisé pour couvrir le reste de l'indemnité versée.

Le projet de loi dont nous sommes saisis établirait ce nouveau régime. Il est similaire à d'autres régimes fondés sur le principe du pollueur-payeur qui existent pour l'industrie maritime et l'industrie des pipelines. C'est un régime qui doit être mis en place, compte tenu des événements tragiques dont nous avons été témoins à Lac-Mégantic, et des événements d'une portée plus limitée dont nous avons été témoins à l'extérieur de ma collectivité, à Wapske. Ce que nous proposons démontre que nous sommes déterminés à tirer des leçons de ces accidents afin d'élaborer un régime de responsabilité et d'indemnisation plus complet pour l'avenir.

À la lumière du débat, je constate que bon nombre de mes collègues à la Chambre sont favorables au renvoi de ce projet de loi au comité, et j'ai hâte qu'ils se joignent à nous pour renvoyer ce projet de loi au comité afin qu'il y soit étudié davantage.

● (1530)

**Mme Eve Adams (Mississauga—Brampton-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, pendant toutes les années où il a été au pouvoir, le Parti conservateur a dépensé plus d'argent pour de la publicité que pour les mesures de sécurité ferroviaire. C'est encore le cas cette année, puisque le gouvernement conservateur dépense 42 millions de dollars pour promouvoir le fractionnement du revenu, et seulement 38 millions de dollars pour assurer la sécurité ferroviaire. Le député pourrait-il me dire s'il croit que cet ordre des priorités est acceptable?

**M. Mike Allen:** Monsieur le Président, j'imagine qu'au cours des quelques dernières années, nous avons probablement dépensé un peu d'argent dans la circonscription de la députée. Je trouve donc curieux qu'elle pose cette question.

La ministre est très consciente de ce qu'elle a appris dans le rapport du vérificateur général et prend des mesures pour assurer la sécurité ferroviaire. Comme je l'ai souligné, lorsque nous ajoutons l'assurance privée à l'équation, je pense que le secteur de l'assurance privée instituera un niveau de rigueur plus élevé, ce qui favorisera une sécurité accrue et une culture de sécurité dans le secteur ferroviaire, pas seulement dans les chemins de fer de catégorie 1 mais aussi dans les lignes ferroviaires sur courtes distances. Je pense que le Canada en sortira gagnant.

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NDP):** Monsieur le Président, bien qu'il y ait certains éléments du projet de loi que je pourrais appuyer, il y a un enjeu plus important. Plusieurs déraillements sont malheureusement survenus dans le Nord de la Colombie-Britannique, et un peu partout au pays. Quand je discute avec des premiers répondants, des chefs de pompiers, des ambulanciers et des intervenants d'urgence, leurs préoccupations portent surtout sur l'équipement de sécurité et la formation, et plus particulièrement puisqu'il y a eu une augmentation importante des matériaux de différentes compositions, qu'il y a plus de matières toxiques, inflammables et explosives.

Comme le député l'a signalé dans son discours, il y a de nouvelles formes de pétrole qui sont transportées par voie ferroviaire. Je crois que 70 ou 80 % de tous les services d'incendie au pays sont formés de bénévoles. Ils n'ont pas accès à de la formation ou à des fonds pour avoir l'équipement à leur disposition afin d'intervenir en cas de déversement important de la majorité des produits qui sont maintenant transportés par voie ferroviaire.

Ma question pour le député d'en face est la suivante: le gouvernement fédéral, qui autorise et sanctionne une grande partie de ces expéditions, ne doit-il pas intervenir et être un partenaire disposé à aider un grand nombre de ces services d'incendie et de ces premiers répondants partout au pays afin qu'ils aient l'équipement

### *Initiatives ministérielles*

nécessaire lorsqu'un accident se produit, car nous savons que c'est inévitable, pour protéger leurs communautés et ces premiers répondants, qui sont souvent les plus à risque?

● (1535)

**M. Mike Allen:** Monsieur le Président, voilà une bonne question. Comme tous les services de pompiers dans ma circonscription sont volontaires, je comprends très bien la situation.

L'accident qui s'est produit à Plaster Rock est un bon exemple pour illustrer certaines dispositions du projet de loi. L'une d'entre elles donne au ministre un pouvoir de réglementation pour assurer que les municipalités reçoivent de l'information au sujet des marchandises qui passeront sur leur territoire. Certaines dispositions sont conformes à ce dont le député parle.

Par ailleurs, des pompiers volontaires m'ont fait des présentations et je sais qu'ils se sont aussi adressés à des chefs de service d'incendie, pour discuter d'un autre type de prélèvement destiné à un fonds de formation. Le projet de loi ne prévoit rien de tel, mais je suis certain que le gouvernement serait prêt à envisager une telle mesure dans l'avenir.

**M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC):** Monsieur le Président, c'est toujours un honneur de prendre la parole dans cette merveilleuse enceinte. Aujourd'hui, mon intervention porte sur le projet de loi C-52, Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire.

Le projet de loi sera fidèle à son titre, notamment en renforçant les pouvoirs du ministre des Transports et des inspecteurs ferroviaires de Transports Canada afin de les aider à maintenir et à améliorer la sécurité ferroviaire du réseau de transport ferroviaire du Canada. C'est tout particulièrement important pour le transport de marchandises dangereuses, y compris le pétrole brut.

Le Canada a un bon réseau ferroviaire. Certains diraient même qu'il est l'un des meilleurs au monde pour ce qui est de la sécurité et de sa capacité à fournir des services de transport permettant aux expéditeurs de soutenir la concurrence sur le marché mondial. Sous le régime de sécurité actuel, 99,997 % des marchandises dangereuses transportées par voie ferroviaire arrivent à bon port sans incident. C'est un chiffre impressionnant, mais nous savons que nous ne pouvons pas nous reposer sur nos lauriers quand il est possible d'augmenter ce pourcentage encore plus.

Les députés se souviendront peut-être que, en mai 2013, la Loi améliorant la sécurité ferroviaire a prévu de nouvelles dispositions sur la sécurité. Elle a renforcé les capacités de surveillance et d'exécution de Transports Canada en lui conférant le pouvoir de prendre des règlements et en obligeant toutes les compagnies de chemin de fer à respecter les exigences réglementaires requises pour obtenir un certificat d'exploitation de chemin de fer basé sur la sécurité. Cette mesure législative a également permis à Transports Canada d'imposer des sanctions administratives pécuniaires et a durci les sanctions judiciaires existantes.

Grâce aux mesures contenues dans le projet de loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire, nous irons encore plus loin. Nous répondrons à des questions soulevées dans le rapport d'examen de 2007 sur la Loi sur la sécurité ferroviaire, dans le rapport du vérificateur général de 2013 et dans le récent rapport du Bureau de la sécurité des transports sur la tragédie de Lac-Mégantic. Tous ces rapports ont souligné que Transports Canada devait renforcer son régime de surveillance du transport ferroviaire.

*Initiatives ministérielles*

Le projet de loi à l'étude aujourd'hui permettra au ministre des Transports et aux inspecteurs ferroviaires d'assurer une surveillance plus étroite de la sécurité ferroviaire et les habilitera à agir lorsqu'ils le croient nécessaire pour contrer des menaces à la sécurité.

Le projet de loi C-52 modifiera le paragraphe 47.1(1) de la loi pour permettre la prise de règlements en matière d'échange de renseignements, qui, par exemple, obligeront les sociétés ferroviaires à préparer un résumé de toute évaluation du risque qu'elles auront effectuée. Le résumé comprendra également les mesures d'atténuation définies et le plan de surveillance de l'efficacité de ces mesures.

En vertu de règlements futurs, le résumé sera communiqué aux parties touchées par tout changement important aux services ferroviaires. En d'autres mots, les municipalités locales seront informées des changements aux services ferroviaires qui pourraient avoir un effet sur leur sécurité. On a parlé de cette question il y a à peine quelques minutes.

L'article 37 de la Loi sur la sécurité ferroviaire sera modifié pour permettre l'échange de renseignements liés à la sécurité. Par exemple, il faudra communiquer au ministre des renseignements détaillés sur une évaluation du risque, en vertu de la Loi sur les transports au Canada.

Le projet de loi exigera aussi que les sociétés ferroviaires se conforment aux normes techniques, à défaut de quoi on considérera qu'elles ont enfreint la loi.

En vertu de l'article 31, les inspecteurs des chemins de fer se verraient accorder des pouvoirs accrus pour délivrer des avis aux compagnies de chemin de fer ou leur ordonner de prendre des mesures s'ils estiment que la sécurité est immédiatement compromise. Dans le régime réglementaire actuel, les inspecteurs de Transports Canada ne disposent que de moyens limités pour exiger des compagnies de chemin de fer qu'elles remédient à des problèmes de sécurité. Le projet de loi élargirait leurs pouvoirs de manière à ce que, dans l'éventualité d'un danger imminent, un inspecteur puisse ordonner la prise immédiate de mesures correctrices.

La ministre des Transports se verrait accorder de nouveaux pouvoirs par ce projet de loi. Dès qu'elle considérerait la sécurité comme menacée, elle pourrait ordonner à une compagnie, à une autorité responsable du service de voirie ou à une municipalité d'apporter des mesures correctives, d'interrompre une opération, de suivre une procédure donnée ou de suspendre ses activités. La ministre des Transports serait ainsi puissamment outillée pour superviser le maintien de la sécurité ferroviaire au Canada. Le projet de loi C-52 étendrait en outre ces nouveaux pouvoirs de surveillance aux systèmes de gestion de la sécurité créés par les compagnies de chemin de fer.

● (1540)

Je voudrais dissiper certaines fausses conceptions à propos des systèmes de gestion de la sécurité. Ceux-ci ne représentent en rien, de la part du gouvernement, une abdication de sa responsabilité de réglementer et de surveiller la sécurité ferroviaire. Le gouvernement ne se décharge pas de cette responsabilité sur les compagnies de chemin de fer. Les systèmes de gestion de la sécurité ajoutent plutôt une couche additionnelle au dispositif de gestion de la sécurité déjà intégré au mode de fonctionnement des compagnies de chemin de fer. Un système de gestion de la sécurité comprend, par exemple, des objectifs de rendement en matière de sécurité de même que des évaluations des risques.

En plus de suivre les règles, les compagnies de chemin de fer doivent cerner les dangers et atténuer les risques de manière à prévenir les accidents. Elles doivent tirer les leçons des accidents

mineurs et analyser les tendances qui se dégagent de leurs activités courantes.

Transports Canada a établi des règles applicables aux systèmes de gestion de la sécurité et s'assure que les compagnies de chemin de fer respectent ces règles. Il évalue les documents élaborés par les compagnies sur leur système de gestion de la sécurité et effectue des inspections et des vérifications périodiques.

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a étudié le rôle des systèmes de gestion de la sécurité dans tous les modes de transport, mais le gouvernement a pris entretemps des mesures pour renforcer les règles applicables aux systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire et a donné à la ministre le pouvoir de faire respecter ces règles, dans le but de promouvoir le développement de systèmes de transport ferroviaire plus sûrs.

En vertu du projet de loi qui nous est soumis, la ministre des Transports pourra, si elle juge qu'une compagnie de chemin de fer met en oeuvre son système de gestion de la sécurité d'une manière qui, en fait, met en péril la sécurité, émettre un décret ministériel pour ordonner à la compagnie de prendre les mesures nécessaires. Ainsi, le système de gestion de la sécurité est réellement une couche additionnelle dans le dispositif de prévention. Il s'ajoute aux mesures existantes pour garantir la sécurité du transport.

Une autre modification à la Loi sur la sécurité ferroviaire accorde de nouveaux pouvoirs à l'Office des transports du Canada. Le nouvel article 23 de la loi permettrait à une province ou à une municipalité de présenter une demande à l'Office des transports du Canada pour le remboursement des dépenses engagées pour éteindre un incendie qui serait le résultat des activités d'une compagnie de chemin de fer. Auparavant, ces frais étaient assumés par la province, la municipalité et les contribuables.

L'Office des transports du Canada établirait ensuite si, à son avis, l'incendie est bel et bien le résultat des activités de la compagnie de chemin de fer. Il est parfois très difficile de le déterminer dans le cas du matériel roulant. L'office déterminerait si le feu est bel et bien le résultat de l'exploitation du chemin de fer par la compagnie ainsi que les dépenses engagées, et ordonnerait à la compagnie de chemin de fer de rembourser ces dépenses à la province ou à la municipalité.

La Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire accorderait de nouveaux pouvoirs aux organismes de réglementation et ferait la promotion de la sécurité et de la sûreté de notre système ferroviaire de bien des façons. Nous prenons le système de transport et l'améliorons.

Il s'agit clairement d'une initiative importante qui renforcera la sécurité et la protection de notre système ferroviaire. Par conséquent, il est raisonnable et logique d'appuyer le projet de loi C-52.

\* \* \*

● (1545)

**MESSAGE DU SÉNAT**

**Le président suppléant (M. Barry Devolin):** J'ai l'honneur d'annoncer à la Chambre que le Sénat lui a adressé un message pour l'informer qu'il a adopté plusieurs projets de loi.

## LOI SUR LA SÉCURITÉ ET L'IMPUTABILITÉ EN MATIÈRE FERROVIAIRE

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 et la Loi sur la sécurité ferroviaire, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NDP):** Monsieur le Président, le projet de loi permettrait d'accroître, dans une faible mesure, la sécurité ferroviaire, mais il n'en reste pas moins que les électeurs de la circonscription que je représente, Parkdale—High Park, sont très inquiets. Des wagons-citernes remplis de substances très volatiles et hautement inflammables circulent tout près de leur maison, pratiquement sous la fenêtre de leur chambre à coucher, et ils ont très peur qu'une catastrophe se produise dans un secteur densément peuplé comme celui qu'ils habitent.

Certes, le projet de loi apporterait quelques petites améliorations en ce qui concerne les assurances, mais le député peut-il m'expliquer pourquoi on ne se concentre pas davantage sur la réglementation touchant la sécurité, sur la mise en place de mesures réglementaires plus strictes et sur une meilleure application de la réglementation?

Le vérificateur général a indiqué que l'absence de mesures d'application et la négligence de Transports Canada en ce qui concerne les mesures de sécurité avaient joué un rôle clé dans la catastrophe de Lac-Mégantic.

Le député peut-il m'expliquer pourquoi le gouvernement ne s'est pas empressé d'ajouter des mesures de prévention?

**M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC):** Monsieur le Président, c'est la même chose partout au pays. Dans ma circonscription essentiellement rurale et composée de villages, les feux s'allument, les signaux d'avertissement retentissent et les barrières s'abaissent, puis une interminable succession de wagons de pétrole passe. Ce n'est pas ainsi que cela se passait autrefois, mais les choses ont évolué.

Le projet de loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire traite justement de ce dont parle la députée, sous divers angles. Des problèmes ont été soulevés en 2007 relativement à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Le projet de loi apporterait des améliorations en conséquence. N'oublions pas non plus les observations qui figuraient dans le rapport de 2013 du vérificateur général et les recommandations du Bureau de la sécurité des transports dans la foulée de la tragédie de Lac-Mégantic.

Nous avons pris des mesures déterminantes pour favoriser la prévention des accidents ferroviaires et la protection de nos concitoyens ainsi que pour éviter aux collectivités d'avoir à assumer des coûts imprévus engendrés par un accident.

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, dans le caucus libéral, nous reconnaissons que le projet de loi présente certains avantages. Il permettrait, entre autres, d'apporter quelques améliorations à la sécurité ferroviaire.

Ma question pour le député est quelque peu liée à celle que j'ai posée plus tôt aujourd'hui.

Il est souvent formidable de voir un gouvernement présenter un projet de loi, mais les gens veulent plus qu'une simple mesure législative. Ils s'inquiètent beaucoup du manque d'intérêt du gouvernement pour les investissements dans les programmes d'infrastructure, sachant que cela pourrait améliorer la qualité de notre réseau ferroviaire.

### Initiatives ministérielles

Le député peut-il nous dire comment, selon lui, les fonds prévus pour l'infrastructure pourraient servir à accroître la sécurité de nos voies ferrées?

• (1550)

**M. Bev Shipley:** Monsieur le Président, je remercie le député de Winnipeg-Nord, qui est ici tous les jours pour remettre en question des idées, ce qui est très bien, car il vient de soulever un excellent point.

En ce qui concerne les investissements dans l'infrastructure, comme les députés le savent, nous avons investi un montant considérable dans les chemins de fer de la voie principale. L'autre volet concerne les lignes secondaires, comme celles que l'on trouve dans ma circonscription.

Nous avons instauré le plus grand programme d'infrastructure de l'histoire du Canada. Cela aidera, en partie, certaines régions de ma circonscription, puisqu'il s'agit d'une petite collectivité. La région urbaine la plus peuplée dans ma circonscription compte 14 000 habitants. Par conséquent, relativement aux petites collectivités dont j'ai parlé, nous avons maintenant débloqué des fonds à l'intention de municipalités qui s'occuperont de certaines des lignes secondaires, le cas échéant. Les municipalités ont maintenant les fonds nécessaires pour les moderniser et peut-être en faire l'acquisition.

[Français]

**Mme Chrystia Freeland (Toronto-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec la députée de Mississauga—Brampton-Sud.

Les libéraux partagent l'inquiétude de la population canadienne au sujet de la sécurité ferroviaire au Canada. À la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, le gouvernement avait promis de prendre des mesures afin d'assurer la sécurité et l'intégrité du réseau ferroviaire canadien. Toutefois, dans les deux derniers mois, trois déraillements graves se sont produits, uniquement en Ontario. En mars, un de ces trains, qui transportait des matières dangereuses, a brûlé pendant une fin de semaine complète.

Dans ma circonscription, Toronto-Centre, deux chemins de fer, voués notamment au transport de pétrole brut, traversent des quartiers résidentiels. Les résidents et les organismes communautaires, comme Safe Rail Communities, sont inquiets et veulent voir la mise en place de dispositifs de sécurité et de réglementation pour les protéger des dangers potentiels. Cependant, la Direction de la sécurité ferroviaire de Transports Canada manque de personnel, de financement et de formation.

À un moment où Transports Canada a beaucoup de chemin à rattraper, son budget a été amputé de 202 millions de dollars, 11 % dans le Budget principal des dépenses. Ces compressions font suite à un rapport cinglant du vérificateur général, qui a souligné, entre autres, que le gouvernement n'avait effectué que 26 % des vérifications prévues et n'avait pas supervisé VIA Rail, malgré ses 4 millions de passagers par année. Le rapport a aussi révélé que le gouvernement ne dispose pas de suffisamment d'inspecteurs et de vérificateurs de systèmes pour effectuer les vérifications des fonctions de sûreté essentielles. Lorsque le porte-parole libéral a posé la question à la ministre en comité, en mars 2015, celle-ci a déclaré qu'un seul inspecteur supplémentaire avait été embauché, portant le nombre total d'inspecteurs à 117.

*Initiatives ministérielles*

Ce plus récent projet de loi n'est qu'un autre exemple d'une approche fragmentée en matière de sécurité ferroviaire de la part des conservateurs. Le Bureau de la sécurité des transports a affirmé, en février, que les nouvelles normes ferroviaires instaurées par les conservateurs ne vont pas assez loin, et les accidents survenus récemment appuient cette affirmation. Le BST a indiqué clairement qu'il fallait retirer immédiatement les vieux wagons-citernes les moins sécuritaires des rails. Les échéanciers prévus par le gouvernement pour le retrait de ces wagons sont irréalistes, et les conservateurs le savent.

Le Canada a été unifié grâce au chemin de fer et nous sommes nombreux à vivre encore à proximité de ces mêmes voies ferrées qui ont fait ce pays. Il incombe au gouvernement d'assurer la sécurité des Canadiennes et des Canadiens qui empruntent les chemins de fer pour se déplacer, de celles et ceux qui vivent près des voies ferrées, ainsi que la sécurité des employés des transporteurs ferroviaires.

• (1555)

[Traduction]

La sécurité ferroviaire préoccupe beaucoup les gens de la circonscription que je représente, Toronto-Centre. L'automne dernier, le député de Trinity—Spadina, la députée de St. Paul's et moi-même avons organisé une assemblée publique qui a eu lieu une froide soirée d'automne. C'était un vendredi, et 200 personnes se sont présentées pour discuter de cette question. C'est ce qui m'a permis de voir à quel point cette question tient à cœur aux gens de ma circonscription.

Pour les gens que j'ai le privilège de représenter, ils ne s'agit pas d'une question abstraite et technique. Ils s'en préoccupent concrètement, au quotidien, car ils craignent pour la sécurité de leurs enfants et de leurs proches.

Nous comptons organiser une autre assemblée publique en avril, dans quelques semaines, pour la simple et bonne raison que les gens s'y intéressent énormément. Je ne peux pas dire à quel point cette question est capitale et prioritaire.

Il y a une chose que nous entendons tous les jours, que nous avons entendue aujourd'hui durant la période des questions et qui est l'un des fils conducteurs de la philosophie du gouvernement. C'est un point de vue qui me fait penser à une version réchauffée du républicanisme américain des années 1990. C'est la philosophie qui prône d'« affamer la bête », une philosophie qui dit que la principale responsabilité du gouvernement est de réduire les impôts pour permettre des compressions dans les services publics. C'est vraiment l'idéologie centrale du gouvernement.

Comme libérale, je suis personnellement en profond désaccord avec cette philosophie et ce point de vue. Je ne pense pas que ce soit logique pour notre économie ou pour la société.

J'espère qu'en cette Chambre, indépendamment de notre parti, c'est un domaine dans lequel nous pouvons tous convenir que le gouvernement joue un rôle essentiel. Le gouvernement ne peut pas être sous-financé. Les organismes de réglementation doivent avoir les pouvoirs nécessaires. Nous ne pouvons pas compter sur l'industrie pour s'autoréglementer dans un domaine aussi important que la sécurité ferroviaire, qui touche la sécurité personnelle de tant de familles canadiennes.

Je crains que la division de la sécurité ferroviaire de Transports Canada manque de personnel, de fonds et de formation. C'est une division qui est victime de la valse des ministres conservateurs, cinq en neuf ans.

Je m'en voudrais de ne pas souligner que l'un des autres aspects de la question de la sécurité ferroviaire — aspect auquel le député d'en face vient de faire allusion — est le fait qu'il y a beaucoup plus de pétrole qu'avant qui voyage par rail. C'est l'une des principales raisons qui ont fait que la sécurité ferroviaire est devenue une si grande priorité pour les personnes de Toronto-Centre que je représente.

Même si l'information donnée en temps opportun au sujet des chargements reste modeste, les gens savent que des quantités beaucoup plus importantes de pétrole brut circulent maintenant sur nos chemins de fer, phénomène qui s'est traduit à la fois par une accentuation de la perception de danger potentiel et une augmentation des risques de danger réels.

Cette réalité n'est pas accidentelle. Le fait qu'une telle quantité de pétrole soit transportée par rail à grand coût et avec tous les risques que cela suppose pour la sécurité publique est la faute du gouvernement conservateur, qui n'a pas réussi à faire construire les pipelines dont les producteurs canadiens ont besoin pour acheminer leurs ressources jusqu'aux marchés.

Cet échec est dû en partie à des ratés dans les relations avec les peuples autochtones, les provinces et les collectivités locales. Mais il est avant tout attribuable à des ratés sur le plan diplomatique et à une incapacité de nouer des liens féconds et efficaces avec les États-Unis, notre plus important voisin et notre premier partenaire commercial.

• (1600)

Voilà un échec qui préoccupe énormément les gens de Toronto-Centre que je représente, puisqu'ils ont l'impression, à juste titre, qu'il a fait en sorte que leurs collectivités sont maintenant exposées à un danger accru. Pour moi, ce qui est le plus consternant, c'est que cet échec a causé des problèmes pour l'ensemble de l'économie canadienne.

En conclusion, je tiens à dire que nous reconnaissons que ce projet de loi apporte certaines améliorations modestes, mais que nous estimons qu'il ne va pas assez loin. Ce que nous aimerions voir plus que tout serait une stratégie exhaustive et efficace pour assurer le transport de nos ressources naturelles et leur acheminement jusqu'aux marchés.

**M. Ted Hsu (Kingston et les Îles, Lib.):** Monsieur le Président, la principale voie ferrée du CN traverse aussi ma circonscription, Kingston et les Îles. J'ai tenu une assemblée publique pendant laquelle nous avons appris, entre autres choses, qu'en raison du sous-financement de Transports Canada, la division des marchandises dangereuses avait perdu des cadres supérieurs et une mémoire institutionnelle. Il sera pratiquement impossible de remplacer de tels atouts même si on rétablit le financement et qu'on embauche de nouvelles personnes.

Il faut aussi souligner que les conservateurs ont nommé toute une série de ministres des Transports. Ma collègue pourrait peut-être nous dire ce qu'elle en pense.

**Mme Chrystia Freeland:** Monsieur le Président, ces deux points posent problème, en effet. Comme mon collègue et moi-même l'avons souligné, le changement constant de ministre n'a rien fait pour arranger les choses. De plus, la division responsable de la sécurité ferroviaire a perdu une grande partie de son expertise.

En tant que Canadiens, nous sommes très chanceux de pouvoir compter sur des fonctionnaires efficaces, dévoués et chevronnés, qui connaissent la culture de leurs institutions. L'affaiblissement de ces institutions fait malheureusement partie du triste héritage que laisse le gouvernement conservateur.

*Initiatives ministérielles*

**M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie ma collègue pour ses observations. J'ai déjà présenté les idées que voici au gouvernement. Quand on souhaite améliorer la sécurité ferroviaire, on peut adopter des mesures législatives, mais on peut aussi chercher à utiliser efficacement les ressources. À titre d'exemple, si le gouvernement investissait dans les infrastructures, il pourrait rendre les voies ferrées plus sécuritaires.

Si le gouvernement le désirait vraiment, il pourrait faire preuve de leadership et collaborer avec les villes, les municipalités, les provinces et d'autres intervenants afin de trouver de meilleures façons d'investir dans les infrastructures et d'améliorer les voies ferrées. Ma collègue est-elle de cet avis?

• (1605)

**Mme Chrystia Freeland:** Monsieur le Président, le député a tout à fait raison. Une partie de la solution consiste à établir une meilleure réglementation et à prévoir davantage d'autorités réglementaires ayant l'expérience et le pouvoir nécessaires pour faire respecter les règles.

Cependant, des gens inquiets de ma collectivité me parlent d'un autre aspect du problème. Ce sont des gens qui ont travaillé dans cette industrie dans le passé ou, dans bien des cas, des personnes qui se décrivent simplement comme des mères inquiètes qui se sont renseignées à ce sujet et qui se sont engagées parce qu'elles craignent pour la sécurité de leurs enfants. Ce dont ces gens me parlent, c'est de la dégradation considérable de l'infrastructure des voies ferrées elles-mêmes.

L'une des raisons pour lesquelles nous allons mettre de l'avant un programme d'infrastructure très ambitieux est précisément pour réparer et reconstruire ces voies ferrées, qui sont l'épine dorsale du Canada.

**M. Ted Hsu:** Monsieur le Président, je crois aussi comprendre qu'un grand nombre de routes de transport de marchandises traversent la frontière entre le Canada et les États-Unis. Il est donc nécessaire d'harmoniser notre réglementation avec celle des États-Unis, en prévoyant la présence de deux conducteurs au lieu d'un, par exemple.

Je me demande si la députée peut nous dire ce qu'elle pense de cette réalité, qui fait en sorte que la relation entre le Canada et les États-Unis est importante.

**Mme Chrystia Freeland:** Monsieur le Président, le député soulève un très bon point. L'une des choses qui causent un problème réel, c'est la perception de nos homologues américains qui, selon ce que j'entends dire, estiment que le Canada se traîne les pieds en matière de sécurité ferroviaire. À titre de législatrice canadienne, cela me préoccupe véritablement.

Nous ne devrions pas compter sur les Américains pour adopter des règles qui assureront la sécurité de notre population. Nous devons faire cela nous-mêmes.

**Mme Eve Adams (Mississauga—Brampton-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, les Canadiens de partout au pays s'en remettent à un système de transport ferroviaire sécuritaire et bien réglementé pour assurer le transport de la nourriture de la ferme à l'assiette, fournir des ressources aux employeurs et aux consommateurs, et voyager, que ce soit pour rendre visite à des êtres chers ou se rendre au travail. Les Canadiens ont le droit de se sentir en sécurité quand ils prennent le train. Lorsque des marchandises potentiellement dangereuses sont expédiées d'un bout à l'autre du pays en passant par leurs collectivités, ils devraient avoir le sentiment que leurs familles

et leurs maisons ne sont pas à risque. C'est au gouvernement qu'il revient d'assurer la sécurité des Canadiens qui voyagent en train ou qui vivent près des chemins de fer, ainsi que celle des cheminots.

Il y a près de deux ans, les Canadiens ont été stupéfaits et attristés d'apprendre qu'un déraillement à Lac-Mégantic avait causé la mort de 47 personnes et démoli une partie de la ville. Il s'agit de l'accident ferroviaire le plus meurtrier depuis la Confédération, en 1867. Dans les semaines qui ont suivi la tragédie, le gouvernement conservateur a promis de prendre des mesures énergiques pour assurer la sécurité et l'intégrité de notre système de chemins de fer, mais près de deux ans plus tard, nous n'avons pas plus de garanties que nous en avions, et le gouvernement est resté singulièrement inactif dans ce dossier.

L'approche fragmentaire du gouvernement à l'égard de la sécurité ferroviaire n'a rien fait pour prévenir les trois déraillements survenus en Ontario en février et en mars seulement. En mars 2015, l'un de ces trains, qui transportait des marchandises dangereuses, a passé le week-end à brûler. Lorsqu'on lui a posé des questions au sujet des accidents, la ministre s'est dit préoccupée et a déclaré: « Il y doit y avoir des raisons derrière tout cela. Il ne peut pas s'agir d'un simple hasard ».

J'ignore si les Canadiens peuvent être rassurés d'entendre ce type de réponse de la part de la ministre, qui est responsable de garantir la sécurité ferroviaire. Peut-être qu'elle pourra trouver la réponse auprès de la division de la sécurité ferroviaire de son ministère, qui manque d'effectifs, de financement et de formation. Il revient à la ministre des Transports d'ordonner aux compagnies de chemin de fer d'élaborer des règles précises pour assurer la sécurité des Canadiens. Il est aussi du ressort du gouvernement de prendre des règlements qui s'appliquent à ces compagnies et d'ensuite les soumettre à des vérifications et les surveiller pour voir s'ils sont suivis à la lettre. C'est une question qui se règle d'elle-même en faisant preuve d'un véritable leadership.

Les Canadiens s'attendent à ce que leur gouvernement intervienne dès que la sécurité est en cause. Il s'agit d'une des responsabilités fondamentales de tout bon gouvernement. Pourtant, même si tout le monde sait que Transports Canada a énormément de retard à rattraper et que la sécurité devrait être sa priorité numéro un, son budget a été amputé de plus de 200 millions de dollars dans le Budget principal des dépenses. Cette baisse de 11 % survient peu de temps après la parution d'un autre rapport accablant du vérificateur général, dans lequel on apprend notamment que le gouvernement a mené à peine 26 % des vérifications qui devaient avoir lieu et qu'aucune des vérifications effectuées n'avait visé VIA Rail, même si la société transporte 4 millions de passagers chaque année. Peut-on concevoir que seulement le quart des vérifications prévues ont véritablement eu lieu? Les trois quarts du travail sont restés en plan, même si c'est la sécurité des Canadiens qui est en jeu.

### *Initiatives ministérielles*

On apprenait aussi dans ce rapport que le gouvernement n'a pas assez d'inspecteurs et de vérificateurs pour exécuter les fonctions de sécurité les plus essentielles. Le ministère des Transports souffre d'un grave problème de capacités. Ses effectifs actuels ne lui ont permis de réaliser qu'une faible portion des vérifications prévues. Seulement le quart de celles qui auraient dû être menées pour, aux dires de Transports Canada, assurer la sécurité du réseau ferroviaire canadien ont finalement été effectuées. Si on n'augmente pas son personnel, combien d'années faudra-t-il au ministère pour qu'il contrôle l'ensemble des mécanismes de sécurité? Quand mon collègue, le député d'Ottawa-Sud, a interrogé la ministre à ce sujet lors d'une séance du comité qui a eu lieu plus tôt ce mois-ci, elle a déclaré que le ministère avait embauché un inspecteur de plus. Comment peut-on appeler cela de la saine gestion ou du leadership? Comment peut-on prétendre assurer la sécurité des Canadiens en agissant ainsi?

Selon le rapport initial du Bureau de la sécurité des transports, les trois plus récents déraillements seraient attribuables à un problème touchant les rails, mais le gouvernement refuse d'investir l'argent nécessaire pour embaucher des inspecteurs et des professionnels de la sécurité. Il a été incapable de faire état de la moindre amélioration du côté de la surveillance des réseaux aérien et maritime, et à voir grimper le taux d'accidents ferroviaires, rien ne nous permet de croire qu'il en sera autrement cette fois-ci.

Il y a de quoi inquiéter les habitants de Toronto et des environs. De nombreux trains transportant des matières dangereuses utilisent les voies ferrées du CN et du Canadien Pacifique qui traversent nos localités. Même si le gouvernement a accepté de retirer progressivement les wagons qui ont causé la tragédie de Lac-Mégantic et obligé les compagnies de chemin de fer à divulguer davantage de données sur la fréquence à laquelle les trains transportant des matières dangereuses traversent une ville ou un village et la quantité de produits dangereux qu'ils transportent, il reste encore beaucoup de choses à faire.

●(1610)

Par exemple, je suis d'accord avec mon collègue de Trinity—Spadina, qui était un ardent défenseur de l'amélioration de la sécurité ferroviaire à l'hôtel de ville de Toronto et qui continue de l'être ici, lorsqu'il dit que les compagnies de chemin de fer devraient aviser à l'avance les municipalités et les premiers intervenants que des marchandises dangereuses transitent par leur localité, au lieu de les aviser après coup, et parfois des mois plus tard.

À titre de conseillère municipale de Mississauga, j'ai fait la même demande il y a près de six ans, à la suite du déraillement de Goreway Drive. De plus, l'élimination progressive d'un type de wagons était importante à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, mais les déraillements qui se sont produits en Ontario cette année montrent qu'il faudrait faire davantage. Voici d'ailleurs un passage du rapport du Bureau de la sécurité des transports:

Si les wagons plus anciens, y compris les wagons répondant à la norme CPC-1232, ne sont pas retirés du service plus tôt, l'organisme de réglementation et l'industrie doivent prendre des mesures additionnelles pour réduire les risques de déraillement ou les conséquences d'un déraillement mettant en cause des liquides inflammables.

Transports Canada doit mettre en place des normes plus rigoureuses relativement aux wagons-citernes dès maintenant, et non en 2025, lorsque les dispositions annoncées concernant ces wagons seraient adoptées.

Le projet de loi comprend certains éléments réclamés par les Canadiens. Toutefois, le gouvernement a tellement tardé à agir qu'il ne semble toujours pas accorder suffisamment d'importance à la

sécurité ferroviaire. De sérieux problèmes perdurent à Transports Canada. Sans inspecteurs chargés de vérifier la sécurité des trains et des chemins de fer, nous nous retrouverons toujours au même point, à nous demander comment un autre déraillement a bien pu se produire.

Par ailleurs, le projet de loi permet, à juste titre, aux inspecteurs et au ministre d'ordonner à une compagnie de chemin de fer de corriger immédiatement les problèmes de sécurité. Les mesures législatives sont importantes, mais l'argent est nécessaire. Comment le ministre saura-t-il qu'il y a des problèmes de sécurité si on ne prévoit pas augmenter suffisamment les effectifs chargés d'inspecter les systèmes de gestion de la sécurité? Les paroles percutantes sont rassurantes, mais elles n'aident en rien les Canadiens — ce sont des propos énergiques qui ne traduisent aucune action concrète. Les trois quarts des vérifications n'ont pas lieu. Quand la situation changera-t-elle?

Comme je l'ai dit un peu plus tôt, depuis son arrivée au pouvoir, l'actuel gouvernement conservateur dépense de plus en plus d'argent chaque année en publicité, davantage qu'il en investit dans la sécurité ferroviaire. Il dépense 42 millions de dollars en publicités sur le plan de fractionnement du revenu, qui est inutile pour la plupart des Canadiens, alors qu'il alloue seulement 38 millions de dollars à la sécurité ferroviaire — deux ans après la tragédie de Lac-Mégantic et malgré les déraillements qui lui ont succédé —, tout en favorisant une hausse de 1 500 % du transport du pétrole par train au cours des trois dernières années.

Si ce projet de loi est adopté, j'espère sincèrement que le gouvernement envisagera de revoir ses priorités en matière de ressources. Il est clair qu'il devra réformer le système de sécurité ferroviaire, mais il ne doit pas se contenter d'apporter des modifications à la pièce à la réglementation. Il doit mettre de l'argent sur la table et financer adéquatement le ministère et les gens qui s'emploient tous les jours à protéger les Canadiens d'un bout à l'autre du pays contre les déversements, les déraillements et toute autre catastrophe pouvant avoir des effets dévastateurs.

●(1615)

[Français]

**M. Alain Giguère (Marc-Aurèle-Fortin, NPD):** Monsieur le Président, vous savez à quel point je suis généreux. J'avais la possibilité poser une question à cette députée comme si elle était libérale ou comme si elle était conservatrice. Étant généreux, je vais la poser comme si elle était les deux à la fois.

Je trouve quand même un peu surprenant qu'en tant que libérale, elle oublie que la réforme du transport ferroviaire a fondamentalement été faite par le Parti libéral, notamment avec la privatisation du CN. Le CN a été privatisé sans qu'on lui impose d'obligations réglementaires. Cela fait que nous nous retrouvons avec un réseau extrêmement détérioré. Le CN dit que ce n'est pas sa responsabilité; son contrat ne l'oblige pas à peindre le pont de Québec ou à entretenir ses rails.

Du côté conservateur, la déréglementation accentuée par ce gouvernement conservateur n'a pas vraiment aidé. Les accidents se multiplient. Il y a eu 35 morts à Lac-Mégantic mais il ne faudrait pas attendre qu'il y en ait d'autres. Malheureusement, dans la mesure où l'ensemble des intervenants, que ce soit le Bureau de la sécurité des transports, le BST, ou le vérificateur général, l'indique, il va y avoir d'autres accidents.

Il faudrait revoir l'ensemble de la politique, non seulement celle des conservateurs mais aussi celle des libéraux.

*Initiatives ministérielles*

[Traduction]

**Mme Eve Adams:** Monsieur le Président, en fait, il incombe au ministre des Transports de prendre tous les règlements et d'établir les normes concernant la sécurité ferroviaire. Puis, le ministère doit vérifier si les compagnies se conforment à la loi et à la réglementation.

À l'heure actuelle, la réglementation et la surveillance de la sécurité ferroviaire laissent grandement à désirer. Le plus grave, c'est que le ministère doit fonctionner avec un budget considérablement réduit, et qu'il n'est pas en mesure de procéder aux inspections et aux vérifications nécessaires. En effet, les trois quarts des vérifications qui devaient avoir lieu — je ne parle pas ici de travail hypothétique que le personnel souhaitait accomplir un jour, mais des vérifications qui devaient être menées au cours de l'année — n'ont pas été effectuées. Cette situation met en péril la sécurité de tous les Canadiens.

**M. Ted Hsu (Kingston et les Îles, Lib.):** Monsieur le Président, en posant des questions au service d'incendie et de sauvetage de Kingston, j'ai appris qu'il a dressé une liste des 25 matières les plus dangereuses qui pourraient traverser Kingston à bord de trains de marchandises. Le service s'entraîne à manipuler ces 25 types de marchandises dangereuses. Ce qu'il n'a pas et souhaiterait avoir, c'est un moyen d'obtenir plus rapidement l'information sur les marchandises dangereuses transportées par un train en particulier, en cas d'accident.

J'aimerais savoir ce que ma collègue en pense.

**Mme Eve Adams:** Monsieur le Président, lorsque j'étais conseillère municipale, nous avons présenté cette demande à maintes reprises aux compagnies de chemin de fer. Il y a eu un déraillement sur Goreway Drive et, même si nos premiers intervenants — tant les pompiers que les policiers — font toujours de l'excellent travail, ils doivent avoir accès à ce genre d'information et il semble plutôt facile de la fournir. Il devrait y avoir une sorte de mécanisme permettant d'avoir accès à l'information en ligne ou directement sur les trains.

C'est un mécanisme que le gouvernement aurait pu facilement mettre en place. Plusieurs collectivités réclament la mise en place d'un tel mécanisme, mais le projet de loi, même s'il prévoit une aide supplémentaire pour ces enjeux, ne fait rien en ce sens.

**M. John Carmichael (Don Valley-Ouest, PCC):** Monsieur le Président, c'est un plaisir d'avoir l'occasion d'intervenir au sujet de la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire qui illustre les efforts du gouvernement pour améliorer la sécurité du réseau national ferroviaire canadien. Je partagerai mon temps de parole avec la députée de Winnipeg-Centre-Sud.

Je vais commencer par expliquer à mes collègues pourquoi ces modifications sont si importantes et pourquoi nous devrions tous appuyer la mesure. Bien que le réseau ferroviaire canadien excelle au chapitre de la sécurité, nous reconnaissons tous que, comme les autres modes de transport, les chemins de fer ne sont pas sans risque. De rares accidents dévastateurs comme le déraillement tragique survenu à Lac-Mégantic nous amènent à réfléchir aux moyens d'améliorer la sécurité ferroviaire.

Les modifications proposées dans le projet de loi font fond sur les dures leçons apprises dans la foulée de la tragédie de Lac-Mégantic et s'attaquent aux problèmes cernés dans le rapport de l'automne 2013 du vérificateur général et dans le rapport final du Bureau de la sécurité des transports sur la tragédie de Lac-Mégantic.

Mes distingués collègues n'ont certainement pas oublié que, immédiatement après l'accident survenu à Lac-Mégantic, le

gouvernement a rapidement mis en oeuvre un train de mesures concrètes à prendre immédiatement afin d'améliorer considérablement le régime de sécurité du transport ferroviaire. Nous considérons également le renforcement du cadre réglementaire comme une priorité. Je rappelle à la Chambre que l'objectif fondamental du cadre réglementaire déjà solide est la protection de la population, de la propriété et de l'environnement contre tout préjudice causé par les opérations ferroviaires.

La Loi sur la sécurité ferroviaire, adoptée en 1988 et entrée en vigueur en janvier 1989, attribue au ministre des Transports la responsabilité à l'égard de la réglementation de la sécurité des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Des suites de l'examen obligatoire effectué en 1994, la loi a été modifiée en 1999 de manière à moderniser le cadre législatif et réglementaire régissant la sécurité ferroviaire. On a entre autres proposé un nouveau règlement visant les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire qui intégrait officiellement la sécurité aux opérations quotidiennes des sociétés ferroviaires.

Dans la foulée du déraillement tragique survenu à Lac-Mégantic, pour donner suite aux recommandations formulées dans le rapport de l'automne 2013 du vérificateur général, la ministre des Transports a pris l'engagement d'accélérer l'élaboration de règlements visant à renforcer encore davantage le cadre et à resserrer la surveillance des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale dans l'ensemble du Canada. Par conséquent, le Règlement sur les passages à niveau et le Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer sont maintenant en vigueur. Enfin, le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire, le nouveau Règlement de 2015 sur les systèmes de gestion de la sécurité et les modifications au Règlement sur les renseignements relatifs au transport entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2015.

Permettez-mois d'expliquer pourquoi chacun de ces règlements fait une contribution tout aussi importante que les autres à l'amélioration du cadre réglementaire ainsi qu'au renforcement de la surveillance et de l'application des mesures de sécurité au Canada.

Le règlement sur les passages à niveaux — le premier d'une série de règlements — est entré en vigueur le 27 novembre 2014 et a permis d'améliorer la sécurité en instaurant un ensemble complet de normes de sécurité à caractère exécutoire pour les passages à niveau. Ces normes clarifient les rôles et responsabilités des compagnies de chemin de fer et des administrations routières et assurent aussi l'échange d'information clé en matière de sécurité entre les sociétés ferroviaires et les administrations routières. Je suis certain que les députés seront d'accord avec moi pour dire que tous les gens qui empruntent les passages à niveau à pied, en automobile ou en tant que passagers dans un train bénéficieront de ce renforcement de la sécurité. Ce règlement entraînera une réduction du nombre de collisions, de décès, de blessures et de préjudices matériels ainsi qu'une réduction du risque de catastrophe environnementale causée par le déversement de produits dangereux.

Le règlement visant la mise en place de certificats d'exploitation ferroviaire fondés sur la sécurité pour les trains circulant sur des voies fédérales est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Ces certificats seront délivrés aux sociétés ferroviaires dès qu'elles rempliront certaines conditions en matière de sécurité. Ils permettront de renforcer considérablement la capacité de surveillance de Transports Canada en l'habilitant à obliger une société à cesser totalement ses activités si le ministère à des inquiétudes graves en matière de sécurité.

*Initiatives ministérielles*

•(1620)

Le nouveau règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire est un nouvel outil offert dans le cadre du régime d'application du programme de sécurité ferroviaire, qui serait utilisé pour garantir la conformité à la Loi sur la sécurité ferroviaire et mettre en place des règlements, des règles, des ordres et des injonctions ministérielles.

Les modifications au règlement sur les renseignements relatifs au transport amélioreraient les exigences de communication des données afin de mieux cerner et réduire les risques avant qu'un accident ne se produise. La sécurité serait accrue grâce à une planification et à une mesure du rendement améliorées. Les vérifications et les inspections seraient mieux circonscrites, et les problèmes de sécurité pourraient être résolus grâce à des programmes ciblés.

Le nouveau règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire s'appuie sur les progrès marqués et les leçons apprises depuis que le premier règlement a été pris, en 2001. Ainsi, les sociétés ferroviaires sous réglementation fédérale et les sociétés locales qui utilisent la voie principale fédérale devraient nommer un cadre qui serait responsable du système de gestion de la sécurité ainsi que des activités de la société.

Les sociétés ferroviaires doivent établir des politiques et des procédures afin que les employés puissent signaler les infractions à la sécurité et les dangers à la société pour laquelle ils travaillent sans craindre d'être victimes de représailles. Les sociétés ferroviaires doivent appliquer les principes qui découlent des études scientifiques sur la fatigue lorsqu'elles établissent les horaires de leurs employés.

Tous ces règlements s'appuient sur le programme de sécurité ferroviaire et la réglementation fédérale sur le transport ferroviaire, qui sont déjà solides, pour garantir la sécurité et la protection de la population. Ils offrent ainsi aux Canadiens le système ferroviaire le plus sûr qui soit.

Par ailleurs, dans le projet de loi C-52, la ministre des Transports a proposé des modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire qui visent à renforcer davantage la surveillance des sociétés ferroviaires sous réglementation fédérale, à régler les problèmes relevés à la suite du déraillement survenu à Lac-Mégantic et à donner suite aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports ainsi qu'à celles figurant dans le rapport publié à l'automne 2013 par le vérificateur général. Ces modifications amélioreront la sécurité des Canadiens et des collectivités partout au pays, renforceront les systèmes de gestion de la sécurité, amélioreront l'échange d'information et rendront l'industrie ferroviaire plus sûre dans le contexte d'une économie nationale plus forte. Nous souscrivons tous à ces priorités.

J'invite tous les députés à appuyer le projet de loi. Avec l'accord de tous les députés, nous pourrions faire un grand pas en avant afin d'améliorer la sécurité de nos chemins de fer, pour l'ensemble des Canadiens et des collectivités partout au pays, et d'établir des assises plus solides pour notre système de transport national et notre économie au cours des années à venir.

•(1625)

[Français]

**M. Alain Giguère (Marc-Aurèle-Fortin, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon confrère de son discours.

Toutefois, il fait référence à des documents du vérificateur général que nous avons étudiés ensemble et qui étaient extrêmement sévères

par rapport à l'incapacité du ministère des Transports de réaliser ses mandats.

Qui plus est, le rapport du BST, qui traite des accidents de transport et qui a fait une analyse très détaillée de l'incident de Lac-Mégantic, a été extrêmement sévère vis-à-vis du ministère des Transports. Je pense essentiellement que l'ensemble des intervenants qui ont étudié et analysé le problème disent que la philosophie du ministère des Transports permettant aux compagnies de s'autorégulariser est mauvaise. Cela ne donne pas les résultats escomptés. Les compagnies ne font pas ce qu'elles devraient faire.

Plutôt que de simplement modifier la loi, ne faudrait-il pas complètement changer la philosophie et remettre en question ce sacro-saint principe défaillant de l'autorégulation?

[Traduction]

**M. John Carmichael:** Monsieur le Président, je suis ravi de travailler avec le député d'en face au sein du Comité permanent des comptes publics. Au cours de l'année, nous avons eu l'occasion d'examiner divers rapports du vérificateur général. Il va sans dire que le rapport sur la sécurité ferroviaire a beaucoup préoccupé les membres du comité. La terrible tragédie survenue à Lac-Mégantic a certainement attiré l'attention du comité et de l'ensemble de la population canadienne sur la situation.

Tout d'abord, il est important de savoir que, lorsque nous avons étudié les recommandations contenues dans le rapport du vérificateur général, Transports Canada, la ministre et ses fonctionnaires ont accepté les recommandations du vérificateur général et ont agi très rapidement pour mettre en place un grand nombre de nouveaux règlements, qui permettront d'éviter que se reproduise une situation horrible comme celle survenue à Lac-Mégantic.

J'aimerais surtout signaler au député — et je pense qu'il sera d'accord avec moi — qu'on a cessé de mettre l'accent sur les inspections. La présence d'inspecteurs est essentielle pour les opérations quotidiennes, mais on insiste maintenant davantage sur les vérifications à long terme. Transports Canada a augmenté très rapidement le nombre de vérificateurs internes de quelque 85 %. La formation en cours est très détaillée, car le ministère cherche à établir à long terme des opérations de sécurité au sein des sociétés ferroviaires. Le rapport du comité qui a fait suite au rapport du vérificateur général tient vraiment compte de ces changements.

•(1630)

**M. Ted Hsu (Kingston et les Îles, Lib.):** Monsieur le Président, ma question comporte deux volets. Mon collègue a parlé des systèmes de gestion de la sécurité. À cet égard, il importe de mettre en place un système qui permet de ne pas dépendre des inspecteurs de Transports Canada pour déceler les problèmes et les signaler aux compagnies de chemin de fer. Il faut amener les compagnies de chemin de fer à adopter une culture, des procédures et des systèmes qui leur permettent d'assurer la sécurité sans que les inspecteurs soient obligés d'intervenir, ou au moins de réduire au minimum les circonstances où les inspecteurs doivent intervenir.

Bien des lignes de transports de marchandises vont de part et d'autre de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Que peut faire le gouvernement fédéral pour promouvoir une culture de sécurité à l'égard des lignes ferroviaires qui traversent la frontière?

**M. John Carmichael:** Monsieur le Président, il faut admettre que le débat d'aujourd'hui porte essentiellement sur la mise en place de nouvelles normes et exigences en matière de sécurité qui sont sans précédent au pays. Il s'agit d'imposer aux compagnies de chemin de fer des normes beaucoup plus strictes et exigeantes en matière de reddition de comptes.

Il est clair que les dispositions du nouveau projet de loi concernant la couverture d'assurance obligent les exploitants ferroviaires à mieux gérer leurs activités et à veiller à ce qu'ils aient la couverture d'assurance appropriée en cas de catastrophe importante comme celle dont nous avons parlé. Plus important encore, en ce qui concerne les normes de sécurité et le nombre d'inspecteurs et de vérificateurs, c'est une chose d'exiger des comptes à la compagnie — il faut le faire, et cela s'applique certainement à toutes les activités de la compagnie —, mais nous avons prévu des procédures de vérification et d'inspection pour veiller à ce que ces processus soient respectés.

[Français]

**Mme Joyce Bateman (Winnipeg-Centre-Sud, PCC):** Monsieur le Président, je suis très heureuse de parler aujourd'hui de la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire, ou la Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire.

J'aimerais attirer l'attention de la Chambre sur les modifications que nous proposons pour renforcer davantage la surveillance des compagnies de chemins de fer de compétence fédérale.

[Traduction]

Nous voulons en effet resserrer davantage la surveillance des sociétés ferroviaires sous réglementation fédérale. La loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire est une mesure progressiste et visionnaire. Les modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire permettraient de mieux protéger les Canadiens et les collectivités canadiennes, de renforcer les systèmes de gestion de la sécurité ainsi que d'améliorer la mise en commun d'information, et elles résulteraient en une industrie ferroviaire plus sûre dans une économie nationale plus forte.

Tout cela figure parmi les priorités du gouvernement, qui devraient selon moi être également celles de chaque député. Il n'y a rien de plus important que la sécurité et la prospérité des Canadiens. Voilà pourquoi j'ai présenté un projet de loi complémentaire, le projet de loi C-627, que m'ont inspiré les résidents de Winnipeg-Centre-Sud.

La Loi sur la sécurité ferroviaire confère au ministre des Transports le pouvoir d'encadrer la sûreté des chemins de fer qui relèvent de la réglementation fédérale. Il revient à Transports Canada d'exercer une surveillance pour détecter toute menace à la sûreté des activités ferroviaires et veiller au respect de la Loi sur la sécurité ferroviaire ainsi que des règlements et normes techniques connexes en procédant à des vérifications et à des inspections.

Les modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire renforceraient encore plus la surveillance, régleraient des problèmes qu'a révélé le déraillement de Lac-Mégantic et mettraient en application les recommandations du Bureau de la sécurité des transports et celles qui figurent dans le rapport de l'automne 2013 du Bureau du vérificateur général du Canada.

En proposant ces modifications, le gouvernement fédéral renouvelle l'engagement qu'il a pris de voir à la sûreté du réseau ferroviaire national et à la sécurité de la population canadienne. Le gouvernement axe ses efforts sur quatre grandes orientations qui auront des effets très directs et très positifs: répondre aux besoins de

### *Initiatives ministérielles*

la population; voir à ce que les gens et les sociétés responsables rendent compte de leurs actes; consolider les systèmes de gestion de la sécurité; accroître les pouvoirs des inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

Pour assurer la sécurité des Canadiens partout au pays, il est essentiel que les sociétés ferroviaires et la population collaborent. Le gouvernement du Canada est résolu à redonner confiance au public envers la sécurité ferroviaire, à améliorer la communication de l'information et à favoriser la coopération entre les sociétés ferroviaires et la population.

C'est précisément pour cette raison que nous proposons de nouveaux pouvoirs de réglementation qui obligeront les sociétés ferroviaires à communiquer des renseignements aux municipalités. Ces pouvoirs permettront d'apaiser les inquiétudes de la population concernant la sécurité ferroviaire. D'ailleurs, je sais déjà que ces modifications, tout comme le projet de loi d'initiative parlementaire que j'ai présenté, le projet de loi C-627, seront très bien reçus dans ma circonscription, Winnipeg-Centre-Sud.

Trop souvent, ce sont les provinces et les municipalités — autrement dit, les contribuables, — qui doivent ramasser les pots cassés et assumer le coût des dommages causés par les accidents ferroviaires, surtout ceux qui exigent l'intervention de premiers répondants, par exemple lorsqu'un incendie se déclare.

● (1635)

[Français]

Ainsi, la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire propose également des modifications pour permettre à un gouvernement provincial ou à une municipalité de s'adresser à l'Office des transports du Canada afin de demander le remboursement des coûts engagés à la suite d'un incendie qui semblerait être causé par les activités d'une compagnie de chemin de fer. Ces modifications donneraient à l'Office des transports du Canada le pouvoir de déterminer si l'incendie a bel et bien été causé par les activités de la compagnie de chemin de fer en question, et dans un tel cas, l'office aurait le pouvoir d'ordonner à la compagnie de chemin de fer de rembourser la province ou la municipalité, évitant ainsi le transfert des coûts aux contribuables municipaux.

[Traduction]

En vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, Transports Canada est chargé d'assurer la surveillance, notamment des risques pour la sécurité ferroviaire, ainsi que la conformité à la Loi sur la sécurité ferroviaire et aux règles, règlements et normes techniques y afférents, au moyen de vérifications et d'inspections. Les modifications proposées dans ce projet de loi comprennent un élargissement des pouvoirs des inspecteurs pour leur permettre d'émettre des avis, dans l'éventualité d'un risque pour la sécurité, à toute personne ou entité à qui incombe la responsabilité relativement à ce risque, y compris les compagnies, les autorités responsables d'un service de voirie et les municipalités.

En outre, dans l'éventualité d'un risque imminent, un inspecteur pourra ordonner, par avis et arrêté, à toute personne ou entité, qu'il s'agisse là encore d'une compagnie, mais aussi dorénavant d'une autorité responsable du service de voirie ou d'une municipalité, d'apporter des mesures correctives précises pour écarter le risque imminent. Ces pouvoirs élargis complètent un nouveau pouvoir élargi du ministre des Transports.

*Initiatives ministérielles*

À l'heure actuelle, la Loi sur la sécurité ferroviaire permet au ministre d'ordonner seulement aux compagnies de chemin de fer d'apporter des mesures correctives en cas de risque imminent pour la sécurité. Les modifications proposent de lui donner le pouvoir d'ordonner à une compagnie de chemin de fer, mais aussi à une autorité responsable du service de voirie ou à une municipalité, d'apporter des mesures correctives, de suivre des procédures précises ou de mettre fin à toute activité s'il l'estime nécessaire pour la sécurité ferroviaire.

Ces modifications portent sur la surveillance et la promotion de la surveillance et du respect des lois en matière de sécurité ferroviaire tout en favorisant la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité, et ce, en clarifiant et en élargissant les pouvoirs et les responsabilités du ministre et des inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

En outre, ce projet de loi s'harmonise avec le projet de loi C-627, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire, et le complète. Il s'agit d'un projet de loi d'initiative parlementaire que j'ai présenté et qui vise à mieux protéger les personnes et les biens contre les risques inhérents aux services ferroviaires. Je l'ai présenté le 23 septembre 2014 et je crois savoir qu'il est actuellement à l'étude au comité. De plus, les deux projets de loi sont conformes aux objectifs de la Loi sur la sécurité ferroviaire de renforcer davantage la sécurité ferroviaire au Canada.

La Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire et le projet de loi C-627 portent tous deux sur la sécurité ainsi que sur la protection de la population et des collectivités.

• (1640)

[Français]

Il est difficile de contester l'importance de ces modifications. Les chemins de fer sont une partie intégrante des infrastructures actuelles du Canada et ils continueront de l'être dans le futur. Les chemins de fer doivent être solides, fiables et sécuritaires.

[Traduction]

Le gouvernement est d'avis que ces modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire sont essentielles. Elles moderniseraient la Loi sur la sécurité ferroviaire en fonction des exigences de l'industrie ferroviaire en pleine croissance et de plus en plus complexe. À mon avis, nous pouvons tous nous mettre d'accord, rapidement et unanimement, sur les modifications importantes proposées en matière de sécurité dans le projet de loi.

Ce projet de loi est un progrès pour les Canadiens et la sécurité ferroviaire. Avec l'accord de tous les députés, nous pouvons mettre en place un système de transport ferroviaire des marchandises et des passagers plus sécuritaire, plus fiable et économiquement viable pour tous les Canadiens.

[Français]

**M. Mathieu Ravignat (Pontiac, NPD):** Monsieur le Président, il est difficile d'imaginer une chose plus importante que la sécurité et la santé de nos concitoyens. Ce projet de loi, évidemment, veut aller dans cette direction. C'est dommage que nous en soyons rendus à ce point, puisque la tragédie de Lac-Mégantic n'aurait probablement jamais eu lieu si cette mesure avait été en vigueur.

Les maires des municipalités de mon comté m'ont dit qu'il était essentiel de savoir ce qui est transporté sur leur territoire et quand cela est effectué. Est-ce que mon honorable collègue est d'accord pour dire que cela est absolument fondamental? Est-ce qu'elle pense que ce projet de loi en fait assez pour informer les municipalités dans lesquelles des matières dangereuses sont transportées par VIA Rail?

**Mme Joyce Bateman:** Monsieur le Président, je remercie le député de cette question.

Comme tout le monde le sait, la sécurité du transport en général et du transport ferroviaire en particulier constitue l'une des priorités de notre gouvernement.

Comme toujours, et comme je l'ai dit, c'est une question de collaboration. Il faut que nous trouvions un équilibre entre les besoins des entreprises commerciales et les besoins de sécurité des citoyens. C'est la direction de notre projet de loi et c'est la raison pour laquelle j'espère que mon collègue de l'opposition va voter en faveur de celui-ci.

• (1645)

**M. Ted Hsu (Kingston et les Îles, Lib.):** Monsieur le Président, après des années de compressions du gouvernement fédéral, Transports Canada a perdu du personnel expérimenté et de la mémoire institutionnelle.

Voici la question que je veux poser. Comment pourra-t-on restaurer la mémoire institutionnelle et le personnel expérimenté après ces années de compressions?

**Mme Joyce Bateman:** Monsieur le Président, en tant qu'ancienne fonctionnaire, j'ai beaucoup de respect pour tous les fonctionnaires qui travaillent pour le gouvernement fédéral, de même que pour les autres paliers de gouvernement.

J'ai une perspective totalement différente de celle de mon collègue de l'autre côté, parce que je suis convaincue que, avec les bons outils, nos fonctionnaires seront capables d'utiliser le projet de loi que nous avons présenté de manière très efficace.

Notre projet de loi comble une lacune législative, et je souhaite que le député du Parti libéral fasse davantage confiance à nos fonctionnaires.

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Barry Devolin):** Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre la question qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée de Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, Les langues officielles.

Nous reprenons le débat. La députée de Parkdale—High Park a la parole.

**Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD):** Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole avec la députée de Saint-Bruno—Saint-Hubert.

Je suis très heureuse de pouvoir parler de sécurité ferroviaire. Comme je l'expliquerai sous peu, c'est une question qui est très importante dans ma circonscription.

Nous tenons le débat de deuxième lecture du projet de loi C-52, qui modifierait la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire. C'est une question à laquelle les gens de ma circonscription de Parkdale—High Park s'intéressent de près.

Ce projet de loi imposerait des niveaux minimaux d'assurance aux sociétés ferroviaires qui transportent des marchandises dangereuses en fonction du type et du volume de marchandises transportées. Le projet de loi prévoit aussi l'instauration d'un fonds de secours pour dédommager les victimes des déraillements, lequel sera financé par des contributions des compagnies de chemin de fer qui transportent du pétrole brut. Ce fonds s'ajoutera aux niveaux minimaux d'assurance. Le projet de loi prévoit aussi d'autres changements visant à accroître les pouvoirs des inspecteurs.

*Initiatives ministérielles*

De façon générale, nous appuyons ce projet de loi. Nous croyons qu'il est important d'agir promptement, et que toute amélioration est la bienvenue. Nous devons améliorer la responsabilisation et les obligations redditionnelles de nos compagnies ferroviaires et veiller à ce que le gouvernement fasse respecter la loi. Nous devons nous assurer que les règlements seront appliqués et faire en sorte que les inspecteurs et les vérificateurs aient les ressources nécessaires pour exercer une surveillance efficace. Nous croyons que le projet de loi aurait dû aller beaucoup plus loin, et je reviendrai là-dessus tout à l'heure.

Ce qui a attiré l'attention de tout le monde au pays sur la sécurité ferroviaire, c'est la terrible tragédie ferroviaire survenue à Lac-Mégantic en 2013. C'est une situation que nous connaissons bien, où un train de marchandises rempli de pétrole brut de la formation de Bakken a descendu une côte sans surveillance. Il a déraillé et a explosé au moment de l'impact, a pris feu et a tué 47 personnes. Le centre-ville a été détruit. Huit cent personnes ont été évacuées. Les terres ont été contaminées. Cette tragédie a été traumatisante non seulement pour ceux qui ont été effroyablement touchés par cette tragédie, mais pour tout le pays.

Les rapports subséquents ont dégagé de nombreuses constatations et recommandations, entre autres qu'une déréglementation du secteur ferroviaire et un transfert des responsabilités en matière de sécurité du gouvernement aux sociétés ferroviaires s'étaient amorcés dans les années 1990, sous les gouvernements libéraux, pour se poursuivre sous le gouvernement conservateur. On a constaté une série de problèmes avec la compagnie responsable de la tragédie de Lac-Mégantic, notamment une culture de sécurité très faible, des problèmes mécaniques et un manque de personnel. On a relevé que la surveillance et les inspections étaient inadéquates à Transports Canada. On a souligné la faiblesse des wagons-citernes.

On peut dire que les gens ont supposé que le gouvernement veillait à leurs intérêts et à leur sécurité, que le respect de la sécurité publique était assurément l'une des responsabilités fondamentales du gouvernement.

Je veux lire publiquement à la Chambre un courriel que j'ai reçu d'un électeur car cet enjeu a attiré l'attention des citoyens de notre circonscription, Parkdale—High Park. L'un de nos quartiers s'appelle The Junction. Il se trouve au croisement des lignes du CN et du CP. Comme on peut l'imaginer, le trafic ferroviaire qui traverse notre quartier est assez dense. C'était un quartier industriel dans le passé, mais avec les années, de plus en plus d'habitations ont été construites à proximité des voies ferrées.

• (1650)

Je veux lire un passage d'une lettre envoyée par quelqu'un qui habite dans ma circonscription: « Nous habitons dans une rue qui longe la voie ferrée. Notre terrain donne sur la gare de triage. Notre chambre se trouve à moins de 40 pieds du chemin de fer qui achemine des tonnes et des tonnes de marchandises, dont nous ignorons la nature dans bien des cas. Nous voyons passer des wagons-citernes noirs plusieurs fois par jour, des wagons qui sont perforés. Depuis la tragédie de Lac-Mégantic et les autres tragédies — qui semblent de plus en plus fréquentes — qui ont eu lieu partout au pays, nous craignons vivement pour notre sécurité et pour celle de nos voisins et de nos amis. Comme notre maison est située à proximité des voies ferrées, si quoi que ce soit devait arriver sur les voies ferrées qui sont derrière chez nous, un déraillement ou une explosion par exemple, nous perdriions fort probablement notre maison et peut-être notre vie. Le nombre de personnes qui seraient en danger si un tel accident se produisait ici est tout à fait ahurissant. »

Dans mon voisinage, c'est une préoccupation très réelle. Cela va bien au-delà de la question de la responsabilité, bien qu'il s'agisse d'un élément essentiel car on a constaté qu'il y avait clairement des lacunes en la matière du côté de l'expéditeur dans le cas de l'accident de Lac-Mégantic.

Nous avons reçu des questions de la part de concitoyens qui se sont regroupés pour fonder l'organisme Safe Rail Communities. Ils veulent savoir pourquoi, étant donné que la technologie existe, les sociétés ferroviaires ne sont pas tenues de stabiliser le brut léger par extraction des gaz volatils avant de le transporter, comme l'impose le Texas et comme il faut pourtant déjà le faire pour la plupart des produits transportés par pipeline. Les Canadiens tiennent à ce que toute matière transportée présente le moins de danger possible.

Les membres du groupe veulent aussi savoir pourquoi il faudra attendre 2025 pour voir au Canada les nouveaux wagons-citernes TC-117, plus sécuritaires. Pourquoi nos concitoyens continueraient-ils à voir circuler devant la fenêtre de leur chambre des wagons DOT-111 ou même les modèles plus récents qui ont été impliqués dans les accidents survenus dans le Nord de l'Ontario alors qu'il en existe d'autres, plus sûrs? Pourquoi faudrait-il attendre 10 ans avant de voir des wagons plus sûrs circuler sur le réseau ferroviaire canadien? Pourquoi les Canadiens ne peuvent-ils pas savoir ce que transportent les trains qui traversent leur localité? Pourquoi n'ont-ils pas le droit de savoir quelles sont les matières dangereuses qui passent juste devant la fenêtre de leur chambre? Il s'agit de questions fondamentales. Il leur faut des réponses.

Finalement, les membres du groupe veulent savoir pourquoi, alors que le déraillement d'un train transportant des liquides inflammables dans une zone densément peuplée pourrait entraîner des coûts à hauteur de 6 milliards de dollars, la plus grande couverture d'assurance responsabilité requise s'élève à seulement 1 milliard de dollars. Nous avons écrit au CN, et il nous a dit qu'il prévoit déjà une assurance-responsabilité supérieure à 1 milliard de dollars. Nous ne lui imposons donc pas une norme plus stricte. Pourquoi n'exigeons-nous pas que les expéditeurs et ceux qui sont responsables des produits expédiés contractent une assurance qui couvrirait tous les coûts? Pourquoi laisserions-nous nos collectivités être exposées, d'aucune façon, à des poursuites en responsabilité?

Quand nous pensons à la tragédie qui se produirait si un accident ferroviaire grave survenait à Toronto, la plus grande ville canadienne, où des centaines de wagons-citernes transportant du pétrole de Bakken ou du bitume dilué circulent tous les jours, nous nous disons que nous devons prévenir, dans la mesure du possible, tout accident. Les gens veulent savoir si les marchandises transportées présentent des dangers, si les trains qui les transportent circulent le plus lentement possible, et si, lorsque c'est possible, le parcours des trains est modifié pour qu'ils puissent passer dans des zones moins densément peuplées plutôt qu'à proximité d'où ils habitent. Ils veulent aussi avoir l'assurance que, si une tragédie survient, leur localité n'aurait pas de nouveau à payer la note.

La protection des citoyens est l'une des principales responsabilités du gouvernement. Les néo-démocrates croient que nous devons faire tout en notre pouvoir pour que des tragédies comme celles de Lac-Mégantic ne se reproduisent plus jamais. Corriger le régime de responsabilité n'est que le début. Nous avons besoin de lois plus sévères, de mesures d'exécution plus strictes, de sanctions pour ceux qui enfreignent les lois, ainsi que d'opérations de surveillance, d'inspections et de vérifications beaucoup plus sérieuses de la part du gouvernement.

*Initiatives ministérielles*

• (1655)

[Français]

**M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD):** Monsieur le Président, j'aimerais remercier ma collègue de sa présentation. Elle a soulevé des points fort importants.

J'aimerais revenir sur la question des normes pour les DOT-111. On propose maintenant la norme CPC-1232. Comme la députée l'a bien mentionné, on a déjà vu deux déraillements dans le Nord de l'Ontario. Depuis l'annonce faite l'année dernière, on a vu également trois déraillements aux États-Unis avec la nouvelle norme CPC-1232. Je pense que les gens ont raison de s'inquiéter.

Le projet de loi fait-il quoi que ce soit quant à la protection du grand public pour ce qui est de la qualité des wagons-citernes qui passent juste à côté de chez eux? Le projet de loi peut-il nous donner l'espoir d'avoir une norme qui tiendra debout?

**Mme Peggy Nash:** Monsieur le Président, je remercie le député de sa question.

Justement, nos concitoyens nous demandent pourquoi il faut attendre 10 ans pour avoir des wagons mieux protégés et plus renforcés. Le gouvernement fédéral a annoncé l'utilisation de meilleurs wagons, répondant à la norme CPC-1232, mais on a déjà vu qu'ils ne sont pas assez forts. Ce sont ces wagons qui se sont brisés lors des accidents dans le Nord de l'Ontario. Alors les gens qui habitent près des voies ferrées sont préoccupés par le fait que les normes ne sont pas assez élevées. Le gouvernement doit faire beaucoup plus pour protéger le public.

• (1700)

**M. Pierre Dionne Labelle (Rivière-du-Nord, NPD):** Monsieur le Président, j'aimerais poser à ma collègue une question qui est parallèle concernant la vitesse des trains et des chargements sur les rails. J'ai vu passer un convoi de ces fameux wagons pétroliers à une vitesse qui me semblait exagérée. Je suis vraiment un néophyte dans ce dossier, mais prévoit-on quelque part le ralentissement des convois dans les zones urbaines? En effet, c'est évident que si un train roule à 15 kilomètres l'heure, les risques qu'il explose et qu'il s'enflamme sont beaucoup moins élevés que si le wagon va à 80 ou à 100 kilomètres l'heure. J'aimerais entendre la députée sur cette question.

**Mme Peggy Nash:** Monsieur le Président, je remercie le député de sa question.

En effet, si les wagons roulent moins vite, il y a moins de risques. Le gouvernement nous dit que dans les centres-villes, les wagons rouleront moins vite. Toutefois, les gens qui habitent près des voies ferrées rapportent que, surtout la nuit, les wagons roulent très vite. Nous sommes très préoccupés par le fait que, surtout dans les grandes villes, il y a beaucoup plus de probabilités d'avoir un accident lorsque la vitesse est élevée, et un accident sérieux.

Si ces wagons doivent continuer à rouler dans nos villes et partout au pays, il faut vraiment ralentir leur vitesse pour maximiser la sécurité publique.

**Mme Djauouida Sellah (Saint-Bruno—Saint-Hubert, NPD):** Monsieur le Président, c'est avec plaisir que j'interviens au nom des citoyens de Saint-Bruno—Saint-Hubert dans ce dossier très important qu'est la sécurité ferroviaire. Depuis la tragique catastrophe de Lac-Mégantic de juillet 2013, mes concitoyens se sont montrés très préoccupés par la sécurité de notre système ferroviaire, notamment en raison de leur proximité des voies ferrées.

Ainsi, à Saint-Hubert, la zone est traversée en moyenne par sept trains de marchandise par jour, alors qu'à Saint-Bruno, on en compte

une dizaine. Le projet de loi du gouvernement va dans le bon sens. Néanmoins, tout comme mes concitoyens, j'exprime de sérieux doutes d'abord au sujet des moyens mobilisés auprès des compagnies ferroviaires pour assurer le bon respect des nouvelles règles. Ensuite, j'estime que nous n'allons pas assez loin et que de multiples améliorations restent à faire. C'est vrai qu'on ne peut que se féliciter de la création et de l'augmentation des fonds d'assurance permettant de dédommager les collectivités et les citoyens victimes d'accident, mais je crois que le montant de ce fonds est très largement sous-estimé, compte tenu des potentiels dommages pouvant être causés à l'environnement, à notre patrimoine et même à la santé de nos concitoyens.

D'ailleurs, j'aimerais rappeler que la décontamination du site touché par le déraillement à Lac-Mégantic coûtera plus de 400 millions de dollars. La compagnie MMA ne disposait que d'une couverture d'assurance-responsabilité de 25 millions de dollars. On constate donc que l'écart entre le montant de recouvrement et le coût de réparation des dégâts est énorme.

Le projet de loi du gouvernement conservateur imposerait un cadre, en exigeant que les compagnies ferroviaires augmentent leur assurance-responsabilité ou qu'elles se voient imposer un minimum à cet égard.

Toutefois, encore une fois, si on plonge dans les détails du projet de loi, on s'aperçoit que le gouvernement conservateur fait les choses à moitié. Les niveaux d'assurance établis dans le projet de loi sont insuffisants. Les niveaux d'assurance devraient être fixés en fonction de la menace que pose le transport de ces produits à la population, et non uniquement sur le genre et le volume des marchandises transportés. Les dommages causés à Lac-Mégantic sont estimés à plus de 400 millions de dollars, mais les nouvelles règles ne semblent pas amener à ce niveau les petites compagnies.

À Lac-Mégantic, il ne s'agissait pourtant que d'une petite compagnie ferroviaire qui transportait une quantité assez élevée de matières dangereuses à ce moment-là. Pourtant, les coûts associés à ce désastre ont dépassé amplement les limites prévues par ce projet de loi, surtout en ce qui concerne les petites compagnies.

On estime que le transport de pétrole brut par rail devrait continuer à augmenter fortement. Il a déjà été multiplié 320 fois entre 2009 et 2013. Cette augmentation implique une hausse des risques d'accidents éventuelle. Plus que jamais, nous devons améliorer le contrôle des infrastructures et responsabiliser les compagnies ferroviaires en établissant des sanctions.

C'est la deuxième fois que je prends la parole depuis la reprise de la session, à la fin de janvier, pour parler d'un projet de loi concernant la sécurité ferroviaire. C'est la deuxième fois que nous nous retrouvons avec un projet de loi fortement annoncé mais bâclé dans les détails.

J'aimerais aussi que le gouvernement nous explique comment il va mettre en place les mesures qu'il annonce, alors qu'il n'a pas les ressources nécessaires pour les appliquer. Le nombre d'inspecteurs est largement insuffisant. Transports Canada n'a embauché qu'un seul inspecteur de la sécurité ferroviaire supplémentaire.

• (1705)

On est passé de 116 inspecteurs en 2013, à 117 inspecteurs en 2015. Mais encore faut-il s'assurer que ces derniers puissent faire leur travail correctement. Le budget de la sécurité ferroviaire a été réduit de 5 millions de dollars en 2012 et l'année dernière.

*Initiatives ministérielles*

Comment peut-on assurer aux Canadiens que la sécurité est une priorité pour le gouvernement conservateur, tout en coupant dans le budget des transports?

De même, comme je le disais précédemment, de nombreuses améliorations restent possibles et plusieurs pistes sont proposées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada, dont je tiens à souligner le précieux travail fourni depuis 25 ans. Je rappelle que les propositions du BST existent depuis plusieurs années maintenant. Toutefois, aucune n'a été appliquée par les précédents gouvernements.

Il a fallu attendre un drame humain pour que les mesures du BST soient enfin entendues et appliquées. Je pense notamment au retrait des wagons DOT-111 au sujet desquels j'avais écrit à plusieurs reprises à la ministre des Transports. La vérité est que le gouvernement conservateur paie les conséquences de la dérégulation ferroviaire qu'il a votée, en tentant aujourd'hui de rattraper les erreurs d'hier.

Au NPD, nous avons à coeur la sécurité de nos communautés et de nos citoyens. Lorsque nous serons au gouvernement, nous veillerons à ce que la tragédie de Lac-Mégantic reste une exception.

**M. Matthew Dubé (Chambly—Borduas, NPD):** Monsieur le Président, je remercie ma collègue et voisine qui parle souvent de Saint-Bruno, ma ville natale et celle dans laquelle j'ai grandi. On pourrait appeler cela une communauté ferroviaire, effectivement.

Toutefois, il y a quelque chose de préoccupant, et c'est la même chose pour elle et moi ainsi que pour tous nos collègues qui ont des chemins de fer dans leur circonscription. En effet, quand on dit que le projet de loi ne va pas assez loin, l'une des préoccupations qui revient souvent est la question de la prévention. Quand on parle des montants à verser par les compagnies, on tient pour acquis qu'il y a déjà eu un incident. Les municipalités veulent des outils pour empêcher ces incidents.

On pense notamment aux pompiers et à tous les gens qui sont sur la ligne de front pour empêcher la perte de vies quand surviennent de telles tragédies. Par exemple, il y a eu l'incident à Mont-Saint-Hilaire, en 1990, où on a failli avoir notre propre Lac-Mégantic. Heureusement, le train a déraillé à l'extérieur de la zone résidentielle et commerciale de la ville.

Ma collègue entend-elle aussi que les municipalités ont besoin d'avoir de l'information sur les matières dangereuses qui transitent sur leur territoire, que cela ne suffit pas de dire que les compagnies vont réparer les dégâts par la suite et qu'on ne veut plus de dégâts?

• (1710)

**Mme Djaouida Sellah:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue et voisin, le député de Chambly—Borduas. Comme moi, il connaît très bien la région et la préoccupation de mes concitoyens.

De toute évidence, j'ai eu l'occasion, depuis la malheureuse tragédie de Lac-Mégantic, de faire des consultations publiques auprès de mes concitoyens, que ce soit à Saint-Bruno ou à Saint-Hubert.

Comme je l'ai dit dans mon discours, les gens et même les municipalités sont très préoccupés. J'ai aussi eu l'occasion de siéger à un comité qui s'occupe de la prévention de déversements de produits dangereux. C'est vrai que les municipalités sont très préoccupées par le fait qu'elles ne connaissent pas le contenu de ces wagons qui traversent des zones aussi denses en population. Les gens voudraient au moins que la municipalité soit informée à l'avance et non un an après.

Je remercie encore une fois mon collègue de sa question pertinente, et j'espère que le gouvernement va nous donner des réponses.

**M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD):** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa présentation. Puisque son comté est un lieu de transport ferroviaire très important pour l'Est du Canada, il faut être très attentif à ses propos.

Des préoccupations ont récemment été soulevées à la Chambre concernant la vitesse des trains dans les régions urbaines et rurales. Toutefois, je rappelle que les wagons-citernes impliqués dans les déversements les plus récents, qui ont eu lieu dans le Nord de l'Ontario et aux États-Unis, roulaient seulement à 24 miles à l'heure. Cela n'a pourtant pas empêché des déversements de pétrole très importants de se produire. Cela est très préoccupant.

Lorsque cela prend six jours pour éteindre un feu dans une région éloignée du Nord de l'Ontario et qu'on nous propose de nouveaux critères permettant aux municipalités de soulever des failles dans la sécurité, cela est évidemment préoccupant.

J'aimerais connaître l'opinion de ma collègue sur les déraillements dans les régions urbaines. Est-ce que les nouvelles normes sont rassurantes? Est-ce que le projet de loi va assez loin?

**Mme Djaouida Sellah:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question pertinente. Comme je l'ai mentionné dans mon discours, il va aussi falloir s'intéresser aux infrastructures vieillissantes et à la responsabilité des compagnies quant à la vitesse des trains.

Malheureusement, la vitesse des trains n'est mentionnée nulle part dans ce projet de loi. On n'y parle que de fonds d'indemnisation, et lorsqu'on plonge dans les détails, il n'y a rien, le travail est fait à moitié. Il est temps d'appliquer le principe du pollueur-payeur. Quand nous formerons le gouvernement, nous allons faire un travail de fond et parler de tous les paramètres pour prévenir plutôt que guérir.

Pour répondre à mon collègue, j'ai eu l'occasion de rencontrer les gens du CN, qui m'ont assuré que les wagons DOT-111 allaient être équipés de barres afin qu'ils soient sécuritaires. Malheureusement, la tragédie qui a eu lieu à Toronto a démontré qu'ils ne l'étaient pas.

J'espère que le travail va continuer dans ce sens.

[Traduction]

**M. Mike Wallace (Burlington, PCC):** Monsieur le Président, j'ai l'honneur et le plaisir de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-52, la Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire. En réponse à la précédente question, nous sommes d'accord, de ce côté-ci de la Chambre, pour dire que cela fait partie d'une analyse ou d'une tentative en trois volets pour rendre le trafic ferroviaire le plus sécuritaire possible au pays. L'un des piliers dont le secrétaire parlementaire a parlé dans son discours plus tôt aujourd'hui est la prévention. Pour ce qui est du deuxième pilier, nous devons être prêts à intervenir dans le cas d'une situation d'urgence. Ce dont nous traitons dans le projet de loi C-52, c'est la question de la responsabilité; nous rendons responsables de leurs actes les sociétés ferroviaires sous réglementation fédérale.

Au cours des prochaines minutes, j'aimerais parler de certaines questions qui ont été posées au gouvernement concernant la mesure législative avant son renvoi au comité où nous pourrions en discuter plus amplement, et je sais que mes collègues de l'opposition ont hâte d'accueillir des témoins devant le comité pour discuter plus en détail du projet de loi.

### *Initiatives ministérielles*

Pourquoi le gouvernement change-t-il le régime de responsabilité et d'indemnisation pour le transport ferroviaire? Je pense que c'est relativement évident pour tous les députés, et tous ceux qui ont pris la parole aujourd'hui ont bien dit que le gouvernement considérait à juste titre la sécurité des Canadiens comme sa priorité absolue. Malheureusement, il s'est produit des accidents ferroviaires tragiques au pays, notamment à Lac-Mégantic, au Québec, où une catastrophe épouvantable a eu lieu en juillet 2013. Je viens de Burlington, en Ontario, et il s'y est produit des déraillements. Malheureusement, le plus récent concernait un train de passagers, et des gens sont morts à cause de ce déraillement. Néanmoins, la discussion actuelle porte sur le transport des marchandises par rail, et non sur le transport des passagers, et il est important, pour les gens de Burlington, de pouvoir s'assurer que les compagnies de chemin de fer soient tenues responsables des marchandises qu'elles transportent un peu partout au pays, dans les trains qui traversent nos quartiers.

Quand ce changement entrera-t-il en vigueur? Il s'agit essentiellement d'un changement qui concerne les obligations des compagnies de chemin de fer en matière d'assurance. Nous leur donnons environ un an pour se préparer avant que le changement entre complètement en vigueur, ce qui leur permet de se doter de la couverture d'assurance nécessaire et de prendre les dispositions qu'il faut relativement à leur responsabilité. Elles auront un an à partir du moment où le projet de loi recevra la sanction royale.

Avons-nous consulté les principaux intéressés? Bien sûr. Il est important de rappeler que deux cycles de consultation ont eu lieu pour obtenir les points de vue des municipalités, des compagnies de chemin de fer et des autres personnes touchées, à propos des mesures à prendre concernant la responsabilité. Je pense que nous avons recueilli les points de vue d'environ 27 intervenants, qui étaient tantôt des compagnies de chemin de fer, tantôt des expéditeurs de marchandises, tantôt des municipalités.

Ce projet de loi est important en raison de l'importance du transport ferroviaire des marchandises. Les chemins de fer ont indéniablement joué un rôle majeur dans l'édification du Canada, et nous devons nous assurer que tous les acteurs du domaine participent à la discussion servant à définir notre orientation future en matière de responsabilité, de prévention et de préparation des interventions. Voilà pourquoi ces acteurs ont joué un grand rôle dans la formulation du contenu du projet de loi.

• (1715)

Il serait naïf de croire que tout le monde s'entend sur ce qui doit être fait et à quel niveau les choses doivent changer, mais c'est pour cette raison que nous avons recours aux consultations. Nous croyons que le principe du pollueur-payeur devrait être au cœur de toutes les questions relatives à la responsabilité.

De quelle façon le principe du pollueur-payeur s'applique-t-il au secteur ferroviaire? Selon ce principe fondamental, les organisations qui causent des dommages dans le cadre de leurs activités doivent en assumer la responsabilité financière. Il est important que la responsabilité incombe à l'entreprise et, dans le cas qui nous occupe, aux expéditeurs, qui contribuent à ce fonds que nous allons créer. Les entreprises et les expéditeurs doivent assumer une grande part de responsabilité en respectant les niveaux d'assurance. Ce n'est pas aux contribuables de payer. C'est exactement ce que représente le principe du pollueur-payeur: on ne peut pas reffiler la facture aux contribuables puisque ce sont pas les responsables. Le gouvernement doit élaborer des normes de sécurité et s'assurer que le système ferroviaire est sûr. Si les choses tournent mal, c'est le pollueur qui doit assumer les coûts, non les contribuables.

Les mesures de responsabilité que l'on propose ne devraient pas être nouvelles pour les entreprises. Aucune entreprise ne devrait dire que ce n'est pas sa responsabilité et que c'est aux contribuables de payer. En fin de compte, après avoir consulté les intervenants, y compris les compagnies de chemin de fer, nous sommes parvenus à une entente qui nous a permis de rédiger le projet de loi C-52. Ce projet de loi vise à clarifier les responsabilités de chacun.

J'aimerais revenir sur les amendements proposés. Ils obligeront toutes les compagnies de chemin de fer à souscrire une couverture minimale d'assurance, comme nous l'avons entendu à maintes reprises aujourd'hui, en fonction du risque posé par le type et la quantité de marchandises dangereuses transportées. Logiquement, si une compagnie transporte des marchandises non dangereuses, sa couverture d'assurance-responsabilité devrait être inférieure. Toutefois, une compagnie qui transporte des marchandises dangereuses, y compris des produits pétroliers pouvant causer des dommages considérables, doit souscrire une assurance plus importante pour couvrir les coûts, car s'il y a un accident, les dommages sont beaucoup plus considérables si des marchandises dangereuses sont en cause. Nous avons proposé que les compagnies de chemin de fer soient obligées de souscrire une assurance d'un montant plus élevé pour le transport des marchandises dangereuses. C'est une question de gros bon sens; la population et les compagnies de chemin de fer comprennent bien que c'est la responsabilité des compagnies.

Elles devront au départ souscrire une assurance de 50 millions ou de 125 millions de dollars, selon le type et le volume de marchandises dangereuses transportées. C'est là une exigence initiale. Un an plus tard, la couverture d'assurance doublera, passant à 100 millions et à 250 millions de dollars, respectivement. Il s'agit des coûts de possession qui devraient être intégrés aux frais d'exploitation d'un chemin de fer. Il importe que les sociétés ferroviaires aient la couverture d'assurance nécessaire afin que les contribuables n'aient pas à payer la note pour nettoyer les dégâts causés par un accident regrettable. Par dégâts, j'entends évidemment des dommages, qu'ils soient physiques, matériels ou environnementaux, et, bien sûr, des préjudices à la vie humaine. De telles tragédies se sont produites au Canada. Nous devons veiller à ce que la responsabilité n'incombe pas aux contribuables, mais plutôt à la société ferroviaire qui transporte les marchandises.

On a aussi soulevé la question de l'impact financier pour les chemins de fer d'intérêt local. On pense surtout au CP et au CN, les grandes compagnies ferroviaires canadiennes, mais je souligne que les mêmes exigences seront imposées aux chemins de fer d'intérêt local. Ceux-ci devront s'y conformer pour poursuivre leurs activités et transporter des marchandises. Ces exigences font partie du nouveau régime. Il est certain que ces exigences entraîneront une hausse des frais d'exploitation, mais, en instituant le principe du pollueur-payeur, y compris pour les chemins de fer d'intérêt local, nous fournissons une protection nécessaire aux contribuables.

• (1720)

Existe-t-il des régimes d'assurance au niveau envisagé? Nous avons veillé à ce qu'il y en ait. Un certain nombre de courtiers en assurance nous ont dit qu'il leur est possible d'offrir ce niveau d'assurance et qu'ils sont prêts à prendre un tel risque. Les compagnies ferroviaires ne pourront donc pas invoquer l'excuse qu'il leur est impossible d'obtenir une assurance. Il nous a fallu régler ce problème et veiller à ce que l'assurance soit disponible.

*Initiatives parlementaires*

En conclusion, je rappelle que des accidents tragiques se sont produits dans ma circonscription, Burlington, au cours des dernières années. De graves accidents ont aussi eu lieu ailleurs sur le réseau ferroviaire du pays, la plupart impliquant des trains chargés de matières dangereuses. Il faut faire payer le pollueur et protéger les contribuables, et c'est ce que le projet de loi C-52 permet de faire.

Il me tarde de renvoyer le projet de loi au comité pour qu'il soit examiné et d'en débattre à nouveau à la Chambre, pour que nous l'adoptions et lui donnions force de loi rapidement. N'oublions pas que la loi n'entrerait en vigueur qu'un an après avoir reçu la sanction royale. Il faut donc obtenir cette dernière le plus vite possible.

• (1725)

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

**Des voix:** Le vote.

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

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** En conséquence, ce projet de loi est renvoyé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Le leader du gouvernement à la Chambre invoque le Règlement.

\* \* \*

## LOI VISANT LA DÉLIVRANCE SIMPLE ET SÉCURITAIRE DES PERMIS D'ARMES À FEU

PROJET DE LOI C-42 — AVIS DE MOTION D'ATTRIBUTION DE TEMPS

**L'hon. Peter Van Loan (leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC):** Monsieur le Président, j'aimerais informer la Chambre qu'aucun accord n'a pu être conclu aux termes des dispositions des paragraphes 78(1) ou 78(2) du Règlement en ce qui concerne l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur les armes à feu et le Code criminel et apportant des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois.

Conformément aux dispositions du paragraphe 78(3) du Règlement, je donne avis que, à la prochaine séance de la Chambre, un ministre proposera une motion prévoyant un certain nombre de jours ou d'heures pour les délibérations à cette étape.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Je vois que la Chambre a du mal à retrouver son décorum. D'une manière générale, la Chambre apprécie que le leader du gouvernement l'informe des avis, comme il le fait souvent.

Comme il est pratiquement 17 h 30, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

---

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1730)

[Traduction]

### LA LOI SUR LE PARLEMENT DU CANADA

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 18 novembre 2014, de la motion portant que le projet de loi C-613, Loi modifiant la Loi

sur le Parlement du Canada et la Loi sur l'accès à l'information (transparence), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** La dernière fois que la Chambre a débattu de cette question, il restait six minutes au député de Victoria pour faire état de ses observations.

• (1735)

**M. Murray Rankin (Victoria, NPD):** Monsieur le Président, c'est difficile, en six minutes, d'en dire beaucoup sur un sujet aussi important que l'accès à l'information, mais je vais faire de mon mieux.

Aujourd'hui fut un jour historique. Après avoir pris l'affaire en délibéré durant deux bonnes années, la commissaire à l'information, Mme Legault, a recommandé toute une série de mesures pour améliorer la Loi sur l'accès à l'information. Si j'en parle dans le cadre du débat sur le projet de loi C-613, c'est parce que les mesures qui s'y trouvent ne passeraient même pas proche d'aller aussi loin que ce que recommande la commissaire pour remédier aux problèmes qui entachent le système gouvernemental.

En revanche, mon collègue, le député de Winnipeg-Nord, a justement saisi la Chambre d'un projet de loi qui irait beaucoup plus loin. En effet, le projet de loi C-567, que j'ai...

**M. Pat Martin:** C'est Winnipeg-Centre.

**M. Murray Rankin:** J'aurais dû dire « le député de Winnipeg-Centre », monsieur le Président. Mes excuses.

J'ai eu le plaisir de parler de ce projet de loi, et j'estime que c'était un projet de loi fascinant parce qu'il aurait permis d'apporter les changements nécessaires au régime d'accès à l'information d'une façon très particulière. Il apportait les modifications que le gouvernement avait suggérées alors qu'il tentait d'obtenir un mandat de la population canadienne. La beauté de ce projet de loi, c'est qu'il portait uniquement sur les changements qui étaient nécessaires, selon le gouvernement, pour corriger les lacunes de la loi. Je crois me souvenir qu'une seule de ces modifications a été adoptée, sur un total de six.

Le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui accomplirait deux choses. Il vise d'abord à faire en sorte que les comptes rendus des réunions du Bureau de régie interne soient, par défaut, accessibles au public. Voilà une idée intéressante. Curieusement, M. Rob Walsh, greffier à la retraite, affirme que cela n'est absolument pas nécessaire. Il était inutile de présenter un projet de loi à cet égard, puisque le Bureau de régie interne peut déjà, comme tous les comités, tenir des réunions publiques s'il le souhaite. La deuxième modification vise à modifier l'objet de la Loi sur l'accès à l'information. J'aimerais toutefois signaler que la commissaire elle-même a dit qu'il serait déraisonnable d'apporter un tel changement.

*Initiatives parlementaires*

Je tiens à porter à l'attention de la Chambre les propos du professeur Sean Holman, qui enseigne à l'Université Mount Royal de Calgary. Il a écrit un article sur la soi-disant loi sur la transparence dont nous sommes saisis. Le titre de l'article est révélateur: « Les libéraux sont-ils en train de tromper tout le monde encore une fois? » Cela en dit très long à ce sujet. Comme il le dit, la loi présente quelques idées louables, mais lorsqu'on le questionne au sujet du concept voulant que l'information du gouvernement soit « automatiquement accessible » — concept auquel le député de Papineau a fait allusion dans ses commentaires —, le professeur Holman affirme que le député de Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor a dit que les gens auraient quand même à présenter des demandes d'accès à l'information pour consulter les dossiers de l'État. Par rapport à la situation actuelle, cela ne représente pas un gros changement.

La notion qui veut que le gouvernement soit tenu de donner des explications détaillées plutôt que brèves quant à son refus de divulguer de l'information ne serait, selon moi, rien de plus qu'un dos d'âne pour ralentir l'accès. À vrai dire, les gens n'auront qu'à appuyer sur un bouton d'ordinateur pour obtenir le laïus habituel expliquant pourquoi ce cas particulier ne fonctionne pas.

Ce qu'il faut faire avant tout, c'est de corriger les exceptions prévues dans la loi, qui sont scandaleusement désuètes dans le contexte économique du XXI<sup>e</sup> siècle. Cette loi est entrée en vigueur alors que l'ordinateur n'existait même pas. L'action se trouve dans les exceptions. Or, le projet de loi ne dit absolument rien à ce sujet. Je tiens à attirer l'attention de la Chambre sur les excellentes recommandations qui figurent dans le rapport très attendu qui a été publié aujourd'hui par la commissaire à l'information. Ce rapport contient une feuille de route qui nous permettra de véritablement implanter un gouvernement ouvert au Canada. J'ai bien peur que ce projet de loi ne puisse pas faire cela. Bien qu'il soit utile à certains égards, il est très loin de proposer les mesures qui s'imposent, c'est-à-dire le travail exhaustif qui, selon la commissaire, doit être réalisé.

Cela dit, je ne veux pas donner l'impression que le projet de loi ne contient absolument rien d'important. Comme le député de Winnipeg a tenté de le faire avec son projet de loi, cette mesure législative accorderait un pouvoir que chaque commissaire au pays possède déjà, soit obliger le gouvernement à divulguer des renseignements en lui imposant des ordonnances exécutoires. C'est ce qu'on tente de faire depuis des décennies.

Après tout, en 30 ans d'existence, la Loi sur l'accès à l'information n'a jamais permis au commissariat de faire mieux que de simplement recommander la communication de renseignements. Sous son apparence imposante, elle n'a pas le moindre mordant. Ce n'est pas du tout ce qui se passe dans les provinces, où les gouvernements sont tenus de respecter les ordonnances du commissariat à l'accès à l'information, qui font seulement l'objet d'un examen judiciaire. C'est la loi. Il faut communiquer les renseignements prescrits par le commissariat.

Le projet de loi imposerait enfin la même obligation, comme le NPD le réclame de longue date et comme la plupart des critiques l'estiment nécessaire. Je félicite d'ailleurs le député de Papineau — rendons à César ce qui appartient à César — de sa démarche. Il faudrait aussi procéder à un examen législatif, bien que cet exercice nous semble bien sûr éclipsé aujourd'hui par l'excellent travail de la commissaire.

En conclusion, j'ignore s'il est nécessaire de modifier les dispositions de la Loi sur le Parlement du Canada qui concernent la communication de renseignements par le Bureau de régie interne. Le greffier retraité soutient que non, mais pourquoi pas? Je n'y vois

rien de mal. Le pouvoir de rendre des ordonnances, c'est certainement une bonne chose. Pour ce qui est de modifier l'article relatif à l'objet de la loi, la commissaire trouve que ce n'est pas une bonne idée, et je tends à abonder dans le même sens. Cependant, l'octroi du pouvoir d'ordonner la communication de renseignements me semble être une amélioration qui a déjà trop tardé.

Si seulement le projet de loi allait jusqu'à donner au Canada le gouvernement transparent que le parti au pouvoir nous avait promis et qu'il n'a jamais concrétisé depuis l'annonce du déplorable projet de loi censé porter sur la responsabilité.

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.):** Monsieur le Président, c'est un honneur de parler de ce très important projet de loi d'initiative parlementaire. Nous nous sommes déjà penchés sur la question. En fait, nous en sommes à la deuxième heure du débat, et le parrain du projet de loi pourra bientôt pour répondre à quelques questions.

Je réponds d'abord à ceux qui trouvent que cette mesure législative ne va pas assez loin. On pourrait presque croire que les conservateurs souhaitaient être un peu plus proactifs en matière de divulgation alors qu'on sait qu'en fait, aucun autre parti n'en a fait autant pour la divulgation proactive que le Parti libéral du Canada. Certains députés, dont celui qui vient de parler, semblent pourtant croire que nous voulions imposer la divulgation proactive envers et contre tous. Je signale en passant que c'est ce qu'exigeaient alors les Canadiens et c'est ce qu'ils ont obtenu. Tout le monde s'y est mis, maintenant.

Celui à qui nous devons cela est aussi celui qui a présenté le projet de loi qui nous occupe. Nous restons donc dans le même thème. À notre avis, ce projet de loi est une grande amélioration qui oblige la Chambre à être beaucoup plus transparente et à rendre des comptes comme jamais auparavant.

Je reviens sur une chose qui s'est passée aujourd'hui, c'est-à-dire la publication du rapport de la commissaire à l'information, Suzanne Legault. La commissaire a proposé l'idée d'« ouverture par défaut ». Les Canadiens qui suivent actuellement le débat pourraient croire que cette ouverture existe déjà, mais ce n'est pas le cas. Nous nous sommes heurtés à des problèmes en comité.

Bien des journalistes avec qui je me suis entretenu parlent du caviardage absolument inutile de l'information et disent que le pouvoir du commissariat doit être rétabli. J'oserais même dire qu'il n'est plus qu'une coquille vide.

Je vais maintenant faire part à la Chambre de commentaires faits par la commissaire à l'information aujourd'hui. Elle a parlé de recommandations. Elle en avait 85, ce qui est beaucoup. Elle a dit que les recommandations portaient sur des façons de moderniser la loi afin de « faire face aux réalités et aux attentes des Canadiens d'aujourd'hui » — ce qui n'est pas toujours le cas lorsqu'il s'agit de transparence, sans compter que nous sommes maintenant à l'ère numérique, et j'y reviendrai dans un instant —, afin de « simplifier l'administration et l'application de la Loi en se concentrant uniquement sur les intérêts qui exigent légitimement une protection » — et j'ai mentionné le caviardage plus tôt —, afin d'« augmenter la rapidité dans le traitement des demandes d'accès » — ce qui devrait être fait depuis longtemps —, « de résoudre définitivement les problèmes récurrents », de « modifier la Loi pour qu'elle concorde avec la plupart des lois progressistes et des lois les plus efficaces au Canada et à l'étranger » et afin de « maximiser la divulgation conformément à une culture d'ouverture "par défaut" ».

Compte tenu de cette évolution, la commissaire recommande la modernisation de la Loi sur l'accès à l'information. Voici les points saillants de ses recommandations:

- élargir son champ d'application à tous les organes de gouvernement;
- améliorer les procédures de soumission de demandes d'accès;
- fixer des délais plus serrés;
- encourager une divulgation maximale;
- renforcer la surveillance;
- encourager une divulgation plus proactive de l'information;
- ajouter des conséquences en cas de non-conformité;
- assurer l'examen périodique de la Loi.

Cela nous amène à là où nous en sommes avec le projet de loi C-613, qui a été présenté par le député de Papineau. Nous avons parlé de plusieurs mesures et nous voulons renseigner les Canadiens sur ce que prévoit ce projet de loi. La transparence est un autre objectif de ce que nous pouvons appeler un Parlement ouvert. C'est évidemment un pas dans la bonne direction. Il s'agit ici d'un projet de loi d'initiative parlementaire, mais au-delà de celui-ci, d'autres mesures législatives viendront pour donner suite à la notion de Parlement ouvert.

Compte tenu de ses pouvoirs et responsabilités énormes, il est tout simplement inacceptable que, dans une société moderne, le Bureau de régie interne se réunisse en secret. Les Canadiens méritent une meilleure reddition de comptes. Cela fait un bout de temps que nous le disons et nous continuerons de le dire. Le Bureau de régie interne remplit une fonction très précise et essentielle au sein de notre démocratie, et c'est assurément un organe indispensable de la Chambre des communes. Dernièrement, il en a été question partout aux nouvelles, pour des raisons que je n'aborderai pas.

Il est compréhensible que le bureau soit secret dans le cas des renseignements personnels, mais dans l'ensemble des affaires qu'il traite, il n'y a pas véritablement de grande raison qui justifie cette culture du secret.

Comme on l'a dit plus tôt, la loi sur la transparence rehausserait le niveau d'ouverture et de transparence du gouvernement en renforçant considérablement les lois canadiennes sur l'accès à l'information. Je le répète, l'information serait automatiquement accessible.

Les Canadiens méritent d'avoir un régime d'accès à l'information solide qui garantit une transparence et une reddition de comptes véritables.

● (1740)

La Loi sur l'accès à l'information n'a pas changé de façon significative depuis qu'elle a été adoptée. Le moment est donc venu d'agir. Nous sommes fiers de dire que le député de Papineau, le chef de notre parti, a décidé d'agir en présentant un projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-613.

J'aimerais maintenant revenir au Bureau de régie interne et à la réforme qui est proposée dans le projet de loi. La loi sur la transparence ferait en sorte que le Bureau de régie interne de la Chambre des communes soit ouvert par défaut. Aujourd'hui, les députés prennent des décisions au sujet des règles qui régissent leurs propres dépenses, sans que tout cela fasse l'objet d'un examen public suffisant. L'examen public est un concept auquel nous avons recours ici depuis déjà un bon moment. On en parle beaucoup dans les médias, non seulement ici, sur la Colline, mais aussi dans les médias partout au pays. C'est pour cette raison qu'il est très important de veiller à ce que ce comité, qui est très secret, soit maintenant beaucoup plus ouvert et que ses activités soient du domaine public. La loi prévoit que les discussions de ce bureau doivent se dérouler à huis clos. Il est temps de modifier cette loi. En rendant publiques les

### *Initiatives parlementaires*

discussions de ce comité, nous pourrions mieux servir les Canadiens. Ils ont exigé une plus grande reddition de comptes, et c'est ce qu'ils obtiendront si le projet de loi est adopté.

Des députés ayant pris la parole avant moi sont d'avis que le projet de loi ne va pas assez loin, mais nous pensons qu'il représente une avancée substantielle.

Nous venons de parler de l'accès à l'information. Le rapport a paru aujourd'hui, alors je vais en dire un peu plus à ce sujet et faire le lien avec le projet de loi C-613.

Améliorer la transparence dans l'administration des affaires de l'État est un objectif que le Canada devrait logiquement poursuivre. Dans le monde entier, les gouvernements qui adhèrent à ce principe ont trouvé des moyens de réduire les coûts, de stimuler l'entrepreneuriat et d'aider les secteurs public et privé à bien servir les citoyens. Or, un bon système d'accès à l'information est au cœur d'un État transparent.

Lors des travaux du comité, nous avons pu discuter de la question avec la commissaire. Elle nous a donné des exemples provenant de divers endroits dans le monde, où l'on est parvenu à établir des mécanismes peu coûteux se caractérisant à bien des égards par une forte dose de transparence, de reddition de comptes et d'efficacité. Elle nous a dit qu'au Canada, le commissariat n'avait malheureusement pas les ressources nécessaires pour respecter les normes qui, à l'échelle internationale, sont considérées comme acceptables. Ces normes ne constituent pas uniquement ce qui est acceptable aux yeux des autres pays, compte tenu de ce qu'ils font sur le plan administratif; elles constituent aussi ce qui est acceptable pour l'ensemble des Canadiens, dans l'optique de la transparence qu'ils attendent de la part de leur État. Plusieurs mesures prises dans le passé sont représentatives de ces attentes, et ce projet de loi constitue un pas substantiel dans la même direction.

La commissaire à l'information nous dit ceci:

Une amélioration réelle du système d'accès ne pourra provenir que de la modernisation de la Loi (une mesure attendue depuis longtemps, qui est essentielle pour faire avancer la transparence et la responsabilisation au Canada).

Il n'y a pas que les députés qui appuient le projet de loi qui le disent: la commissaire elle-même affirme qu'il est nécessaire de faire ces changements afin que nous puissions être ouverts par défaut.

D'ailleurs, nous sommes ouverts aux amendements, aux suggestions et aux améliorations du projet de loi. Nous sommes impatients à l'idée de les entendre.

La commissaire à l'information, qui s'est très bien exprimée, a aussi parlé de l'efficacité du système et des coûts. Elle nous a dit qu'elle ne voulait pas que le coût du système augmente. C'est pour éviter une hausse des coûts que nous proposons, dans le projet de loi, que la personne qui fait une demande d'acquiescement de droits de 5 \$. Si elle ne reçoit pas les documents demandés dans les délais prévus, elle pourra être remboursée.

### Initiatives parlementaires

Au comité, les conservateurs ont proposé une autre catégorie de frais pour les particuliers. Dans le cas des entreprises, ils ont dit qu'on devrait peut-être leur demander des frais plus élevés si elles trouvent que les renseignements qu'elles demandent au gouvernement ne leur sont pas fournis assez rapidement. Si j'étais propriétaire d'une petite entreprise, je ne pense pas que j'aurais aimé entendre cela. Je ne sais pas si les conservateurs y ont bien réfléchi, mais si on y pense, si on commence à vouloir imposer deux sortes de frais et à censurer de l'information — puisqu'on parle de protection de la vie privée —, qui en profite dans ce cas? Une telle loi profiterait au gouvernement en laissant faussement entendre que l'ouverture est la culture par défaut, alors que, dans les faits, ce ne serait pas le cas. Il y a deux aspects à considérer. Il y a la réduction des coûts, mais si on considère que certains éléments d'information doivent être censurés, alors ce projet de loi devrait prévoir le plus de justifications possible. Il devrait prévoir suffisamment de justifications pour que l'ouverture soit la culture par défaut, car le gouvernement ne peut pas simplement déterminer que certains renseignements comportent des éléments sensibles sur le plan politique, et que ces éléments doivent donc être censurés et ne pas être divulgués aux Canadiens.

Ce n'est peut-être pas très surprenant pour bon nombre de députés, mais je suis en faveur de ce projet de loi. J'exhorte tous les députés à l'appuyer, car c'est un pas très important vers l'ouverture du gouvernement, une ouverture par défaut qui a certainement été encouragée par la commissaire à l'information aujourd'hui.

---

## LA SANCTION ROYALE

• (1745)

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu la lettre suivante:

Rideau Hall  
Ottawa

Le 31 mars 2015

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous aviser que le très honorable David Johnston, Gouverneur général du Canada, a octroyé la sanction royale par déclaration écrite aux projets de loi mentionnés à l'annexe de la présente lettre le 31 mars 2015 à 17 h 02.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

La sous-secrétaire,  
Patricia Jaton

L'annexe précise que la sanction royale a été octroyée au projet de loi C-27, Loi modifiant la Loi sur l'emploi dans la fonction publique (accès élargi à l'embauche pour certains militaires et anciens militaires des Forces canadiennes) — chapitre 5; au projet de loi S-218, Loi instituant la Journée nationale du violon traditionnel — chapitre 6; au projet de loi C-54, Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2015 — chapitre 7; et au projet de loi C-55, Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2016 — chapitre 8.

---

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-613, Loi modifiant la Loi sur le Parlement du Canada et la Loi

sur l'accès à l'information (transparence), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**M. John Carmichael (Don Valley-Ouest, PCC):** Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour exprimer les réserves que je nourris à propos du projet de loi C-613, qui modifie la Loi sur le Parlement du Canada et la Loi sur l'accès à l'information en matière de transparence. J'aimerais m'intéresser tout particulièrement à la partie du projet de loi qui porte sur la Loi sur l'accès à l'information.

Comme le savent les députés, cette partie du projet de loi propose de modifier le libellé de l'objet de la loi afin qu'il dise ceci:

a) il existe un droit public à la communication transparente de ces documents et à leur présentation sous forme de documents informatisés;

b) les exceptions indispensables à ce droit sont rares, précises et limitées;

c) les décisions quant à la communication sont susceptibles de recours indépendants du pouvoir exécutif et il est veillé à leur application de manière indépendante du pouvoir exécutif.

Ces modifications ont beau sembler plutôt courtes, elles auront d'importantes et de coûteuses répercussions sur le système d'accès à l'information et sur l'infrastructure et les ressources nécessaires à son administration.

Nous nous opposons également au projet de loi parce que les modifications qu'il propose sont superflues étant donné les pratiques adoptées en vertu de la loi actuelle. J'irais même jusqu'à dire qu'il surchargerait l'administration du régime canadien d'accès à l'information. En effet, les modifications proposées contribueraient aux pressions financières et aux retards dans le traitement des demandes d'accès à l'information.

Le projet de loi donnerait à la commissaire à l'information le pouvoir de rendre des ordonnances aux termes de la loi. Je le répète, c'est inutile. La commissaire à l'information a déjà le mandat clair d'enquêter sur les différends relatifs aux demandes d'accès à l'information et de les régler.

Toutefois, même si nous n'appuyons pas ce projet de loi, il ne fait aucun doute que le gouvernement a à cœur la transparence, la reddition de comptes et la transmission de l'information gouvernementale aux Canadiens. En effet, les Canadiens ont accès à plus d'information gouvernementale que jamais et le gouvernement est plus ouvert et transparent aujourd'hui que jamais. Nous comprenons que l'information et les données gouvernementales favorisent la transparence et la reddition de comptes de nos institutions publiques et stimulent l'activité économique. Nous sommes déterminés à renforcer et à moderniser notre programme d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels.

Nous avons créé des outils en ligne, notamment un site Web qui permet aux utilisateurs de présenter et de payer des demandes d'accès à l'information et de protection de la vie privée en ligne. Ce site Web fournit un meilleur service aux demandeurs d'information, car il est plus facile et pratique de demander des dossiers du gouvernement. Au début, en 2012, c'était un projet pilote, mais aujourd'hui 21 organisations gouvernementales l'utilisent.

*Initiatives parlementaires*

Par ailleurs, nous publions en ligne, sur notre Portail de données ouvertes, le sommaire des demandes d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels déjà traitées. Plus de 100 organismes gouvernementaux publient ces sommaires. Pour faire des recherches parmi les demandes traitées, les Canadiens peuvent utiliser le Portail de données ouvertes à l'adresse [donnees.gc.ca](http://donnees.gc.ca). Signalons aussi qu'en 2012-2013, nous avons divulgué aux Canadiens une quantité record de documents gouvernementaux, soit près de six millions de pages. Nous avons aussi publié en ligne trois millions de pages de documents archivés.

Nous sommes résolus à moderniser le programme d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels. Nous posons des gestes concrets qui respectent les lois actuelles.

Un autre volet important de notre engagement à l'égard de la transparence porte sur les données ouvertes. Nous avons ainsi créé le Portail de données ouvertes que j'ai mentionné plus tôt. Comme le savent les députés, les données ouvertes gagnent en importance dans le monde entier. Il s'agit de publier des données brutes dans des formats lisibles par ordinateur pour les mettre à la disposition des citoyens, des gouvernements, des entreprises et des organismes à but non lucratif. Ce matériel peut stimuler l'innovation et inspirer des changements sociaux, politiques et économiques au Canada et dans le monde entier.

● (1750)

En fait, selon la société d'experts-conseils en gestion internationale McKinsey & Company, les données ouvertes pourraient injecter des milliards de dollars dans l'économie mondiale. Cela dit, leur véritable potentiel ne pourra être mesuré que lorsqu'elles seront accessibles au plus grand nombre possible de gens.

Voilà pourquoi nous facilitons au maximum la vie des gens qui souhaitent trouver, consulter et réutiliser les données gouvernementales. C'est dans cette optique que nous avons créé notre portail de données ouvertes, [donnees.gc.ca](http://donnees.gc.ca). On y trouve, réunis en un seul et même endroit, près de 200 000 ensembles de données provenant de plus de 40 ministères et pouvant être téléchargées gratuitement par quiconque se trouve au Canada ou ailleurs dans le monde. Qui plus est, l'information sur ce portail est offerte en vertu de la licence du gouvernement ouvert, ce qui veut dire que les utilisateurs peuvent utiliser comme bon leur semble les données et les renseignements gouvernementaux qu'ils y trouvent.

Nous favorisons en outre l'ouverture des données en mettant le plus de données gouvernementales possible entre les mains des utilisateurs. Voici un exemple.

Nous élaborons actuellement une initiative appelée Données ouvertes Canada. Ce projet, mené en collaboration avec les provinces et les territoires, vise à créer un ensemble intégré et pancanadien de données ouvertes. Une fois en service, ce site permettra aux Canadiens de partout au pays de rechercher les données de divers gouvernements et d'y avoir accès sans restriction. Nous ne ménagerons aucun effort pour faire des données ouvertes un bien public.

En publiant une plus grande quantité de données de meilleure qualité, nous pourrions avoir une plateforme pancanadienne qui nous permettra de prendre de meilleures décisions en matière de gestion, de recherche et de programmes sociaux, qui auront des répercussions sur la vie quotidienne des Canadiens.

Notre objectif est de mettre entre les mains d'utilisateurs inventifs des données gouvernementales, notamment en exploitant la créativité des Canadiens. Nous venons d'achever des consultations publiques dans le cadre desquelles les Canadiens nous ont dit

comment nous pourrions en faire encore plus. Ces consultations mèneront à l'élaboration d'un deuxième plan d'action canadien en matière de transparence gouvernementale. Ce plan sera publié à l'automne et fera fond sur les mesures que nous avons déjà prises pour favoriser la transparence et la reddition de comptes, des mesures comme le service de demande d'AIPRP en ligne, la licence du gouvernement ouvert et le Portail de données ouvertes.

Je tiens à ajouter que le Canada est l'un des chefs de file mondiaux en matière de transparence gouvernementale.

En avril 2012, nous avons annoncé notre adhésion au Partenariat pour un gouvernement transparent, une initiative internationale. À cette occasion, nous nous sommes engagés à appuyer et à favoriser la transparence gouvernementale au Canada et à l'étranger. Depuis, plus de 60 pays ont adhéré à ce partenariat, et ils sont tous engagés à faire la promotion de la transparence, à responsabiliser leurs citoyens et à mettre à contribution de nouvelles technologies afin de renforcer la gouvernance.

Je devrais aussi mentionner que le Canada est le coprésident du groupe de travail sur les données ouvertes du Partenariat pour un gouvernement transparent, dans lequel plus de 75 organisations de la société civile et 30 pays sont représentés.

En terminant, j'aimerais dire que la transparence gouvernementale est quelque chose que le gouvernement prend vraiment à coeur, dans tous ses aspects. La mise en place d'un système d'accès à l'information solide et moderne est l'un de nos engagements.

Nous cherchons à améliorer la transparence et la reddition de comptes des organismes gouvernementaux, à renforcer la démocratie canadienne et à stimuler l'innovation économique.

Même s'il s'agit de nobles objectifs, je mets en doute l'engagement envers la transparence du chef libéral, et voici pourquoi. Premièrement, son parti et lui sont déterminés à abroger la Loi sur la transparence financière des Premières Nations. Deuxièmement, il a accepté les honoraires que lui offraient des syndicats pour donner des conférences, puis il a voté contre la mesure législative sur la transparence financière des syndicats. Finalement, il s'était engagé à tenir des courses à l'investiture transparentes et ouvertes, mais il n'a pas respecté cet engagement.

Pour toutes ces raisons, je demande aux députés de voir le projet de loi C-613 pour ce qu'il est: un gaspillage inutile et coûteux de l'argent des contribuables.

● (1755)

**M. Mathieu Ravignat (Pontiac, NPD):** Monsieur le Président, le discours du député qui a pris la parole juste avant moi montre bien que les conservateurs ont presque réussi à se convaincre qu'ils sont encore les champions de la transparence et de la reddition de comptes au Canada. En réalité, ils ne sont pas du tout des champions dans ce domaine.

### *Initiatives parlementaires*

S'ils prenaient le temps d'écouter, ils se rendraient compte que des centaines, des milliers, et même des millions de Canadiens sont inquiets de constater que le gouvernement garde des secrets et refuse de rendre des comptes. En tant que porte-parole de l'opposition officielle pour les questions concernant le Conseil du Trésor, j'ai entendu beaucoup de Canadiens me dire qu'ils craignent que les institutions démocratiques du pays ne soient minées par le besoin du gouvernement de tout garder secret et de travailler derrière des portes closes ou à huis clos. En fait, les réunions de comité qui se tiennent à huis clos illustrent clairement à quel point le gouvernement est déterminé à faire preuve de transparence. Imaginons un peu ce à quoi peut penser un Canadien qui allume son téléviseur pour syntoniser une réunion de comité qui traite d'une question qui lui tient à coeur, et qui doit se contenter d'un écran vide. Voilà qui illustre parfaitement l'approche du gouvernement en matière de transparence gouvernementale.

La réalité, c'est que, au départ, les conservateurs avaient une idée très vaste de ce que pourrait être un gouvernement ouvert. Le problème, c'est que, à mesure que le gouvernement a pris goût au pouvoir, ses ambitions n'ont cessé de s'amoinrir. Il est passé d'un gouvernement ouvert à des données ouvertes, puis à un site Web ouvert. Le comité a étudié ce site Web, et les experts n'ont pas été impressionnés par la qualité des renseignements publiés sur le site, par sa facilité de recherche et sa présentation.

Le gouvernement conservateur doit reconnaître que les retards dans le système d'AIPRP, le nombre de plaintes et le mécontentement de la population ont atteint des niveaux inacceptables. Les conservateurs ont abandonné délibérément le système d'AIPRP en le laissant se détériorer et en tolérant les retards. Ils ont ainsi renié leurs propres promesses électorales. En agissant de manière de plus en plus secrète, les conservateurs mettent en péril les fondements mêmes de notre démocratie parlementaire.

Je tiens à rappeler aux Canadiens que les conservateurs ont voté contre le projet de loi C-567. Toutefois, je leur demande à tout le moins d'envisager d'appuyer le projet de loi C-613, qui, en fait, est tout simplement une version édulcorée du projet de loi néo-démocrate, au lieu de voter encore une fois contre leurs promesses électorales. J'aimerais rappeler à la Chambre ces promesses.

En 2006, les conservateurs ont promis de conférer au commissaire à l'accès à l'information le pouvoir d'ordonner la communication de renseignements; d'étendre l'application de la loi à toutes les sociétés d'État, à tous les hauts fonctionnaires du Parlement, à toutes les fondations et à tous les organismes qui dépensent l'argent des contribuables ou exercent des attributions publiques; et de prévoir une exclusion pour le secret du Cabinet, susceptible de révision par le commissaire à l'information. Je précise que le gouvernement a invoqué le secret du Cabinet à un nombre record de reprises pour empêcher complètement que certains renseignements soient communiqués aux Canadiens de manière à les tenir dans l'ignorance. Il invoque d'ailleurs de plus en plus cet argument, et c'est préoccupant.

Les conservateurs ont aussi promis de faire passer l'intérêt général de la population avant toutes les exemptions de manière à ce que l'intérêt public prime le secret du Cabinet. Or, ce n'était rien de plus que de belles paroles. Ils se sont en outre engagés à faire en sorte que tout refus de communiquer de l'information détenue par l'État soit nécessairement justifié par le préjudice qui résulterait d'une telle communication plutôt qu'en invoquant une exception universelle, comme c'est pourtant le cas actuellement.

Rappelons-nous le bilan des libéraux en matière de transparence. Allan Rock, qui était alors ministre de la Justice, avait promis en

1994 de renforcer la Loi sur l'accès à l'information, mais ce n'est qu'au début de 2001 que le premier ministre de l'époque, Jean Chrétien, a créé un groupe de travail gouvernemental chargé de relever les failles de la loi. La création de ce groupe de travail n'était qu'une tactique dilatoire, car le gouvernement libéral n'a pas donné suite à son rapport. En fait, à la fin de 2001, le gouvernement a plutôt proposé de nouvelles lois prétendument antiterroristes afin de rendre l'information encore plus secrète.

À leur congrès de février 2014, les libéraux ont adopté une motion visant à instaurer « un processus d'accès à l'information plus efficace, comprenant des protections contre toute ingérence politique », mais le projet de loi dont nous sommes saisis ne fait pas grand-chose pour y donner suite.

● (1800)

En recommandant au Bureau de régie interne d'envisager la possibilité d'effectuer des consultations exploratoires internes pour améliorer la transparence, le rapport du Comité de la procédure et des affaires de la Chambre, qui est dominé par les conservateurs, préconise essentiellement le maintien du statu quo concernant le Bureau de régie interne.

Dans leur opinion complémentaire, les libéraux soulignent que la transparence ne peut qu'être mieux servie si le Bureau de la régie interne a l'obligation de tenir ses réunions en public et s'il ne peut les tenir à huis clos que dans l'un ou l'autre des deux cas suivants: « les questions qui y sont discutées portent sur la sécurité, l'emploi, les relations de travail ou les soumissions; le consentement unanime des membres présents à la réunion est donné à cet égard. » On retrouve exactement la même formulation à l'article 1 du projet de loi C-613, qui donne au gouvernement du moment une très grande latitude et une zone grise pour pouvoir dissimuler ce qu'il veut aux Canadiens.

Les libéraux sont également muets sur la question du remplacement du Bureau de régie interne par un organisme de surveillance indépendant. Permettez-moi de rappeler à la Chambre une motion du NPD adoptée à l'unanimité par la Chambre des communes le 18 juin 2013. Elle définit notre vision de la transparence et de la reddition de comptes de la part du gouvernement et du Bureau de régie interne.

Que, nonobstant tout article du Règlement, ordre spécial ou usage habituel de la Chambre, afin d'apporter la transparence et la reddition de compte complètes en ce qui concerne les dépenses de la Chambre des communes, le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre soit chargé:

(i) de tenir des audiences ouvertes et publiques en vue de remplacer le Bureau de régie interne par un organisme de surveillance indépendant;

Voilà de la vraie transparence.

(ii) d'inviter le vérificateur général, la greffière et le dirigeant principal des dépenses de la Chambre des communes à participer pleinement à ces audiences;

(iii) d'étudier les pratiques des législatures provinciales et territoriales, et d'autres juridictions et des parlements de type Westminster afin de comparer et de contraster leur supervision administrative;

(iv) de proposer des modifications à la Loi sur le Parlement du Canada, la Loi sur la gestion des finances publiques et la Loi sur le vérificateur général ainsi qu'à toute autre loi qu'il juge pertinente;

(v) de proposer des modifications nécessaires aux politiques administratives et aux pratiques de la Chambre des communes;

(vi) d'étudier l'objet des motions, inscrites [...] au nom [d'autres députés];

(vii) de faire rapport à la Chambre au plus tard le 2 décembre 2013 afin [que soit adopté] tout changement [proposé].

Voilà qui illustre la vision raisonnable et transparente du gouvernement que défend l'opposition officielle.

*Initiatives parlementaires*

Hélas, les libéraux attendent de se faire pincer avant de réagir, et quand ils finissent par réagir, ils proposent des demi-mesures et des projets de loi remplis de zones grises destinées à protéger leur marge de manoeuvre, qu'ils n'hésitent pas à exploiter quand ils sont au pouvoir.

De ce côté-ci de la Chambre et à ce bout-ci des banquettes de l'opposition officielle, nous proposons, conformément à l'esprit des recommandations du vérificateur général et de la motion présentée le 18 juin 2013 par le NPD, de modifier en profondeur la Loi sur le Parlement du Canada afin d'officialiser la pratique voulant que les dépenses et les activités des parlementaires fassent l'objet d'une vérification indépendante et de faire de la reddition de comptes — à l'ensemble des Canadiens, et non seulement aux autres députés — une priorité.

Il faut que tous les autres partis s'engagent à réclamer un système transparent et responsable, qui est la base d'une bonne gouvernance, qui fait tant défaut actuellement et qui est si nécessaire pour rétablir la crédibilité de nos institutions parlementaires et de notre régime politique. Nous soulignons toutefois que, même avec la meilleure réforme possible de la Loi sur l'accès à l'information et du Bureau de régie interne, il ne suffira jamais de modifier les règles si les personnes au pouvoir aspirent à contrecarrer le système. L'intégrité devrait être au coeur de la gouvernance. L'intégrité ne peut se légiférer et l'intégrité est ce qui a manqué jusqu'à maintenant aux gouvernements libéraux et conservateurs fédéraux.

● (1805)

[Français]

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Comme il n'y a plus d'autres intervenants, j'invite l'honorable député de Papineau à prendre la parole pour son droit de réplique.

[Traduction]

**M. Justin Trudeau (Papineau, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le débat d'aujourd'hui sur mon projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-613, loi sur la transparence.

Le député de Don Valley-Ouest a été très éloquent et il a bien expliqué ce que sont des données ouvertes et un gouvernement ouvert. C'est d'autant plus déconcertant, puisque cela signifie que ce n'est pas par ignorance, mais bien délibérément, que le gouvernement agit de la façon la plus secrète et opaque que le Canada ait connue.

J'estime que le débat qui a eu lieu aujourd'hui à la Chambre est opportun, et j'espère que les Canadiens seront encore plus convaincus que l'adoption de ce projet de loi est une étape sage et nécessaire à franchir pour la Chambre.

[Français]

Le projet de loi sur la transparence a pour but d'apporter des changements clés à la façon dont les Canadiens se tiennent au courant de ce que fait leur gouvernement. Les mesures prévues dans ce projet de loi garantissent un gouvernement dont l'information sera automatiquement accessible.

Les députés ont déjà montré qu'ils étaient prêts à relever ce défi.

Le Parti libéral a été le premier à opter pour la divulgation proactive d'informations sur les dépenses parlementaires et j'ai été heureux de voir les députés des autres partis suivre notre exemple. Toutefois, il reste encore du travail à faire.

[Traduction]

Nous ne pouvons plus accepter que les décisions relatives aux règles qui régissent les dépenses des députés soient prises à huis clos, entièrement en secret, sans faire l'objet d'un examen public. Ce n'est pas ainsi qu'on devrait procéder en 2015. Le Bureau de régie interne de la Chambre des communes devrait plutôt être ouvert par défaut.

Ce que les députés néo-démocrates ne semblent pas avoir bien compris ou n'ont pas mentionné dans leurs discours, c'est que le Bureau de régie interne n'est pas un comité de la Chambre comme les autres. En prêtant serment, les membres de ce comité sont tenus de garder le secret sur un grand nombre d'aspects. Même si nous obtenions le consentement unanime de tous les membres du Bureau de régie interne pour mettre fin à cette culture du secret, il est impossible pour eux d'agir de la sorte; en effet, s'ils brisaient le secret, ils s'exposeraient à des sanctions parce qu'ils auraient enfreint la Loi sur le Parlement du Canada. Pour que les travaux du Bureau de régie interne soient ouverts, il faut modifier la loi.

Les Canadiens doivent être mieux renseignés sur ce que leurs représentants élus font et sur la façon dont les règles régissant les dépenses sont établies. Certaines choses demeureront confidentielles, comme les affaires personnelles ou les rapports contractuels, mais dans l'ensemble, la réforme du Bureau de régie interne s'impose depuis longtemps.

● (1810)

[Français]

Nous ne pouvons pas non plus nous attendre à ce que les Canadiens soient satisfaits du système actuel d'accès à l'information qui est maintenant dépassé. C'est un système compliqué et déroutant, dont les résultats sont souvent loin d'être satisfaisants. Ce n'est pas vraiment étonnant, vu qu'il n'a pas été modifié de façon significative depuis plus de 20 ans.

Nous avons besoin d'une nouvelle approche, d'un système qui permet aux Canadiens de comprendre ce que nous faisons ici, à Ottawa, et aussi d'un système qui tient compte des avancées technologiques qui ont redessiné complètement le paysage de l'information et de l'échange de données.

[Traduction]

Ce projet de loi moderniserait le système d'accès à l'information de quatre façons.

Premièrement, il rendrait l'ensemble des renseignements et des données dont dispose le gouvernement facilement accessibles par défaut.

Deuxièmement, il ferait en sorte qu'on ne puisse exiger d'autres frais que les droits de 5 \$ qui accompagnent la demande de renseignements.

[Français]

Troisièmement, ce projet de loi élargirait et renforcerait le mandat du commissaire à l'information en lui donnant le pouvoir de faire appliquer les mesures législatives sur l'accès à l'information. Nous voulons qu'une fois le gouvernement ouvert, il le reste. Cela a d'ailleurs été une promesse faite par ce gouvernement lors de la campagne de 2006.

Quatrièmement, ce projet de loi prévoit un examen obligatoire du système d'accès à l'information dans les 90 jours suivant la sanction royale, et ensuite, tous les cinq ans.

*Motion d'ajournement*

[Traduction]

C'est en toute bonne foi que j'ai proposé à mes collègues le projet de loi sur la transparence en espérant que nous partageons tous le souhait sur lequel il est fondé, c'est-à-dire celui de bâtir un meilleur gouvernement pour les Canadiens.

Je crois qu'en assurant une ouverture et une transparence accrues et en renforçant les lois sur l'accès à l'information, nous améliorerons la reddition de comptes dans cette enceinte. C'est important pour les Canadiens et pour le maintien d'une saine démocratie.

Par souci d'ouverture et de transparence, je tiendrai une séance d'information dans 20 minutes, soit à 18 h 30, dans la salle 362 de l'édifice de l'Est, où je serai ravi de répondre à toutes les questions de mes collègues sur ces améliorations importantes en matière de transparence.

Demain, j'espère que les députés se joindront à moi pour appuyer le renvoi du projet de loi C-613 à un comité.

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

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

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

**Des voix:** Oui.

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

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** À mon avis, les non l'emportent.

*Et cinq députés ou plus s'étant levés:*

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** Conformément à l'article 93 du Règlement, le vote par appel nominal est reporté au mercredi 1<sup>er</sup> avril, immédiatement avant la période réservée aux initiatives parlementaires.

---

## MOTION D'AJOURNEMENT

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

\* \* \*

[Français]

### LES LANGUES OFFICIELLES

**Mme Anne-Marie Day (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, NPD):** Monsieur le Président, le 27 février dernier, je me préoccupais de la situation de la programmation télévisuelle francophone hors Québec. Plusieurs citoyens de nombreuses circonscriptions et des organismes pancanadiens francophones s'indignent de la situation actuelle.

Ainsi, j'ai demandé à la ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles de soutenir la motion du NPD afin que l'on étudie la situation de la télévision française au Canada au Comité

permanent des langues officielles. Je souhaite dresser un tableau de la situation avant de poser des questions à la ministre.

D'abord, il est triste de constater que nous laissons le soin de la protection de notre langue, le français, à un gouvernement qui gagne le prix Citron de la part de l'organisme Impératif français pour son manque de leadership en matière de francophonie, qui sabote depuis des années le réseau français de Radio-Canada et qui nomme des personnes unilingues anglophones à des positions essentielles pour la promotion du français au sein du gouvernement.

Ensuite, nous devons faire face à de mauvaises nouvelles, chaque jour, dans le dossier des langues officielles. La semaine passée, nous apprenions qu'il y avait de nouvelles compressions à Radio-Canada, et cette fois, au service français de Radio-Canada.

Louis Lalande, vice-président des services français, a annoncé l'abolition d'environ 80 postes et plus d'une vingtaine d'autres regroupant des postes vacants et des départs à la retraite. Il s'agit de 10 postes supprimés en Acadie, de 15 postes supprimés en Ontario, de 16 postes supprimés dans les provinces de l'Ouest, de 10 postes supprimés à ICI Musique et d'une réduction de 30 minutes du *Téléjournal* à Rimouski, Rouyn-Noranda, Saguenay et Trois-Rivières.

Les experts que nous voulons voir au Comité permanent des langues officielles diront que ces décisions affecteront grandement la vitalité de la francophonie au Canada.

Je me permets de rappeler que le gouvernement a l'obligation de respecter la Loi sur les langues officielles et la Loi sur la radiodiffusion. La ministre devrait coordonner la mise en oeuvre des engagements en matière linguistique à toutes les institutions fédérales, Radio-Canada inclus. Pourtant, à l'extérieur du Québec, des milliers de francophones voient s'effriter leurs services, notamment en matière de radiodiffusion.

Radio-Canada a le mandat de chercher à être de qualité équivalente en français et en anglais. Les communautés francophones en situation minoritaire dans plusieurs régions ne peuvent plus écouter, par exemple, la partie de hockey des Canadiens de Montréal, parce que ce service est désormais offert à la carte, et qu'on ne l'offre plus en français.

Ce que nous reprochons au gouvernement, c'est de ne pas respecter le droit des Canadiens francophones d'avoir des services égaux dans les deux langues officielles.

La ministre est-elle satisfaite de la réduction de la programmation télévisuelle en français au Canada? Elle doit l'être, sinon elle ferait quelque chose à ce propos. Néanmoins, dans ce dossier, rien ne se passe. La ministre se cache derrière sa Feuille de route pour les langues officielles du Canada 2013-2018, alors que le français ne cesse de reculer au pays.

Nous assistons à une baisse continue du français depuis 30 ans. C'est affolant. Il y a une diminution constante, année après année, du poids démographique des francophones au Canada.

Que la ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles se réjouisse des progrès en matière de langues officielles me sidère. Il faut qu'elle se retrousse les manches et qu'elle s'attaque au travail colossal qui doit être effectué, afin de maintenir l'égalité des langues officielles au Canada.

Alors, je redemande à la ministre si elle va soutenir notre demande d'étudier en comité la programmation télévisuelle du pays dans le respect des lois des minorités francophones et venir y témoigner si le comité en fait la demande.

• (1815)

**M. Jacques Gourde (secrétaire parlementaire du premier ministre, pour les Langues officielles et pour l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec, PCC):** Monsieur le Président, je suis reconnaissant d'avoir l'occasion de discuter des enjeux qui touchent la programmation télévisuelle en langue française à l'extérieur du Québec, une programmation que notre gouvernement soutient de diverses façons, d'ailleurs.

Pour commencer, le Fonds des médias du Canada, financé par le gouvernement fédéral et les distributeurs de services par câble et par satellite du pays, est le fonds le plus important dans tout le secteur de la production d'émissions de télévision et de contenus de médias numériques canadiens. Le FMC finance des émissions de télévision et des composantes médias numériques canadiennes dans les deux langues officielles et en langues autochtones, en plus d'encourager les productions de langue officielle en situation minoritaire.

En vertu d'un accord de contribution, le gouvernement lui attribue un financement stable et permanent de 134,1 millions de dollars chaque année depuis 2010-2011. Grâce à cet accord, nous établissons les principes directeurs et les grandes orientations de politique publique du FMC.

L'accord de contribution entre le gouvernement et le FMC prévoit, entre autres, que le tiers du financement par l'entremise du volet convergent et du volet expérimental du fonds soit octroyé à des productions de langue française. Cette disposition permet d'assurer la viabilité du secteur de la production télévisuelle de langue française, tout en offrant aux Canadiennes et aux Canadiens la possibilité de regarder des émissions produites dans les deux langues officielles.

Toujours conformément à l'accord de contribution, le gouvernement assure aux producteurs d'émissions de télévision de langue française à l'extérieur du Québec l'accès au Programme de production de langue française en milieu minoritaire. Ce dernier offrira, en 2015-2016, 10,75 millions de dollars pour soutenir des productions qui reflètent les réalités quotidiennes des collectivités francophones hors Québec. En 2013-2014, 32 projets ont été financés dans le cadre de ce programme, pour un total de 147 heures de télévision, un sommet pour les quatre dernières années.

Les budgets totaux des productions télévisuelles soutenus par le Programme de production de langue française en milieu minoritaire, considérant toutes les autres sources de financement, ont augmenté de 4,1 millions de dollars par rapport à 2012-2013, pour un total de 24,8 millions de dollars. Il existe, entre autres, d'autres mesures de soutien à la programmation de langue française, notamment celles du CRTC.

Par exemple, en 2013, le conseil a accordé une licence à Unis, un nouveau service de télévision de langue française qui a pour mandat de représenter les collectivités francophones en situation minoritaire. Le CRTC a reconnu l'importance d'offrir une programmation aux francophones vivant à l'extérieur du Québec en rendant la distribution d'Unis obligatoire au service de base des fournisseurs

### *Motion d'ajournement*

de services de télévision par câble et par satellite partout au Canada. Ainsi, tous les Canadiens abonnés à ces services y ont accès.

En outre, notre gouvernement reconnaît que CBC/Radio-Canada, en sa qualité de radiodiffuseur public national, joue un rôle primordial auprès des communautés de langue officielle en situation minoritaire. Notre gouvernement verse chaque année à la société plus de 1 milliard de dollars afin de l'aider à remplir ses obligations en tant que radiodiffuseur public national.

Lors du dernier renouvellement de licence des services de télévision de CBC/Radio-Canada, en mai 2013, le CRTC a établi des exigences relatives à la représentation des réalités du pays et des collectivités de langue officielle en situation minoritaire, ainsi qu'à la promotion de la compréhension et du respect mutuel par la diffusion d'information et de nouvelles nationales.

En vertu des conditions de sa licence, Radio-Canada est également tenue de consacrer au moins 6 % de ses dépenses annuelles à des émissions canadiennes de sociétés de production indépendantes de l'Atlantique, de l'Ontario, de l'Ouest, du Nord et du Québec, à l'exclusion de Montréal. Cette obligation s'est traduite par des dépenses de 9,5 millions de dollars pour la production indépendante régionale de langue française, en 2013-2014.

En terminant, de plus, les services de langue française de la société doivent diffuser en moyenne, chaque semaine au cours de l'année de diffusion, un minimum de cinq heures d'émissions canadiennes produites dans les régions susmentionnées.

• (1820)

**Mme Anne-Marie Day:** Monsieur le Président, encore une fois, nous avons de grands reproches à faire à ce gouvernement quant au dossier des langues officielles.

Ce matin, nous apprenions que plus de 1 000 stages sont en péril au Canada. Les nouvelles règles canadiennes mises en place par le gouvernement conservateur sans consultation menacent une entente historique entre la France et le Québec.

Plus de 1 000 étudiants français venant dynamiser nos établissements scolaires et nos entreprises dans le cadre de stages au Québec risquent de ne pas se faire délivrer de visa. L'attractivité canadienne aux yeux des étudiants francophones est en danger, ce qui est très inquiétant.

La venue de ces étudiants francophones contribue à l'épanouissement de communautés francophones et ils sont des candidats intéressants pour maintenir le poids démographique des francophones au Canada.

Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration peut-il nous expliquer pourquoi il ne s'assure pas du respect des promesses du ministre du Commerce international d'attirer plus de 450 000 étudiants d'ici 2022?

**M. Jacques Gourde:** Monsieur le Président, je ne suis pas le ministre auquel s'adresse cette question. Par contre, dans sa question préalable, l'honorable députée mentionnait que les matchs des Canadiens de Montréal n'étaient pas toujours accessibles aux francophones de l'ensemble du pays.

Cette situation est le résultat de négociations privées visant les droits de diffusion régionaux entre les radiodiffuseurs et les équipes de la Ligue nationale de hockey. Ces négociations sont guidées par les forces du marché et ne sont pas attribuables à l'intervention du gouvernement. On conviendra certainement qu'il serait inapproprié pour le gouvernement du Canada d'intervenir dans des négociations menées entre des entreprises du secteur privé concernant les droits de diffusion des matchs des Canadiens de Montréal.

*Motion d'ajournement*

**Le président suppléant (M. Bruce Stanton):** La motion portant que la Chambre s'ajourne est maintenant réputée adoptée. La Chambre demeure donc ajournée jusqu'à demain, à 14 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

---

(La séance est levée à 18 h 24.)





## TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 31 mars 2015

<b>AFFAIRES COURANTES</b>			
<b>Le Tribunal canadien des droits de la personne</b>			
Le Président .....	12571	M. Watson .....	12589
<b>Le directeur général des élections du Canada</b>		M. Sullivan .....	12589
Le Président .....	12571	Mme Pécelet .....	12590
<b>L'accès à l'information</b>		M. Aubin .....	12590
Le Président .....	12571	M. Watson .....	12590
<b>Les comités de la Chambre</b>		M. Dusseault .....	12593
<b>Patrimoine canadien</b>		Mme Duncan (Edmonton—Strathcona) .....	12593
M. Brown (Leeds—Grenville) .....	12571	M. Allen (Tobique—Mactaquac) .....	12593
Demande et report d'office du vote .....	12571	M. Sullivan .....	12594
<b>La Loi sur la protection de la navigation</b>		Mme Duncan (Edmonton—Strathcona) .....	12594
M. Donnelly .....	12571	Mme May .....	12596
Projet de loi C-662. Présentation et première lecture .....	12571	Mme Pécelet .....	12596
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi .....	12571	M. Angus .....	12596
<b>Instruction au comité chargé de l'examen du projet de loi C-51</b>		M. Lamoureux .....	12598
M. Julian .....	12571	M. Aubin .....	12598
Motion .....	12571	M. Lizon .....	12598
M. Van Loan .....	12572	M. Lamoureux .....	12600
M. Lamoureux .....	12574	M. Aubin .....	12600
M. Bélanger .....	12575	M. Braid .....	12600
Le Président .....	12576	M. Sullivan .....	12602
M. Bezan .....	12579	M. Lamoureux .....	12602
M. Lamoureux .....	12579	M. Sullivan .....	12602
Mme Ayala .....	12580	M. Lamoureux .....	12604
M. Chisu .....	12580	M. Cash .....	12604
M. Kent .....	12580	M. Morin (Laurentides—Labelle) .....	12604
Motion .....	12581		
Adoption de la motion .....	12582	<b>DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS</b>	
<b>Pétitions</b>		<b>L'environnement</b>	
<b>L'amiante</b>		Mme May .....	12604
M. Martin .....	12583	<b>Les relations entre le Canada et l'Inde</b>	
<b>Le secteur du poisson et des fruits de mer</b>		M. Shory .....	12605
M. Donnelly .....	12583	<b>Le Salon du livre de Trois-Rivières</b>	
<b>L'agriculture</b>		M. Aubin .....	12605
M. Goodale .....	12583	<b>La Journée internationale de commémoration des victimes de l'esclavage et de la traite transatlantique des esclaves</b>	
<b>L'environnement</b>		Mme Smith .....	12605
M. Kellway .....	12583	<b>L'environnement</b>	
<b>L'agriculture</b>		M. Easter .....	12605
M. Cuzner .....	12583	<b>Frank Zantolas et Harold Finnegan</b>	
<b>L'environnement</b>		M. Saxton .....	12605
M. Stewart .....	12583	<b>Le chef de l'opposition officielle</b>	
<b>Questions au Feuilleton</b>		M. Dusseault .....	12606
M. Lukiwski .....	12583	<b>Daudre Barnaby</b>	
<b>Questions transformées en ordres de dépôt de documents</b>		M. Gill .....	12606
M. Lukiwski .....	12586	<b>Le Mois de la sensibilisation à la maladie de Parkinson</b>	
<b>INITIATIVES MINISTÉRIELLES</b>		M. Dykstra .....	12606
<b>Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire</b>		<b>La sécurité publique</b>	
Projet de loi C-52. Deuxième lecture .....	12589	M. Martin .....	12606
M. Kellway .....	12589	<b>Les anciens combattants</b>	
		M. Hayes .....	12607

<b>Le 200<sup>e</sup> anniversaire de Drummondville</b>	
M. Choquette.....	12607
<b>La fiscalité</b>	
M. Lizon.....	12607
<b>La santé</b>	
Mme Bennett.....	12607
<b>Le Nouveau Parti démocratique</b>	
M. Hoback.....	12607
<b>La garde d'enfants</b>	
Mme Nash.....	12608
<b>La fiscalité</b>	
M. Toet.....	12608

## QUESTIONS ORALES

<b>L'économie</b>	
M. Mulcair.....	12608
M. Harper.....	12608
M. Mulcair.....	12608
M. Harper.....	12608
M. Mulcair.....	12608
M. Harper.....	12609
<b>La garde d'enfants</b>	
M. Mulcair.....	12609
M. Harper.....	12609
M. Mulcair.....	12609
M. Harper.....	12609
<b>L'économie</b>	
M. Trudeau.....	12609
M. Harper.....	12609
M. Trudeau.....	12609
M. Harper.....	12609
M. Trudeau.....	12609
M. Harper.....	12610
<b>L'environnement</b>	
Mme Leslie.....	12610
Mme Aglukkaq.....	12610
Mme Leslie.....	12610
Mme Aglukkaq.....	12610
Mme Leslie.....	12610
Mme Aglukkaq.....	12610
<b>La santé</b>	
Mme Moore (Abitibi—Témiscamingue).....	12610
Mme McLeod.....	12610
M. Rankin.....	12611
Mme McLeod.....	12611
<b>La salubrité des aliments</b>	
M. Allen (Welland).....	12611
Mme McLeod.....	12611
Mme Brosseau.....	12611
Mme McLeod.....	12611
<b>L'accès à l'information</b>	
Mme Péclet.....	12611
M. Clement.....	12611
M. Angus.....	12611
M. Clement.....	12612

<b>L'emploi</b>	
Mme Sgro.....	12612
M. Poilievre.....	12612
<b>L'économie</b>	
M. Brison.....	12612
M. Poilievre.....	12612
M. Brison.....	12612
M. Poilievre.....	12612
<b>Le développement international</b>	
Mme Laverdière.....	12612
M. Paradis.....	12612
M. Dewar.....	12613
M. Paradis.....	12613
<b>La sécurité publique</b>	
M. Garrison.....	12613
M. Blaney.....	12613
Mme Doré Lefebvre.....	12613
M. Blaney.....	12613
<b>La défense nationale</b>	
M. Norlock.....	12613
M. Kenney.....	12613
<b>La citoyenneté et l'immigration</b>	
Mme Groguhé.....	12614
M. Alexander.....	12614
Mme Sims.....	12614
M. Alexander.....	12614
<b>Le logement</b>	
M. Sullivan.....	12614
Mme Bergen.....	12614
<b>Les relations intergouvernementales</b>	
M. Cash.....	12614
Mme Raitt.....	12614
<b>L'infrastructure</b>	
M. Scarpaleggia.....	12614
M. Lebel.....	12615
M. Vaughan.....	12615
M. Lebel.....	12615
<b>La sécurité publique</b>	
Mme Boivin.....	12615
M. Blaney.....	12615
Mme Boivin.....	12615
M. Blaney.....	12615
<b>L'infrastructure</b>	
M. Yurdiga.....	12615
Mme McLeod.....	12615
<b>La citoyenneté et l'immigration</b>	
M. Gameau.....	12616
M. Alexander.....	12616
<b>L'emploi</b>	
M. Morin (Chicoutimi—Le Fjord).....	12616
Mme Block.....	12616
<b>La fiscalité</b>	
Mme Ambler.....	12616
Mme Bergen.....	12616

<b>L'industrie forestière</b>	
M. Fortin .....	12616
Mme Block .....	12617

<b>L'infrastructure</b>	
M. Fortin .....	12617
M. Lebel .....	12617

### AFFAIRES COURANTES

<b>Les plans et priorités</b>	
M. Clement .....	12617

<b>Recours au Règlement</b>	
<b>Le compte rendu officiel</b>	
Mme May .....	12617

### INITIATIVES MINISTÉRIELLES

<b>Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire</b>	
Projet de loi C-52. Deuxième lecture .....	12617
M. Cash .....	12617
Mme Nash .....	12618
M. Giguère .....	12619
M. Allen (Tobique—Mactaquac) .....	12619
Mme Adams .....	12621
M. Cullen .....	12621
M. Shipley .....	12621

<b>Message du Sénat</b>	
Le président suppléant (M. Devolin) .....	12622

<b>Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire</b>	
Projet de loi C-52. Deuxième lecture .....	12623
Mme Nash .....	12623
M. Shipley .....	12623
M. Lamoureux .....	12623
Mme Freeland .....	12623
M. Hsu .....	12624
M. Lamoureux .....	12625
Mme Adams .....	12625
M. Giguère .....	12626
M. Hsu .....	12627
M. Carmichael .....	12627
M. Giguère .....	12628

M. Hsu .....	12628
Mme Bateman .....	12629
M. Ravignat .....	12630
M. Hsu .....	12630
Mme Nash .....	12630
M. Toone .....	12632
M. Dionne Labelle .....	12632
Mme Sellah .....	12632
M. Dubé .....	12633
M. Toone .....	12633
M. Wallace .....	12633
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi et renvoi à un comité .....	12635

### Loi visant la délivrance simple et sécuritaire des permis d'armes à feu

<b>Projet de loi C-42 — Avis de motion d'attribution de temps</b>	
M. Van Loan .....	12635

### INITIATIVES PARLEMENTAIRES

<b>La Loi sur le Parlement du Canada</b>	
Projet de loi C-613. Deuxième lecture .....	12635
M. Rankin .....	12635
M. Simms .....	12636

### LA SANCTION ROYALE

Le président suppléant (M. Bruce Stanton) .....	12638
---	-------

### INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Projet de loi C-613. Deuxième lecture .....	12638
M. Carmichael .....	12638
M. Ravignat .....	12639
M. Trudeau .....	12641
Report du vote sur la motion .....	12642

### MOTION D'AJOURNEMENT

<b>Les langues officielles</b>	
Mme Day .....	12642
M. Gourde .....	12643

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>