



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 147 • NUMÉRO 196 • 2^e SESSION • 41^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le lundi 20 avril 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 lundi 20 avril 2015

La séance est ouverte à 11 heures.

Prière

• (1100)

[Traduction]

LES TRAVAUX DE LA CHAMBRE

M. Scott Armstrong (secrétaire parlementaire du ministre de l'Emploi et du Développement social et de la ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais demander le consentement unanime de la Chambre à l'égard de la motion suivante:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou ordre spécial ou usage habituel de la Chambre, tout vote par appel nominal différé à l'heure ordinaire de l'ajournement quotidien plus tard aujourd'hui ait plutôt lieu à la fin de la période prévue pour les initiatives ministérielles aujourd'hui.

Le Président: Le député a-t-il le consentement unanime pour présenter la motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LOI SUR LA PROTECTION DES STAGIAIRES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 17 février, de la motion portant que le projet de loi C-636, Loi modifiant le Code canadien du travail (formation sans rémunération), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

M. Scott Armstrong (secrétaire parlementaire du ministre de l'Emploi et du Développement social et de la ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de parler des modifications proposées par la députée au Code canadien du travail.

Nous sommes réunis ici aujourd'hui pour discuter de la protection des stagiaires en milieu de travail. D'entrée de jeu, je tiens à préciser que le gouvernement est pleinement conscient que les milieux de travail sûrs, justes et productifs sont essentiels à la création d'emplois, à la croissance et à la prospérité à long terme. Nous sommes fidèles à ces priorités depuis des années. L'emploi des jeunes Canadiens est l'objectif qui nous motive à adopter de nouvelles mesures et à appuyer les programmes existants qui donnent de bons résultats.

Nous savons à quel point il est important d'aider les jeunes Canadiens à participer au marché du travail. C'est pourquoi le Plan d'action économique de 2014 a prévu une somme de 40 millions de dollars destinée à appuyer 3 000 stages rémunérés entre 2014 et 2016. Ces fonds seront versés dans le cadre du Programme d'aide à la recherche industrielle du Conseil national de recherches du Canada, plus particulièrement le Programme emploi jeunesse, par l'intermédiaire de la Stratégie emploi jeunesse d'Emploi et Développement social Canada.

C'est aussi la raison pour laquelle nous offrons toute une gamme d'autres programmes qui visent à aider les jeunes Canadiens à connaître du succès. Par exemple, le gouvernement investit plus de 10 milliards de dollars chaque année en vue d'appuyer l'éducation postsecondaire, ce qui comprend de l'aide financière fournie dans le cadre du Programme canadien de prêts et bourses, ainsi que les programmes destinés aux étudiants inuits et des Premières Nations.

J'ai mentionné la Stratégie emploi jeunesse. En tout, nous investissons plus de 330 millions de dollars par année pour aider les jeunes à acquérir des compétences professionnelles et une expérience pratique adaptées à l'évolution du marché du travail. Nous voulons aider les jeunes Canadiens de 15 à 30 ans à obtenir de l'information sur les carrières et à acquérir les compétences nécessaires pour trouver un bon emploi et le conserver.

Onze ministères et organismes fédéraux ainsi que des partenaires et des collectivités s'occupent de la mise en oeuvre de cette initiative, qui procure aux petites et moyennes entreprises le soutien financier dont elles ont besoin pour engager des diplômés de niveau postsecondaire hautement qualifiés. Les stages permettent à ces jeunes d'obtenir une précieuse expérience de travail.

En 2012, la Stratégie emploi jeunesse a permis à 60 000 jeunes Canadiens d'acquérir l'expérience professionnelle et la formation axée sur les compétences qu'il leur faut pour réussir sur le marché du travail.

Nous apportons aussi du soutien aux apprentis, notamment au moyen de la Subvention incitative aux apprentis, de la Subvention à l'achèvement de la formation d'apprenti et du nouveau prêt canadien aux apprentis, annoncé en janvier dernier.

Les apprentis d'un métier désigné Sceau rouge peuvent demander des prêts sans intérêts pouvant aller jusqu'à 4 000 \$ par période de formation technique. Ils peuvent s'en servir pour payer leurs droits de scolarité, leurs outils ou leur matériel ou encore faire vivre leur famille pendant leur apprentissage. Beaucoup dépendent de cet argent pour terminer leur formation.

Initiatives parlementaires

Les stages rémunérés et non rémunérés permettent aux milliers de jeunes Canadiens qui choisissent une autre voie d'acquérir de l'expérience en cours d'emploi dans de nombreux domaines. Ces jeunes ont besoin de cette expérience pour décrocher un emploi et participer activement à l'économie de notre pays. Nous souhaitons assurer la protection de ces jeunes Canadiens en milieu de travail et énoncer clairement les protections juridiques qui leur sont offertes. Dans l'intérêt de ces milliers de jeunes gens qui ne ménagent aucun effort pour bâtir leur avenir, je ne crois pas qu'il est exagéré d'exiger des règles claires visant à protéger tous les travailleurs, y compris les stagiaires. Cela dit, nous ne voulons pas que les mesures adoptées dissuadent les employeurs d'offrir des stages à court terme et des stages non rémunérés pour aider les jeunes gens à acquérir de l'expérience de travail, car celle-ci est importante. Nous avons besoin d'employeurs qui s'engagent personnellement à cet égard. Il faut trouver un juste milieu.

À notre avis, le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui va beaucoup trop loin, car il dissuade les employeurs d'offrir des occasions légitimes et intéressantes. C'est pour cette raison que nous nous y opposerons.

L'une des lacunes du projet de loi C-636, c'est qu'il autoriserait seulement les stages pour ceux qui fréquentent un établissement d'enseignement secondaire ou postsecondaire ou une école de formation professionnelle et qui font un stage dans le cadre de leur programme d'études menant à un diplôme. Il exclurait toutes les autres personnes, notamment les nouveaux diplômés, les néo-Canadiens et les personnes s'orientant vers une nouvelle carrière qui ne sont pas inscrits à un programme de formation donné les obligeant à faire un stage.

N'oublions pas que, au Canada, les stages comprennent, entre autres, les programmes coopératifs, les stages et les travaux pratiques ainsi que les programmes d'insertion professionnelle. Ce sont tous des programmes d'apprentissage à court terme en milieu de travail.

Toute modification apportée au Code canadien du travail devrait tenir compte des différences dans les stages d'une région à l'autre du pays, et d'un secteur de l'économie à l'autre. Le projet de loi C-636 étendrait en outre les normes du travail à tous les stagiaires, sauf à ceux qui gagnent le salaire minimum, dans certains cas. La partie III du code porte sur la rémunération des heures supplémentaires et les congés payés. De toute évidence, ces dispositions ne s'appliqueraient qu'aux stagiaires rémunérés, pas à ceux qui ne le sont pas. Comme nous pouvons le voir, ces dispositions pourraient prêter à confusion quant aux obligations des employeurs envers les stagiaires et aux attentes des stagiaires envers les employeurs.

● (1105)

Le projet de loi ne définit pas des termes clés, comme « formation » et ne prévoit pas non plus le pouvoir législatif de le faire. Cela pourrait avoir des conséquences imprévues, comme faire en sorte qu'il soit plus facile pour les employeurs de faire des retenues sur la paie d'employés qui participent à de la formation en milieu de travail.

Je suis certain que nous pouvons tous être d'accord sur un point: les stages, qu'ils soient rémunérés ou non, sont très utiles pour les jeunes qui suivent un stage, pour les employeurs qui ont la possibilité d'engager des stagiaires et pour l'économie en général.

Nous sommes d'accord avec l'intention du projet de loi C-636, mais nous ne croyons pas que ce projet de loi permette d'atteindre notre objectif collectif de protéger les stagiaires. À notre avis, il faudra adopter une approche plus globale.

De ce côté-ci de la Chambre, nous voulons faire en sorte que les jeunes Canadiens continuent d'avoir accès à la formation en milieu de travail par le biais de stages. Nous ne voulons pas priver les jeunes de la possibilité de se perfectionner et d'acquérir plus d'expérience en milieu de travail. En fait, je suis certain que bon nombre d'entre nous connaissent de jeunes électeurs qui suivent un stage dans une entreprise locale leur permettant de recevoir une formation indispensable en cours d'emploi. Les stagiaires, tant ceux qui sont rémunérés que les autres, méritent d'être protégés par les dispositions relatives à la santé et à la sécurité au travail ainsi que les normes du travail.

Les députés ne doivent pas oublier que les stagiaires ne sont pas nécessairement des étudiants. D'autres groupes profitent immensément des stages. Par exemple, il peut s'agir de personnes qui reviennent sur le marché de l'emploi après une période d'absence ou d'immigrants désireux d'acquérir de l'expérience dans un milieu de travail canadien, un élément essentiel, surtout s'ils n'avaient aucune expérience dans leur ancien pays. Il ne faut pas laisser pour compte les nouveaux arrivants, les nouveaux diplômés et les personnes qui envisagent de réorienter leur carrière sans être inscrites dans un programme d'enseignement précis; pourtant, le projet de loi C-636 empêcherait les employeurs d'offrir à certains d'entre eux une expérience d'apprentissage légitime et enrichissante.

Ce ne sont là que quelques-uns des facteurs à considérer pour décider de la manière la plus efficace de soutenir les stagiaires dans leur milieu de travail. Dans cet esprit, nous avons tenu des consultations au début de l'année auprès d'intervenants des quatre coins du pays afin de mieux cerner les façons d'aider les stagiaires à tirer le maximum de leur stage. Ce que l'ancienne secrétaire parlementaire a appris à l'occasion des consultations, qu'elle a menées de main de maître, viendra éclairer le projet de loi que nous entendons présenter dans le but de protéger davantage les stagiaires qui relèvent du fédéral et de préciser les droits et responsabilités en milieu de travail des stagiaires, des employeurs et des institutions.

Pour nous, la priorité, c'est de permettre aux Canadiens d'acquérir l'expérience et les compétences professionnelles qu'il leur faut pour obtenir un emploi dans les domaines où la demande est forte et pour réussir leur carrière. Le projet de loi C-636 n'est tout simplement pas à la hauteur de ces attentes.

Pour les raisons que je viens d'exposer, j'exhorte les députés à s'opposer au projet de loi.

● (1110)

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais d'abord remercier la députée de Rivière-des-Mille-Îles d'avoir présenté le projet de loi C-636. Selon moi, tout le monde s'entend pour dire que celui-ci poursuit un objectif important et part d'une bonne intention. Il s'agit d'une question non partisane, qui mérite qu'on s'y intéresse sérieusement. Tous les législateurs devraient avoir ce dossier à cœur. Je suis donc content d'en parler aujourd'hui.

Le projet de loi soulève une question légitime, mais qui, jusqu'à présent, n'a pas été soumise au processus tripartite habituel de modification du Code canadien du travail.

Initiatives parlementaires

Nous savons que des stagiaires non rémunérés ont été exploités et que les mesures de protection prévues par le Code canadien du travail sont pour le moins ambiguës. Nous savons aussi que le nombre de stagiaires non rémunérés est en hausse et qu'aucune réglementation, surtout dans les entreprises de compétence fédérale, ne garantit que les stagiaires profitent d'une expérience enrichissante leur permettant d'améliorer leurs compétences professionnelles et que les employeurs ne font pas appel à eux uniquement pour leur faire faire le travail d'employés rémunérés et augmenter ainsi leur marge de profits.

Les nombreux intervenants relevant du fédéral que j'ai consultés semblent souscrire aux objectifs du projet de loi, mais je crains que ce qu'on nous propose ne soit pas la solution la plus juste et la plus équilibrée pour réduire au maximum les conséquences indésirables.

Étant donné que les intervenants sont d'accord sur le but du projet de loi, je pense qu'il mérite d'être renvoyé au comité, où nous pourrions entendre le point de vue de tous les intervenants sur la meilleure façon d'atteindre les objectifs visés.

Un stage, c'est une chose bien différente pour bien des gens. Selon la province ou le territoire, un stagiaire non rémunéré peut être ou ne pas être protégé par des normes minimales du travail. Je pense que tous conviendront qu'un stagiaire non rémunéré ne devrait pas avoir à travailler dans un milieu dangereux et devrait avoir droit à des périodes de repos, que ses heures de travail devraient être assujetties à des règles et qu'il devrait être protégé en vertu de la politique de l'employeur sur le harcèlement sexuel exigée par le Code du travail.

Ce sont là des normes du travail courantes qui sont claires pour les employés rémunérés, mais très obscures pour les stagiaires non rémunérés. Lorsque des dispositions législatives faibles ou confuses constituent la seule protection dont bénéficient les groupes vulnérables, le terrain est propice à l'exploitation.

Nous savons que le nombre de stagiaires non rémunérés semble avoir augmenté au cours de la dernière décennie et, surtout, depuis la récession. Je dis semble parce que nous n'avons pas de données sûres à ce sujet.

Mon collègue, le député de Kings—Hants a fait un excellent travail dans ce dossier. Il a été l'un des premiers à parler des stagiaires non rémunérés et de la nécessité de disposer de statistiques exactes ainsi que de l'adoption de normes claires qui sauvegarderaient les postes légitimes tout en protégeant les stagiaires non rémunérés contre l'exploitation.

Il est essentiel de disposer d'une information à jour, exacte et pertinente sur le marché du travail pour pouvoir établir de bonnes politiques publiques. Depuis plusieurs années, des gens demandent au gouvernement de consigner des données sur les stages non payés. Au cours de l'étude du comité des finances sur l'emploi chez les jeunes, des groupes ont adressé la même demande au gouvernement.

Comme le dit Claire Seaborn, présidente de la Canadian Intern Association, qui défend énergiquement l'idée d'améliorer les lois régissant les stages, « on ne peut résoudre un problème qu'on ne connaît pas ».

Mais nous sommes tous conscients de l'aversion du gouvernement actuel pour la collecte de données permettant d'établir des politiques déterminées par les faits. Le gouvernement préfère adapter les faits à ses politiques, ce qui explique peut-être qu'il n'ait pas essayé d'améliorer la collecte de données ou de mieux protéger les stagiaires.

Nous savons que le marché du travail offre très peu de débouchés aux jeunes actuellement. Depuis les mois ayant précédé la récession,

le nombre d'emplois occupés par des jeunes a diminué de 150 000, et le taux de chômage parmi les jeunes est presque le double de la moyenne nationale. Ainsi, davantage de jeunes cherchent désespérément un emploi et se sentent obligés d'accepter des stages non rémunérés pour acquérir de l'expérience de travail.

● (1115)

À mesure qu'augmente le nombre de stages non rémunérés, sans règles ni garanties précises, le nombre de récits d'exploitation par les employeurs augmente lui aussi. Voilà pourquoi le projet de loi C-636 est nécessaire. Il faut intégrer au Code canadien du travail des garanties de base concernant les milieux de travail, et ces garanties doivent clairement s'appliquer aux stages non rémunérés. En outre, la relation entre les deux parties serait plus claire si des règles déterminaient quelle information l'employeur doit fournir au stagiaire.

Bien que j'adhère à l'esprit du projet de loi, j'ai des réserves concernant la méthode employée pour proposer une modification au Code canadien du travail. Le droit du travail est un domaine complexe. Les dispositions qui donnent de bons résultats reposent sur un délicat équilibre entre les intérêts des employés et ceux des employeurs. Elles ont été élaborées grâce à une rigoureuse démarche consultative tripartite qui vise notamment à réduire au minimum les conséquences imprévues. Les libéraux croient à ce genre de démarche à laquelle doivent participer les syndicats, le patronat et l'État. Elle a été utile pour modifier le Code canadien du travail, qui s'applique aux entreprises de compétence fédérale.

La présentation d'un projet de loi d'initiative parlementaire du député est une piètre façon de légiférer sur un système complexe. Cela dit, les jeunes stagiaires sont vulnérables, et toutes les personnes que j'ai consultées s'entendent pour dire qu'ils ont besoin d'être protégés par des garanties intégrées aux normes du travail lorsqu'ils font des stages non rémunérés. Par exemple, les stagiaires doivent bénéficier de protections contre les environnements de travail dangereux, les heures de travail déraisonnables et le harcèlement sexuel.

J'ai consulté de nombreux intervenants, y compris des employeurs, des syndicats, d'éminents spécialistes du droit du travail, des stagiaires et des étudiants. Le problème, ce n'est pas qu'à leur avis, les stages non rémunérés ne méritent pas d'être protégés par le Code du travail, c'est plutôt la manière dont nous devrions nous y prendre pour que les éventuelles mesures de protection n'aient pas de conséquences imprévues sur d'autres aspects du Code de travail et du milieu de travail.

Les lois du travail sont complexes, et quand les parlementaires décident de les modifier, ils doivent procéder avec prudence et suivre un processus préétabli reposant sur des consultations et un examen exhaustifs. Je ne suis pas convaincu que ce soit une bonne idée d'utiliser le projet de loi d'initiative parlementaire dont la Chambre est saisie pour modifier le Code du travail, car cela ne respecte pas le processus tripartite établi. Cela étant dit, les lois qui régissent les stages non rémunérés n'en sont pas moins ambiguës et l'exploitation n'en est pas moins réelle. Il nous revient donc à nous, parlementaires et législateurs, de faire quelque chose.

Initiatives parlementaires

De son côté, le gouvernement n'a encore rien fait de concret. Mon collègue disait que le gouvernement entendait présenter un projet de loi, et que l'ancienne secrétaire parlementaire avait mené une vaste campagne nationale de consultations. Cependant, quand le gouvernement réalise ses propres études et choisit lui-même les personnes à consulter, la qualité n'est pas la même que si la chose était confiée aux comités de la Chambre. Ce sont eux qui devraient faire ce travail-là. Or, depuis que les conservateurs sont aux commandes, ils empêchent les comités de jouer leur rôle. Pour un sujet aussi important que les stages non rémunérés et l'acquisition d'expérience de travail par les jeunes du pays, nous devrions faire confiance à la Chambre. Mais que font les conservateurs? Comme d'habitude, ils esquivent la question.

Pour résumer, nous sommes d'avis que toute modification au Code canadien du travail devrait passer par un processus tripartite. Le gouvernement lui-même a déjà voulu modifier le code en présentant des projets de loi d'initiative parlementaire, notamment les projets C-377 et C-525 pour être exact. Nous n'étions pas davantage d'accord à l'époque que maintenant, et nous ne les avons pas appuyés non plus.

Cela étant dit, dans la mesure où les conservateurs semblent déterminés à ne rien faire pour régler la question des stages non rémunérés, nous devrions à tout le moins examiner la situation. Voilà pourquoi nous allons inviter nos députés à appuyer le projet de loi C-636: pour aller au fond des choses et, espérons-le, donner un coup de pouce aux jeunes Canadiens qui veulent acquérir de l'expérience de travail.

• (1120)

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, je remercie mes collègues de l'enthousiasme qu'ils manifestent à l'égard de cet important projet de loi présenté par la députée de Rivière-des-Mille-Îles. J'aimerais d'ailleurs la remercier de tout le travail qu'elle a accompli afin de tenter d'obtenir une protection pour les stagiaires. Je tiens à la remercier particulièrement de sa visite dans ma circonscription, Parkdale—High park, pour participer à une table ronde sur la question des stages. Elle a été très consciencieuse et a passé beaucoup de temps à rencontrer des gens de ma collectivité qui sont très favorables au projet de loi C-636, dont nous débattons aujourd'hui. Nous avons rencontré des étudiants de la Fédération canadienne des étudiantes et des étudiants, de la Canadian Intern Association et de l'Université de Toronto, ainsi que des stagiaires non rémunérés qui seraient certainement touchés par ce projet de loi. Ils nous ont dit que...

Des voix: Oh, oh!

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): À l'ordre, s'il vous plaît. Le Président a accordé la parole à la députée de Parkdale—High Park. Il est acceptable que des députés qui sont proches l'un de l'autre tiennent des conversations discrètes, ce qui ne perturbe habituellement pas le fonctionnement de la Chambre. Toutefois, c'est une tout autre chose quand les interlocuteurs se trouvent à 15 ou 20 mètres de distance. Par conséquent, je demanderais aux députés de se borner à tenir des conversations discrètes; dans le cas contraire, ils peuvent se rendre dans l'antichambre.

La députée de Parkdale—High Park a la parole.

Mme Peggy Nash: Monsieur le Président, je ne veux certainement pas empêcher mes collègues de démontrer à l'égard de mon exposé un enthousiasme qui, bien sûr, est toujours le bienvenu.

Comme je le disais, il y a eu dans la circonscription de Parkdale—High Park une table ronde fort intéressante à laquelle la députée de Rivière-des-Mille-Îles a participé. Elle a reçu beaucoup d'appui de la

part de jeunes et d'étudiants de notre collectivité ainsi que d'organismes qui défendent les intérêts des stagiaires. Ils se sont montrés très enthousiastes à propos du projet de loi C-636. Ils ont fait valoir que le niveau d'endettement des étudiants diplômés s'élève en moyenne à 28 000 \$. C'est un fardeau énorme que l'on impose aux jeunes qui commencent tout juste leur vie professionnelle.

Au Canada, nous savons que, en raison du taux de chômage constamment élevé chez les jeunes, attribuable au piètre rendement de notre économie et à l'absence de politiques claires et d'initiatives de la part du gouvernement fédéral, les jeunes doivent aujourd'hui faire face à un lourd fardeau et à de graves difficultés. D'ailleurs, ils sont nombreux à être très enthousiastes et heureux à l'idée de participer à un programme de stages, croyant que cela les aidera à acquérir une expérience précieuse alors qu'ils amorcent leur vie professionnelle. Ils ont cependant besoin de protections fondamentales et de règles claires, et c'est ce que propose le projet de loi C-636.

J'ai été ravie d'entendre le député d'en face convenir avec le NPD qu'il faudrait augmenter le nombre de stages rémunérés. Ce serait un pas dans la bonne direction, à notre avis. Nous sommes donc ravis que les députés ministériels reconnaissent l'importance des stages rémunérés. Nous trouvons toutefois très décevant qu'ils n'appuient pas ce projet de loi, une mesure efficace qui permettrait de protéger les stagiaires et d'établir des règles claires.

Que propose-t-on au juste? Les changements proposés visent à fournir à ces travailleurs des protections de base, notamment en matière de harcèlement sexuel, de santé et de sécurité. On sait que les jeunes travailleurs ont un taux d'accidents plus élevé que les travailleurs plus âgés. Toutefois, les stagiaires et les jeunes qui commencent sur le marché du travail ne sont pas couverts par les lois de base encadrant la santé et la sécurité au travail. Cela doit changer.

Ils ont besoin d'un horaire de travail raisonnable. Des jeunes à court de ressources peuvent trop facilement se faire exploiter sur le marché du travail. Il faut voir à ce qu'ils aient des horaires de travail clairs et des jours de congé, et puissent profiter des jours fériés.

Il nous faut aussi des règles claires, ce que propose le projet de loi. Le stage devrait être profitable à la fois pour le stagiaire et l'employeur, en plus d'être formateur et lié au programme d'études du stagiaire. L'employeur doit informer le stagiaire des heures de travail et du genre de tâches qui lui seront assignées et préciser si le stage est rémunéré ou non. Les heures travaillées devraient être consignées.

En vérité, l'absence de règles fédérales en la matière facilite l'exploitation des jeunes travailleurs. Les emplois de débutants, autrefois payés, sont remplacés par des stages rémunérés. Les stagiaires méritent la protection à laquelle on est en droit de s'attendre lorsqu'on reçoit un salaire, ce qui n'est pas toujours leur cas.

Voici quelques exemples. L'an dernier, Bell Mobilité a été forcé d'abolir un programme de stages. Il a été révélé publiquement que l'entreprise avait forcé plus de 280 stagiaires non rémunérés à faire des heures supplémentaires. Les stagiaires accomplissaient essentiellement le même travail que les employés salariés. Ils auraient probablement dû recevoir un salaire. En fait, certains stagiaires ont pris des mesures pour en obtenir un rétroactivement.

Nous avons aussi appris le cas tragique du jeune Andy Ferguson qui, en 2011, a suivi un stage non rémunéré à une station de radio d'Edmonton. Un soir, après avoir travaillé de longues heures consécutives, il s'est endormi au volant et est mort dans un accident de la route.

Initiatives parlementaires

• (1125)

L'enquête menée par le ministère fédéral du Travail a révélé que, étant donné qu'il n'était pas un employé, il n'était pas couvert par le Code canadien du travail. Des changements s'imposent. Il faut nous assurer que les jeunes bénéficient de certaines protections de base au travail.

En mars 2014, le Comité permanent des finances de la Chambre des communes a produit un rapport sur l'emploi chez les jeunes au Canada. Ce fut un plaisir pour moi de participer à son élaboration. La recommandation n° 9 dit:

Que le gouvernement fédéral [...] travaille avec les provinces et les territoires pour s'assurer que les différents codes du travail applicables prévoient des mesures de protection adéquates.

C'est une recommandation importante. Elle vise également le Code canadien du travail.

Le Code canadien du travail accorde des protections fondamentales en ce qui concerne notamment les heures de travail, le droit de refuser un travail dangereux, et la protection contre le harcèlement sexuel au travail, mais à l'heure actuelle, les stagiaires non rémunérés n'en bénéficient pas.

Contrairement à bien des provinces, le gouvernement fédéral ne dispose d'aucune règle régissant les stages non rémunérés en vue de protéger les jeunes Canadiens contre l'exploitation. Cela doit changer.

Les néo-démocrates réclament une protection adéquate pour tous les travailleurs, qu'ils soient stagiaires ou salariés. Nous voulons resserrer le régime afin que les stages non rémunérés soient seulement possibles lorsqu'ils sont suivis dans le cadre d'un programme d'études et seulement lorsqu'ils constituent un point de départ dans la carrière des stagiaires. Nous voulons que les lois du travail soient mises à jour, qu'elles soient appliquées activement et que Statistique Canada surveille le recours aux stages non rémunérés. Impossible pour nous d'intervenir lorsque nous sommes dans le noir.

C'est une simple question d'équité intergénérationnelle. Nous, qui sommes déjà sur le marché du travail, qui avons fait carrière et qui avons déjà des états de service, devons veiller à ce que les jeunes de la prochaine génération aient les mêmes possibilités, puissent mettre leur enseignement à contribution et pénétrer le marché du travail afin d'obtenir le genre d'expérience nécessaire pour réussir dans leur carrière.

J'encourage instamment mes collègues d'en face à réexaminer leur position négative à l'égard de la question des stages et à appuyer le projet de loi C-636. Faisons ce que les jeunes attendent de nous en notre qualité de parlementaires.

• (1130)

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, je suis heureuse de parler de cette question importante aujourd'hui.

Pour créer des emplois, stimuler la croissance et favoriser la prospérité à long terme, il est essentiel d'avoir des milieux de travail équitables, sûrs et productifs. Les stages rémunérés et non rémunérés permettent aux étudiants, aux nouveaux diplômés, aux néo-Canadiens et aux personnes qui entament une nouvelle carrière d'acquérir les connaissances et les compétences nécessaires pour trouver de bons emplois.

Rémunérés ou non, les stages constituent une excellente façon d'améliorer les perspectives et les possibilités d'emplois. En fait,

selon un sondage mené par l'Association des universités et collèges du Canada, quatre employeurs sur cinq considèrent que « [...] les étudiants qui prennent part à des stages [...] sont un atout pour leur entreprise, car ils permettent de découvrir de nouveaux talents et d'embaucher des employés possédant des compétences adaptées au marché du travail ».

La question des stages non rémunérés est très importante, et j'aimerais me pencher sur certaines des préoccupations soulevées par la députée de Rivière-des-Mille-Îles dans son projet de loi d'initiative parlementaire, le projet de loi C-636.

J'aimerais d'abord préciser que nous approuvons l'objectif du projet de loi. Il est tout à fait louable de vouloir protéger les stagiaires au moyen d'une réglementation fédérale, mais nous avons des réserves à l'égard du projet de loi.

Lorsque j'étais secrétaire parlementaire de la ministre du Travail, j'ai eu l'occasion de sillonner le pays. J'ai mené de vastes consultations auprès de groupes d'étudiants et de syndicats d'un bout à l'autre du pays. Je pense que l'expérience que j'ai acquise à cette époque peut être très utile à cette conversation. Évidemment, le gouvernement appuyait ce processus de consultation. Cependant, le projet de loi n'aborde pas certaines questions qui soulèvent de grandes préoccupations.

Chaque année, des milliers de personnes font des stages en vue d'acquérir l'expérience dont elles ont besoin pour trouver un bon emploi. Il peut s'agir d'étudiants, de diplômés de fraîche date, de néo-Canadiens ou de personnes qui cherchent à réorienter leur carrière. Je pense que nous avons bien circonscrit cette question, en fonction des données pertinentes. Il existe certaines lacunes, mais, à l'heure actuelle, on compte entre 100 000 et 300 000 stagiaires, environ.

Les stages peuvent être un bon moyen de faire la transition entre les études et le travail. Toutefois, nous devons être conscients des conséquences imprévues qu'ils peuvent entraîner. Comme je l'ai mentionné, le projet de loi part de bonnes intentions, mais, en raison des graves lacunes qu'il présente, il nous est impossible de l'appuyer.

Par exemple, dans sa forme actuelle, le projet de loi autoriserait les employeurs à offrir de la formation sans rémunération, mais seulement si cette formation a été approuvée au préalable dans le cadre d'un programme d'enseignement secondaire ou postsecondaire ou d'un programme de formation professionnelle menant à l'obtention d'un diplôme. Lorsque j'ai parcouru le pays, je me suis entretenue avec de nombreuses personnes qui ne se trouvaient pas dans cette situation, mais qui avaient tout de même fait un stage d'un mois ou de quelques semaines. Elles m'ont dit que c'est ce stage qui leur avait permis de décrocher un emploi. Il n'est pas très logique de priver arbitrairement les néo-Canadiens et ceux qui veulent s'orienter vers une nouvelle carrière de la possibilité de faire un stage. Cela signifie que les personnes qui ne sont pas inscrites à un programme de formation ne pourraient pas faire un stage non rémunéré, ce qui pourrait avoir d'importantes conséquences négatives.

De plus, le projet de loi protégerait tous les stagiaires selon les normes du travail, à l'exception de ceux qui gagnent le salaire minimum, dans certains cas. Les employeurs nous ont dit que cela est illogique, car il est question ici d'heures supplémentaires, de congés fériés et de vacances annuelles non rémunérés. Il serait impossible pour les employeurs d'appliquer bon nombre de dispositions liées aux salaires à des personnes qui ne reçoivent pas de salaire. Encore une fois, cela traduit certaines préoccupations qui ont été exprimées en ce qui concerne la structure du projet de loi.

Initiatives parlementaires

Par ailleurs, le projet de loi ne fournit aucune explication au sujet de la signification du terme « formation », et il ne donnerait au gouvernement aucun pouvoir réglementaire à cet égard. Je pense qu'il s'agit là d'un aspect crucial. Qu'est-ce que la formation, et quelles mesures prendrons-nous pour la réglementer? Donc, le terme « formation » est ambigu; il laisse place à l'interprétation et il pourrait entraîner des conséquences inattendues. Par exemple, cette situation pourrait créer une échappatoire, et des employeurs sans scrupules pourraient ainsi cesser de payer leurs employés réguliers qui suivent une formation liée au travail de nature similaire.

Encore une fois, le gouvernement doit favoriser un milieu de travail sûr, équitable et productif. Nous appuyons les stagiaires vivant une expérience d'apprentissage à court terme en milieu de travail qui les aidera à faire la transition vers l'emploi, que ces personnes soient rémunérées ou non. L'employeur a le devoir fondamental d'offrir un milieu de travail sûr et sain.

• (1135)

Conformément au Code canadien du travail, les employeurs sont tenus d'informer tous ceux qui ont accès à un milieu de travail de tout danger connu ou prévisible, de leur fournir l'équipement de protection nécessaire et de les former à son utilisation. Si, en tant que parlementaires, nous visitons une usine dans notre circonscription, nous savons que nous aurons une formation de base sur l'équipement de sécurité. Les employeurs sont tenus de former tous ceux qui entrent dans leur usine, même les visiteurs occasionnels.

Si un stagiaire communique avec les responsables du Programme du travail pour déposer une plainte, ces derniers prennent les mesures nécessaires pour assurer la protection de la santé et de la sécurité de tous ceux qui se trouvent dans ce milieu de travail. Actuellement, les normes du Code canadien du travail s'appliquent si l'existence d'une relation d'emploi est établie. Si une telle relation existe, la personne, y compris s'il s'agit d'un stagiaire, a droit à une protection complète aux termes des normes du travail.

Par exemple, les stagiaires non rémunérés peuvent communiquer avec le ministère du Travail pour déposer une plainte au motif qu'ils ont une relation d'emploi et qu'on leur doit de l'argent, y compris des heures supplémentaires.

Le gouvernement est déterminé à en faire plus pour aider ceux qui sont traditionnellement sous-représentés dans la population active, comme les jeunes, afin qu'ils obtiennent la formation professionnelle nécessaire. Nous tenons cette promesse.

Le Plan d'action économique de 2014 comportait une enveloppe de 40 millions de dollars destinée à soutenir 3 000 stages rémunérés entre 2014 et 2016. Dans la circonscription que je représente, bon nombre de stagiaires ont ainsi pu être soutenus. Je sais aussi qu'il existe de nombreux autres programmes. Beaucoup d'entre nous ont sans doute des collègues et des amis dont les enfants jouissent d'une aide dans le cadre d'un stage organisé par leur université. Les possibilités sont donc aussi variées qu'enrichissantes.

Chaque année, le gouvernement investit plus de 10 milliards de dollars à l'appui des études postsecondaires. Pensons entre autres à l'aide financière offerte par l'intermédiaire du programme canadien de prêts et bourses ou encore aux programmes destinés aux Premières Nations et aux Inuits. Nous investissons plus de 330 millions de dollars annuellement dans la Stratégie emploi jeunesse pour aider les jeunes à acquérir des compétences professionnelles et une expérience de travail concrète qui s'adaptent à l'évolution du marché du travail.

Dans ma circonscription, j'ai justement rencontré un groupe de jeunes adultes qui participent à la Stratégie emploi jeunesse. Ils

étaient ravis, car leur stage respectif leur procure selon eux d'énormes avantages sur les plans non seulement de l'apprentissage, mais aussi de l'aide concrète qu'ils reçoivent en milieu de travail.

Nous offrons aussi des programmes d'aide réservés aux apprentis. Pensons simplement à la Subvention incitative aux apprentis, à la Subvention à l'achèvement de la formation d'apprenti ou encore au nouveau prêt canadien aux apprentis, annoncé en janvier dernier.

Par ailleurs, les stages sont importants. Ils sont une bonne façon de fournir une expérience professionnelle enrichissante à court terme et de faciliter la transition des employés de l'école au marché du travail ou, comme il en a été question tout à l'heure, d'une carrière à une autre. L'importance globale de ce type de stages n'est pas reconnue à sa juste valeur.

Comme on l'a dit, j'ai consulté des intervenants aux quatre coins du Canada pour que nous puissions bien comprendre le cadre de travail des stagiaires. Les commentaires recueillis nous aideront à élaborer des politiques qui tiennent compte de tous les facteurs essentiels permettant de protéger les stagiaires dans les secteurs de compétence fédérale.

Il faut que les droits et les responsabilités des stagiaires soient clairs et pertinents, et que les employeurs, les établissements d'enseignement et les stagiaires les comprennent bien.

Nous comptons donc nous pencher sur cette question afin de mieux protéger les intérêts des stagiaires non rémunérés.

À notre avis, le projet de loi C-636 va trop loin et dissuaderait les employeurs d'offrir des stages non rémunérés utiles et intéressants qui répondraient aux divers besoins professionnels des stagiaires.

C'est pour cette raison et pour les autres dont j'ai parlé aujourd'hui que nous ne pouvons pas appuyer le projet de loi. Nous invitons instamment les autres députés à le rejeter. Je tiens toutefois à féliciter la députée d'en face d'avoir lancé la discussion en présentant son projet de loi, car ses intentions sont tout à fait louables.

• (1140)

[Français]

M. Matthew Dubé (Chambly—Borduas, NPD): Monsieur le Président, je suis très heureux d'appuyer le projet de loi C-636 de ma collègue de Rivière-des-Mille-Îles. En tant que porte-parole en matière de jeunesse, j'ai beaucoup travaillé sur ce dossier au cours des dernières années, non seulement avec ma collègue, mais aussi avec le député de Davenport qui a fait un travail incroyablement bon sur ce dossier, par exemple concernant la famille d'Andy Ferguson, victime des mauvaises conditions de travail que les stagiaires subissent.

Il faut prendre un peu de recul. Il est intéressant de constater que le gouvernement n'appuiera pas ce projet de loi, étant donné qu'il correspond à une des recommandations d'un rapport adopté par le Comité permanent des finances. En effet, le rapport recommandait une mise à jour des conditions de travail des stagiaires dans des entreprises de compétence fédérale.

Initiatives parlementaires

Je vais faire un bref historique. L'année dernière, le Comité permanent des finances a effectué une étude, dans le cadre d'une dizaine de rencontres, pour examiner la question du chômage chez les jeunes. Une des rencontres a porté presque uniquement sur l'enjeu des stages non rémunérés. Tout au long de l'étude, et particulièrement lors de cette rencontre, les témoins ont dit de façon unanime que les choses doivent changer. On a reconnu que les stages non rémunérés peuvent, dans un bon contexte et avec de bonnes modalités, apporter quelque chose de positif à un jeune qui commence sa carrière ou qui est encore aux études, mais qui veut connaître davantage un certain milieu de travail. Par contre, tout le monde en comité s'est entendu pour dire que les choses doivent changer. Les stagiaires ne sont pas protégés par les mêmes dispositions que tout autre travailleur en vertu du Code canadien du travail. C'est très problématique et ce l'est d'autant plus dans un environnement économique où le taux de chômage chez les jeunes est le double de la moyenne nationale et où le sous-emploi chez les jeunes est de plus en plus répandu.

[Traduction]

Il va sans dire que le chômage chez les jeunes nous préoccupe beaucoup, mais le sous-emploi chez les jeunes — je parle des jeunes qui sont surqualifiés pour les emplois qu'ils occupent — pose de plus en plus problème. Selon un rapport de Statistique Canada, publié au même moment que le rapport de l'étude que nous avons menée au Comité des finances, ce problème atteint une ampleur sans précédent au Canada. C'est très inquiétant. Malheureusement, les stages se multiplient de plus en plus.

De nombreux témoins ont mentionné durant l'étude que les stages pour les jeunes devraient constituer une porte d'entrée dans l'entreprise, mais qu'ils sont plutôt pour certaines entreprises l'occasion d'utiliser les jeunes pour aller chercher du café ou faire des photocopies. Or, ce n'est pas ce que nous voulons. Les stages doivent donner aux jeunes la possibilité d'acquérir l'expérience nécessaire pour pouvoir après se trouver un bon emploi.

• (1145)

[Français]

Les emplois sont important et l'expérience a une certaine valeur. Cela vient encore une fois toucher à cette idée du chômage chez les jeunes. On n'a qu'à consulter le rapport annuel 2013 de la Banque TD. Ce rapport indique que les jeunes au chômage ou qui occupent un emploi pour lequel ils sont surqualifiés ont beaucoup de difficulté à compenser pour les revenus perdus dans les années qui suivent. En anglais, on appelle cela du *wage scarring*. Je ne sais pas si on peut traduire cela par « cicatrisation des revenus ». En fait, c'est un problème très important. Pendant qu'un jeune est au chômage ou qu'il occupe un emploi qui n'est pas à la hauteur de ses qualifications, il perd des revenus et la récupération doit se faire plus tard. Ainsi, les conséquences du chômage ou du sous-emploi s'étirent sur plusieurs années.

Ces situations créent un cercle vicieux. On n'a qu'à voir ce qui se passent dans nos communautés: de nouveaux commerces ouvrent leurs portes, des entrepreneurs démarrent des entreprises, des écoles se créent pour offrir des emplois à des enseignants. C'est vrai dans ma communauté comme dans toutes les communautés. Toutes ces choses déterminent si de jeunes familles vont venir s'installer dans une communauté. Une jeune famille aura beaucoup de difficulté à fonder une famille ou à acheter une maison si elle n'a pas de possibilités d'emplois afin de donner à ses membres les outils nécessaires pour être des consommateurs et des participants actifs à l'économie.

C'est là qu'un cercle vicieux se crée, et ce cercle vicieux commence quelque part. Même si c'est un cercle, il y a quand même un point de départ, et il s'agit évidemment des jeunes qui ont l'occasion de faire des stages non rémunérés. C'est très important de le souligner.

Je trouve intéressant que des députés conservateurs disent que le projet de loi va trop loin, alors que c'est tout le contraire. Les groupes étudiants et les groupes de protection des stagiaires disent qu'on devrait carrément abolir les stages non rémunérés. Or nous avons été capables de mettre de l'eau dans notre vin en reconnaissant la place qu'occupent les stages non rémunérés dans la société, mais nous souhaitons qu'il y ait une certaine protection.

Il est donc intéressant d'entendre dire que nous allons trop loin, alors que nous sommes prêts à reconnaître que les stages non rémunérés ont effectivement leur place pourvu qu'il y ait une certaine rémunération, c'est-à-dire une expérience enrichissante. Cela va de pair avec la protection des travailleurs, protection qu'ils n'ont pas en ce moment.

[Traduction]

Pour ce qui est d'aller trop loin et de ce que le gouvernement dit, j'en reviens au rapport du Comité des finances. C'est un rapport qui faisait l'unanimité parmi tous les membres du comité. Une des recommandations disait précisément que les choses devaient changer. Les députés ministériels étaient d'accord là-dessus.

Il est difficile, en dix minutes, de revenir non seulement sur tout ce que les témoins ont dit, mais aussi sur ce que certains députés ministériels ont dit. Maints députés conservateurs qui siégeaient à ce comité ont dit que ce problème les préoccupait, notamment lorsqu'ils pensaient à leurs enfants ou à leurs petits-enfants.

Nous savons que la volonté d'agir existe. Il est regrettable d'entendre les conservateurs faire tous ces éloges, féliciter la députée d'avoir présenté ce projet de loi et dire qu'ils connaissent l'existence du problème, mais ajouter qu'ils voteront contre le projet de loi. Comme je l'ai dit à maintes reprises dans mon discours, cela n'a aucun sens, surtout dans le contexte actuel, alors que nous avons sommes disposés à tendre la main aux députés d'en face et à reculer de quelques pas, c'est-à-dire à ne pas aller aussi loin que certains l'estiment nécessaire. Nous voulons franchir cette première étape et offrir une protection minimale aux gens qui font des stages non rémunérés et qui ne jouissent d'aucune des mesures de protection fondamentales auxquelles tous les travailleurs ont droit.

Je reviens au cas tragique d'Andy Ferguson, un jeune homme de 22 ans qui est mort parce qu'on a profité de lui dans son milieu de travail.

Certains députés se demandent peut-être pourquoi ces jeunes ne refusent pas de telles conditions, mais c'est là que le risque se pose. Nombreux sont les députés qui parlent du chômage et du sous-emploi chez les jeunes et, dans ce contexte difficile, ces jeunes qui veulent trouver du travail et mettre un pied dans la porte sont prêts à faire n'importe quoi pour y arriver.

C'est tout à leur honneur, mais c'est ce qui ouvre la porte aux abus. C'est pourquoi c'est à nous, législateurs, qu'il revient de veiller à ce que ces abus ne se produisent pas, à ce qu'on ne profite pas des jeunes qui font tout ce qui est nécessaire, c'est-à-dire qui utilisent les stages comme moyen d'obtenir un emploi bien rémunéré dans le contexte économique actuel.

Initiatives parlementaires

● (1150)

[Français]

Cela illustre bien le fait que, quand les députés parlent du chômage chez les jeunes, cela a un lien direct avec les stages non rémunérés et le contexte de travail, parce que les jeunes ne diront pas non. Ils vont accepter n'importe quoi, et comme je l'ai dit, c'est tout à leur honneur. Ils sont prêts à travailler et à faire tous les efforts nécessaires pour avoir un bon emploi et pour avoir au moins un début de carrière.

Je me répète, mais en tant que législateurs, nous avons la responsabilité fondamentale de leur assurer un minimum de sécurité et de protection. Après tout, c'est le premier mandat d'un gouvernement.

Nous avons constaté qu'au Comité permanent des finances, les députés conservateurs ont mis en avant cette recommandation en collaborant avec nous pour que les choses changent.

Alors, pourquoi n'appuient-ils pas le projet de loi de ma collègue? Ce serait faire un pas dans la bonne direction et assurer au moins une protection à nos jeunes, la génération suivante, qui veulent simplement travailler et avoir de solides expériences afin de contribuer pleinement à notre économie. Je pense que c'est primordial.

Je suis très heureux d'appuyer le projet de loi de ma collègue. Comme il reste encore un peu de temps avant le vote, j'espère que les députés conservateurs se souviendront de ce qu'ils ont eux-mêmes dit au Comité permanent des finances et qu'ils verront peut-être ainsi la lumière.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Comme il n'y a plus d'autres intervenants, j'invite l'honorable députée de Rivière-des-Mille-Îles à utiliser son droit de réplique. L'honorable députée dispose de cinq minutes.

Mme Laurin Liu (Rivière-des-Mille-Îles, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention le débat qui a eu lieu aujourd'hui sur mon projet de loi C-636. Celui-ci aurait pour effet d'appliquer les mêmes normes de protection d'emploi aux stagiaires non rémunérés qu'aux travailleurs salariés, ainsi que d'établir des règles et des conditions claires pour encadrer les stages non rémunérés.

Dans un article intitulé « Prévenir le *cheap labor* » publié dans *Le Soleil*, le 18 juin 2014, Brigitte Breton a écrit:

Ottawa a dû resserrer les règles de son programme de travailleurs étrangers temporaires car des employeurs y recouraient de façon abusive et au détriment de la main-d'œuvre locale. Il doit maintenant se montrer vigilant avec les stagiaires non rémunérés en sachant la place qu'ils occupent dans les entreprises et en les protégeant des abus.

Je peux dire que ces mêmes sentiments ont été exprimés par des Canadiens de partout au pays qui ont commenté mon projet de loi émanant d'une députée.

J'invite donc mes collègues de toutes allégeances politiques à voter en faveur de ce projet de loi. Dans les cinq minutes qui me sont accordées pour mon droit de réplique, je me permettrai de répondre à quelques arguments qui ont été soulevés pendant le débat.

Premièrement, selon les conservateurs, le projet de loi va empêcher les employeurs d'engager comme stagiaires non rémunérés des nouveaux citoyens et des personnes en changement de carrière, enlevant ainsi à ces derniers un tremplin vers un nouvel emploi. Essentiellement, cet argument sous-tend l'idée qu'il ne devrait pas y avoir de limitations à l'usage des stages non rémunérés et que ceux-ci ne devraient pas nécessairement avoir une valeur éducative. Je suis

de l'avis contraire. Les employés, qu'ils soient de nouveaux citoyens ou des personnes en transition de carrière, doivent absolument être rémunérés s'ils font du travail au profit d'un employeur. Il ne faut pas que les emplois de premier échelon soient transformés en postes de stages non rémunérés. D'ailleurs, je suis complètement en désaccord avec mon collègue de Cumberland—Colchester—Musquodoboit Valley, qui affirme que les immigrants devraient travailler sans rémunération.

Les députés conservateurs ont soulevé une autre inquiétude, à savoir que le projet de loi n'inclut pas une définition de ce qui constitue la « formation ». Pourtant, il y a déjà une définition du droit coutumier de la formation dans le Code canadien du travail. Le Code canadien du travail fait déjà référence à la formation en dehors du contexte des stages. À priori, je ne serais pas contre une clarification de ce qui constitue de la formation sans rémunération, et nous pourrions étudier cet aspect si le projet de loi se rend au comité parlementaire.

Les conservateurs soutiennent aussi que le projet de loi ferait en sorte qu'il serait plus facile pour les employeurs de suspendre les salaires de quelques employés rémunérés. Cela est absolument faux. Le projet de loi n'accroît en aucune façon l'usage des stages non rémunérés. Au contraire, il aura pour effet de restreindre l'usage des stages non rémunérés comme remplacement d'un emploi rémunéré.

Finalement, c'est avec beaucoup de reconnaissance que je note que le Parti libéral a déjà annoncé son appui à mon projet de loi émanant d'une députée. Bien que certains députés libéraux aient soulevé la préoccupation selon laquelle le projet de loi pourrait empêcher l'usage des stages non rémunérés dans les organismes à but lucratif, celui-ci n'affecte en aucune façon le travail bénévole. Les seuls secteurs qui seront affectés par mon projet de loi émanant d'une députée seront ceux qui sont de compétence fédérale, comme les télécommunications, les transports et les banques.

Comme nous l'avons vu dans le passé, il faut absolument que des mesures encadrent l'usage des stages non rémunérés, surtout au sein des grandes multinationales qui ne manquent pas de ressources financières pour engager de la main-d'oeuvre.

Pendant que les libéraux préfèrent attendre que le gouvernement conservateur agisse, au NPD, nous savons que c'est maintenant le temps d'agir. J'espère que ma réponse aura clarifié quelques points soulevés au cours du débat.

Au cours du travail en comité, des témoins sont venus témoigner devant les députés. Selon eux, trop de jeunes canadiens se font exploiter parce qu'il n'existe aucune loi fédérale encadrant les stages non rémunérés. Les stagiaires, au Canada, méritent des protections et il est temps que le Parlement agisse.

● (1155)

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): La question 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 appuient 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 oui l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Conformément à l'article 93(1) du Règlement, le vote par appel nominal est reporté au mercredi 22 avril 2015, avant la période prévue pour les affaires émanant des députés.

[Traduction]

M. Wayne Marston: Monsieur le Président, il y a eu des consultations entre les partis et je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante. Je propose que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, la motion M-587 sur la reconnaissance du génocide, inscrite au *Feuilleton* au nom du député de Mississauga—Streetsville, soit adoptée.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Le député d'Hamilton-Est—Stoney Creek a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour proposer la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. Brad Butt: Monsieur le Président, j'ai été complètement renversé. Je n'ai pas été consulté à propos de cette motion. Je suis heureux de ce que je suppose être un appui de la part du NPD à l'égard de la motion. Je voulais avoir l'occasion de prendre la parole à la Chambre à propos de la motion; c'est ma motion, après tout. Je serais ravi de collaborer avec les partis de l'opposition afin qu'elle soit adoptée. Cependant, je suis complètement pris de court aujourd'hui. Je n'ai été consulté d'aucune façon à ce sujet, et j'aimerais avoir l'occasion de prendre la parole au sujet de ma propre motion.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Je remercie le député de Mississauga—Streetsville pour son intervention. La Chambre reconnaît qu'il n'y a pas eu consentement au sujet de la motion proposée au nom du député d'Hamilton-Est—Stoney Creek.

Comme le savent les députés, en général, quand un député demande le consentement unanime de la Chambre à propos de certaines questions, la Chambre peut choisir de prendre ces motions en considération ou non. Par ailleurs, je suis certain que le député de Mississauga—Streetsville aura l'occasion d'intervenir au sujet de sa motion en temps et lieu, pendant le déroulement normal des activités de la Chambre.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

• (1200)

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LA PROTECTION DES EAUX CÔTIÈRES

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD) propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le récent déversement toxique de combustible de soute dans le port de Vancouver nous rappelle le caractère vulnérable de nos eaux côtières et que, par conséquent, le gouvernement doit renverser ses compressions en matière de sécurité maritime, d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures et de capacités de nettoyage environnemental à Vancouver et ailleurs sur les côtes de la Colombie Britannique en: a) assurant la réouverture de la base de la Garde côtière de Kitsilano; b) assurant la réouverture du centre des Services de communications et de trafic maritimes de Ucluelet récemment fermé; c) annulant le plan de fermeture

Travaux des subsides

des centres des Services de communications et de trafic maritimes de Vancouver et Comox.

— Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec le député de Burnaby—New Westminster.

Le déversement toxique de combustible de soute survenu dans le port de Vancouver le 8 avril 2015 a montré de façon frappante qu'il faut rétablir immédiatement les services de la Garde côtière en Colombie-Britannique. Le gouvernement fédéral doit revenir sur les coupes décidées par les conservateurs et rétablir le financement consacré à la sécurité maritime, aux interventions en cas de déversement d'hydrocarbures et à la capacité de nettoyage environnemental, tant à Vancouver qu'ailleurs sur la côte Ouest.

C'est pourquoi les néo-démocrates exhortent le gouvernement à poser immédiatement trois gestes afin de protéger les côtes de la Colombie-Britannique en prévision de futures urgences maritimes. Nous demandons au gouvernement, premièrement, de rouvrir la base de la Garde côtière de Kitsilano; deuxièmement, de rouvrir le centre de services de communications et de trafic maritimes d'Ucluelet qui a été fermé récemment; et troisièmement, d'annuler le plan de fermeture des centres des services de communications et de trafic maritimes de Vancouver et de Comox.

Le gouvernement fédéral a la responsabilité de voir à ce que les côtes du Canada soient sécuritaires et non contaminées. Pour ce faire, il doit mettre en oeuvre des mesures visant à prévenir les déversements provenant de navires, à assurer une préparation adéquate, à détecter les déversements et à intervenir. En 2010, la vérificatrice générale a souligné que le Canada n'était pas adéquatement préparé à intervenir en cas de déversement de pétrole, même s'il n'était que de taille modérée. Malgré cela, au cours des quatre dernières années, au lieu d'accroître les ressources consacrées aux interventions en cas d'urgence maritime sur la côte de la Colombie-Britannique, le gouvernement conservateur a fermé le poste de la Garde côtière de Kitsilano et le centre de commandement de la Colombie-Britannique pour les interventions d'urgence en cas de déversement de pétrole. Il a aussi entrepris de fermer trois des cinq centres de services de communications et de trafic maritimes, et ce, malgré l'augmentation du trafic maritime.

Les experts nous avaient prévenus des conséquences néfastes qu'aurait une réduction des ressources accordées aux organismes chargés d'intervenir en cas d'urgence environnementale sur la côte de la Colombie-Britannique. Nous venons d'en voir un exemple concret. La fermeture du poste de la Garde côtière de Kitsilano a eu des conséquences directes sur la capacité de la Garde côtière d'intervenir rapidement lors du déversement de la semaine dernière. Avant cette fermeture, ce poste était l'un des plus actifs au pays. Il s'occupait de l'un de ports canadiens les plus gros et les plus achalandés. Par sa décision imprudente de fermer le poste de la Garde côtière de Kitsilano, le gouvernement fédéral a abdiqué sa responsabilité de protéger les eaux côtières du Canada. Cette décision a déjà comme conséquence de miner la capacité de la Garde côtière d'intervenir en cas de déversement ou d'urgence maritime sur la côte de la Colombie-Britannique.

Travaux des subsides

Selon l'ancien commandant du poste de la Garde côtière de Kitsilano, Fred Moxey, seule une embarcation pneumatique a été dépêchée sur les lieux mercredi soir, car l'hydroglisseur du poste de la Garde côtière de Richmond ne peut pas se déplacer sur une nappe de produit pétrolier. Si le poste de Kitsilano avait encore été ouvert, il aurait pu être sur les lieux en six minutes et y déployer l'équipement nécessaire pour empêcher le produit de se répandre sur l'eau jusqu'au littoral. Mais il a plutôt fallu attendre six heures pour que le navire d'où provenait la fuite puisse être entouré d'une estacade flottante empêchant la dispersion et la pollution. Ce délai d'intervention est inacceptable et constitue un risque inutile pour la protection environnementale de nos eaux côtières.

Les conservateurs ont refusé de tenir compte de l'avis des nombreux intervenants qui lui ont fait valoir l'importance stratégique du poste de Kitsilano avant sa fermeture le 19 février 2013. À l'époque, John McKearney, chef des pompiers de Vancouver, avait affirmé: « La fermeture du poste nuit à la sécurité de notre port et de nos voies navigables. » Le gouvernement a scandaleusement omis de consulter le gouvernement provincial, la ville de Vancouver, la Vancouver Coastal Health Authority et les entités appelées à intervenir en cas d'urgence maritime, comme le service de police et les services d'incendie de Vancouver ainsi que le centre de voile de Jericho.

Depuis la fermeture du poste de la Garde côtière de Kitsilano, les néo-démocrates du Canada ont exprimé à maintes reprises leurs préoccupations au Parlement concernant les répercussions qu'aurait la fermeture sur l'intervention en cas d'urgence maritime. Le gouvernement s'est toujours entêté à refuser de revenir sur sa décision de fermer le poste, et ce, malgré les réclamations de l'opposition, des environnementalistes et des premiers intervenants qui nous avaient prévenus que la fermeture allongerait les délais d'intervention, accroissant ainsi les risques pour la côte de la Colombie-Britannique.

Je souligne également, car c'est important, que la fermeture du poste de Kitsilano représente une économie d'à peine 700 000 \$ par année alors que les conservateurs sont en train de dépenser 7,5 millions de dollars en publicités pour le budget de demain avant même que celui-ci n'ait été approuvé par le Parlement.

● (1205)

Par ailleurs, le projet de loi « attire l'attention sur une grave lacune en matière de recherche et de préparatifs d'urgence causée par les compressions que le fédéral a exercées dans les programmes d'appui à la science », d'après un spécialiste de l'Aquarium de Vancouver. Selon Peter Ross, directeur du programme de recherche en matière de pollution des océans de l'aquarium, en raison des compressions des conservateurs, « il n'y a pas d'efforts de surveillance intégrés et à long terme des écosystèmes côtiers de la Colombie-Britannique, et l'absence de données de base nuit à la capacité des chercheurs d'évaluer les conséquences du déversement ».

La fermeture des centres des Services de communication et de trafic maritime met encore plus en danger les côtes de Vancouver et d'autres régions de la Colombie-Britannique, ce qui inquiète vivement les néo-démocrates. La fermeture prévue du centre de Vancouver aura une incidence néfaste sur la prévention d'accidents maritimes et sur la capacité d'intervention rapide. Actuellement, le Centre régional d'information maritime situé à Vancouver, qui fait partie des programmes du centre des Services de communication et de trafic maritime qu'on entend fermer, a toujours la responsabilité d'alerter les premiers intervenants et les organismes gouvernementaux afin que s'organise une réponse immédiate. Toutefois, en raison des coupes exercées par les conservateurs, ce service crucial sera

également supprimé, sans que soit mis sur pied un système pour le remplacer ou de la formation à cet égard. Résultat: si un déversement se produit en mai de cette année, il n'y aura pas de système en place pour alerter les autorités.

Les coupes qui obligeront cet important centre de signalement à cesser ses activités font partie de la vague de compressions que le gouvernement conservateur a fait déferler sur le réseau de sécurité maritime de la côte Ouest. Quand les centres des Services de communications du trafic maritime fermeront leurs portes, le mois prochain, la Garde côtière n'offrira plus d'aide au mouillage aux navires, y compris aux pétroliers. La British Columbia Coast Pilots et Port Metro Vancouver ont tous les deux fait valoir leur opposition. Le directeur de la section locale 2182 d'Unifor dans l'Ouest, Allan Hughes, a bien expliqué à quel point ces compressions étaient graves:

Pour limiter la propagation des polluants, les accidents graves doivent être signalés rapidement aux autorités, qui doivent intervenir sans tarder. Le [...] gouvernement fait voler en éclats le système de prévention et d'intervention de la côte Ouest, qui existe pourtant depuis des dizaines d'années.

Peut-on s'imaginer ce qui serait arrivé si le déversement avait été plus grave? S'il s'était agi d'un pétrolier ou de la raffinerie de la baie Burrard? La situation aurait été désastreuse. S'il fallait qu'un déversement se produise dans les basses-terres continentales, ce serait catastrophique. Les conséquences se feraient sentir non seulement sur la côte, mais sur les localités qui en vivent et sur l'économie de toute la région.

Les régions côtières de la Colombie-Britannique sont essentielles à la bonne marche de l'économie, puisqu'elles fournissent de l'emploi et un milieu de vie à des millions de personnes. Les eaux côtières, quant à elles, se prêtent à merveille à la pêche, au tourisme et à la navigation de plaisance. Y vivent également de nombreuses espèces sauvages, dont des poissons, des crustacés, des oiseaux de mer et des mammifères. Or, tout cela contribue au bien-être économique, social et environnemental des Canadiens. Les déversements de polluants — comme le pétrole et autres substances dangereuses du même acabit — causés par des navires font partie des sources de pollution marine pouvant compromettre les activités commerciales et récréatives qui ont lieu sur la côte. Voilà pourquoi il faut absolument gérer les eaux côtières de manière proactive.

Les Britanno-Colombiens méritent d'être représentés par des députés qui n'ont pas peur de défendre une cause lorsqu'elle est juste. Les députés conservateurs de la Colombie-Britannique ont laissé passer ces fermetures honteuses sans rien dire, mais ils ont aujourd'hui la chance de se reprendre et de voter pour cette motion. Le choix est clair: soit ils se disent en faveur de la sécurité maritime sur la côte Ouest, soit ils s'en détournent en votant contre cette motion importante.

Pour conclure, avant que les Britanno-Colombiens ne soient obligés de faire face à un autre déversement de pétrole sur nos côtes, le gouvernement doit immédiatement rouvrir le poste de la Garde côtière de Kitsilano, rétablir les activités des centres des Services de communications et de trafic maritimes de la Colombie-Britannique, et collaborer avec la province, les municipalités, les autorités en matière de santé ainsi que le réseau des intervenants en matière de sécurité maritime pour qu'un plan moderne d'intervention en cas de déversement soit rapidement adopté en Colombie-Britannique. Agir autrement reviendrait à mettre en péril la prospérité à long terme sur la côte Ouest de notre pays.

Travaux des subsides

• (1210)

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de New Westminster—Coquitlam de son discours éloquent, mais surtout des efforts acharnés qu'il déploie à la Chambre pour la protection des habitants et des côtes de la Colombie-Britannique. Il a fait un travail remarquable pour souligner les problèmes que posent les politiques imprudentes et irresponsables du gouvernement conservateur.

J'aimerais lui demander quelles observations ont été faites par des membres et d'anciens membres de la Garde côtière, y compris le capitaine Fred Moxey, ancien commandant du poste de Kitsilano, au sujet des compressions imprudentes imposées par le gouvernement en matière de sécurité maritime.

M. Fin Donnelly: Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue de sa question et de tout le travail qu'il a accompli dans ce dossier au fil des ans. Sa circonscription, Burnaby—New Westminster, se trouve juste à côté de la mienne, sur les rives du fleuve Fraser. Nous, sur la côte Ouest, savons que la Garde côtière joue un rôle crucial puisque c'est elle qui intervient immédiatement lorsqu'une catastrophe se produit, que ce soit un déversement de pétrole ou un autre type d'accident d'origine humaine.

Mon collègue veut savoir ce que les responsables de la Garde côtière ont à dire au sujet de ce déversement de pétrole et des mesures d'intervention qui ont été prises. Fred Moxey, ancien commandant, a travaillé au poste de la Garde côtière de Kitsilano pendant plus de 30 ans. En fait, je crois qu'il y a travaillé pendant 34 ans. Il a dit que le poste de Kitsilano disposait de l'équipement nécessaire et aurait pu intervenir en six à dix minutes. Il croit que l'on aurait pu envoyer un navire de la baie de Kitsilano — stratégiquement située —, qui aurait rejoint le lieu du déversement en six minutes à peine. L'équipage de ce navire aurait pu contenir le déversement beaucoup plus rapidement que l'entreprise qui a été envoyée sur les lieux et qui a pris plus de six heures pour installer des barrages flottants autour du navire.

Bien d'autres responsables de la Garde côtière affirment discrètement que le temps d'intervention était inacceptable et qu'il faut faire mieux.

M. Randy Kamp (secrétaire parlementaire de la ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, ce que dit mon collègue est tout à fait illogique. Le poste de Kitsilano était un poste de recherche et de sauvetage, il n'était pas équipé pour intervenir en cas d'urgence environnementale. Le poste ne possédait que peu de matériel qu'il utilisait dans le cadre d'opérations de recherche et sauvetage. Si, par exemple, un voilier s'était renversé et que l'essence contenue dans ses réservoirs se déversait dans l'eau, on aurait pu utiliser le matériel du poste de Kitsilano. Toutefois, ce poste n'aurait jamais été appelé à intervenir dans le cadre d'un accident impliquant un céréalier.

• (1215)

M. Fin Donnelly: Monsieur le Président, voilà le genre de réponse que nous sert constamment le gouvernement conservateur. Il n'écoute tout simplement pas les experts en sécurité maritime, qui, depuis des années, affirment que cette base est tout à fait en mesure de mener des activités de recherche et de sauvetage et aussi de jouer un rôle crucial dans les interventions rapides en cas de déversements de pétrole, de substances toxiques ou de contaminants.

Fred Moxey a souligné que c'était bel et bien le cas. Même le commandant Girouard a admis qu'une intervention rapide de la base de la Garde côtière de Kitsilano aurait pu aider à éviter que le déversement s'étende sur un rayon de plus de 12 km du navire.

Les spécialistes des déversements en milieu marin et les autres intervenants qui ont à cœur la santé de l'océan et de son écosystème sont des plus perplexes devant ce genre de réponse de la part du gouvernement. Ils se demandent comment les conservateurs peuvent ne pas reconnaître l'importance de cette base et le rôle qu'elle pourrait jouer dans une intervention rapide en raison de son emplacement stratégique.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, je tiens à remercier mon collègue, le député de New Westminster—Coquitlam, d'avoir présenté cette motion.

Nous venons d'entendre les commentaires complètement insensés des députés conservateurs. En Colombie-Britannique, les députés, tous partis confondus, ont réagi à la situation. Il est tout simplement incroyablement de constater l'imprudence et la stupidité avec lesquelles les conservateurs ont géré ce dossier; ils ont éliminé les mesures de sécurité maritime sur la côte Ouest de la Colombie-Britannique.

D'entrée de jeu, j'aimerais citer une personne qui, par le passé, a appuyé fortement les conservateurs, soit la première ministre de la Colombie-Britannique. Voici ce qu'elle a déclaré à la suite de la quasi-catastrophe survenue dans la baie English:

Il faut mieux protéger la côte, une responsabilité que n'a pas assumée la Garde côtière [...] Il est tout à fait inacceptable de ne pas disposer de la capacité d'intervention nécessaire en cas de déversement dans la région; le gouvernement fédéral doit rectifier la situation.

La première ministre n'est pas la seule à le dire. C'est aussi ce qu'affirment tous les députés de l'assemblée législative provinciale, les maires de la vallée du bas Fraser, de l'île de Vancouver et de la côte de la Colombie-Britannique. Les conseils municipaux, les conseils scolaires et les gens partout dans la province dénoncent la situation. La seule raison pour laquelle les députés conservateurs de la Colombie-Britannique n'ont pas encore entendu la très forte réaction des habitants de cette province, c'est qu'ils semblent préférer écouter le premier ministre du Canada plutôt que leurs concitoyens.

De ce côté-ci de la Chambre, nous, néo-démocrates, qui formons l'opposition officielle, estimons que, en tant que députés, nous nous devons d'être à l'écoute de nos concitoyens, ce que nous faisons jour après jour.

D'anciens responsables de la Garde côtière ont très clairement expliqué ce qui aurait dû se passer lorsque le déversement a commencé. Mon collègue a mentionné le capitaine Fred Moxey, qui a signalé qu'un navire de 47 pieds, le *701*, doté de réservoirs de récupération des hydrocarbures, de récupérateurs, d'un barrage flottant, bref, de tout ce qui aurait pu permettre de réagir rapidement à la fuite de diesel marine et de la circonscrire, se trouve en cale sèche depuis deux ans.

Le navire est là, sauf que l'irresponsable gouvernement conservateur a procédé à des coupes irresponsables. Les conservateurs semblent toujours trouver de l'argent pour leurs projets, mais lorsqu'il est question de sécurité maritime, ils préfèrent laisser un navire en cale sèche au lieu de l'envoyer, avec tout son équipement, circonscrire le déversement.

Selon moi, ce qu'a dit le capitaine Fred Moxey le 12 avril dernier donne la pleine mesure de l'irresponsabilité du gouvernement:

L'équipage était formé et le navire était prêt jour et nuit à intervenir dès le début d'un incident [...] Si la base avait été ouverte et l'équipage, en service, il aurait suffi de quelques minutes à peine pour intervenir dans la baie English.

Cette citation vient du capitaine Fred Moxey, de la Garde côtière, qui a rendu d'extraordinaires services à la Colombie-Britannique et à notre pays.

Travaux des subsides

Il n'est toutefois pas le seul à dénoncer la situation. Je n'ai que 10 minutes, mais il me faudrait littéralement plusieurs heures pour énumérer tous les anciens employés et les anciens dirigeants de la Garde côtière qui ont fait ressortir l'irresponsabilité complète du gouvernement.

Selon un ancien capitaine à la retraite de la Garde côtière canadienne, Tony Toxopeus, le déversement qui s'est produit dans la baie English aurait pu être contenu en une demi-heure si la station de Kitsilano avait encore été en activité. M. Toxopeus, qui y travaillait, affirme qu'elle était dotée d'un navire spécialement conçu pour intervenir en cas de pollution causée par les hydrocarbures, de 300 mètres de barrage flottant à gonflage automatique et d'autres pièces d'équipement utiles. Les membres de l'équipage étaient régulièrement formés pour intervenir en cas de déversement de pétrole.

Dès que nous aurions constaté la présence de combustible de soute, nous aurions sonné l'alarme et nous serions intervenus [...] Nous aurions pu faire reculer le navire, remorquer le barrage flottant et arriver sur les lieux en 30 minutes.

Cette déclaration ne vient pas d'un député conservateur cherchant à défendre une décision complètement irresponsable du premier ministre, mais de représentants de la Garde côtière qui ont travaillé pendant des décennies au sein de cet organisme. Ces gens connaissent bien la sécurité maritime. Ils savent comment intervenir en cas d'urgence environnementale. Les conservateurs semblent vouloir masquer le problème et le balayer du revers de la main dans l'espoir que les Britanno-Colombiens ne se rendent pas compte à quel point ils ont été irresponsables. Ils compromettent complètement la sécurité côtière.

Le chef de l'opposition officielle et les autres néo-démocrates présentent aujourd'hui une motion que devraient appuyer tous les députés conservateurs de la Colombie-Britannique. Nous allons réparer les torts que le gouvernement actuel a causés à la sécurité côtière en Colombie-Britannique et aux mesures d'intervention en cas d'urgence environnementale.

● (1220)

Si nous n'y parvenons pas avec cette motion, si les conservateurs ont l'arrogance de voter contre des politiques normales qui sont dictées par le bon sens, les gens de la Colombie-Britannique auront une autre occasion le 19 octobre 2015. Ils pourront décider qui gouvernera le pays, qui votera à la Chambre des communes et qui aura la possibilité de présenter des politiques judicieuses. Je dirais aux députés conservateurs de la Colombie-Britannique qu'ils ont la chance aujourd'hui de réparer leurs pots cassés. S'ils ne le font pas, les Britanno-Colombiens auront leur mot à dire le 19 octobre.

J'espère qu'ils sont prêts à écouter aujourd'hui la population de la Colombie-Britannique, car nous venons indéniablement d'assister à une montée sans précédent du sentiment d'inquiétude partout en Colombie-Britannique, et en particulier parmi les habitants de la vallée du bas Fraser, que je représente fièrement aux Communes depuis 2004. La population de ma circonscription, Burnaby—New Westminster, habite une zone côtière, tout comme à Port Moody, à Coquitlam et à Vancouver. Tout comme les populations riveraines de la Sunshine Coast et de l'île de Vancouver. Tous ces gens ne comprennent pas que les conservateurs se félicitent du peu d'importance du déversement, dont nous subissons pourtant encore les effets. Les plages sont encore fermées. L'avis sanitaire est encore en vigueur.

Rappelons-nous la fuite de combustible de soute de la péniche Nestucca en 1988. Comme les députés le savent, le combustible s'est échappé dans les eaux côtières de l'État de Washington. Il y a eu une opération initiale de nettoyage, puis le combustible a coulé au fond et

a fini par être poussé sur le littoral de l'île de Vancouver. Il est tout simplement irresponsable de prétendre qu'il n'y a plus de danger puisqu'on a fait disparaître les hydrocarbures qui se trouvaient à la surface. Nous ne saurons pas avant des semaines, voire des mois si une certaine quantité de combustible de soute a coulé au fond et s'il polluera d'autres parties du littoral, ailleurs que dans la baie English, peut-être dans la mer des Salish ou plus au nord.

Nous savons très bien, par contre, que les pertes économiques sont énormes. Il s'agit d'industries qui rapportent des milliards de dollars à la Colombie-Britannique. Il est tout simplement irresponsable et insensé de la part des conservateurs de dire que ce n'est pas grave si l'industrie des produits de la mer, celle du tourisme en milieu sauvage ou celle du tourisme en général souffrent des compressions imposées.

Quelles sont les autres voix qui se sont élevées? Il y a le maître de port de Bellingham, ville relativement petite située au sud du 49^e parallèle. Heureusement, celle-ci n'a pas été touchée par les compressions irresponsables et insensées effectuées par le gouvernement conservateur. Le maître de port du port de Bellingham, Kyle Randolph, a déclaré qu'il tâcherait immédiatement de colmater une fuite sur un navire comme celui-là et d'avoir une estacade en place en moins d'une heure. Il s'est dit étonné qu'il ait fallu tant de temps aux autorités de Vancouver pour contenir la fuite. « Je dois d'abord et avant tout endiguer la fuite. Il est crucial d'intervenir », a-t-il dit.

Des lettres ont également été publiées dans les journaux locaux et les journaux en ligne.

Gerald Moores, ex-capitaine de la Garde côtière, a dit ceci:

Lorsque le gouvernement [conservateur] a fermé le poste de la Garde côtière de Kitsilano, il s'est justifié en disant qu'on économiserait tout en maintenant un service bénévole.

Le moment est venu d'examiner le coût réel de la fermeture de ce poste et des tentatives de reproduire son efficacité avec des bénévoles, bien intentionnés certes, mais inexpérimentés [...] Les contribuables de Vancouver devraient savoir pourquoi les cas de pollution marine et les opérations de recherche et sauvetage mobilisent de plus en plus la police et des services incendies. Mes observations sont fondées sur une carrière de marin de 50 ans, dont 36 dans la Garde côtière canadienne.

Voici maintenant ce qu'a dit Sara Kalis Gilbert au sujet du poste de la Garde côtière de Kitsilano:

Les bâtiments restent intacts et les protestations de la population se multiplient.

Elle demande que le premier ministre tienne compte de toutes ces fermetures dans le budget qui sera présenté demain.

C'est bien là le problème. Demain, un budget sera déposé. Les conservateurs vont-ils réparer leurs erreurs? Vont-ils rétablir les services qu'ils ont abolis? Assureront-ils la sécurité sur la côte de la Colombie-Britannique ou poursuivront-ils les compressions irréfléchies et irresponsables qui contribuent à l'indignation croissante de la population en Colombie-Britannique?

Nous demandons aux députés conservateurs de la Colombie-Britannique de voter de concert avec l'opposition officielle, le NDP, pour que la sécurité maritime soit assurée en Colombie-Britannique. Ce sont des mesures sensées. Nous croyons qu'ils devraient défendre la Colombie-Britannique et les appuyer.

Travaux des subsides

• (1225)

M. Randy Kamp (secrétaire parlementaire de la ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de son discours, même s'il a principalement lu un article de journal. Le député sait-il que depuis deux ans, c'est-à-dire depuis la fermeture du poste de recherche et de sauvetage maritimes de Kitsilano en février 2013, il y a eu 851 opérations de recherche et de sauvetage en réponse à des appels de détresse dans la région métropolitaine de Vancouver? C'est le poste de Sea Island ainsi que l'embarcation de sauvetage côtier NCSM *Discovery* qui ont réussi à répondre à ces 851 appels dans un délai de 30 minutes.

Peut-il préciser pourquoi les députés du NPD, compte tenu de toutes leurs bravades, ont systématiquement voté contre tous les ajouts et modifications que nous avons faits à la Garde côtière, notamment les améliorations de l'ordre de 5,2 milliards de dollars que nous avons apportées à sa flotte?

M. Peter Julian: Monsieur le Président, je vais éclaircir ce point. Nous nous sommes effectivement opposés à la fermeture du poste de la Garde côtière de Kitsilano parce que nous savions qu'il s'agissait d'une mesure imprudente et irresponsable. Nous nous sommes opposés à la fermeture du centre des Services de communications et de trafic maritimes d'Ucluelet parce que nous savions que c'était irresponsable. Nous nous opposons aussi à la fermeture des centres des Services de communications et de trafic maritimes de Vancouver et de Comox, parce que cela serait irresponsable, surtout à la suite de la catastrophe qui a été évitée de peu il y a deux semaines. Nous nous sommes également opposés à la tentative du gouvernement de mettre un terme aux programmes d'urgence environnementale dans tout le pays. En effet, nous nous opposons à ce genre de politiques imprudentes et irresponsables.

Voici un avertissement à l'intention des députés conservateurs de la Colombie-Britannique. Représentent-ils la Colombie-Britannique à la Chambre des communes, ou le bureau du premier ministre en Colombie-Britannique? Ils vont devoir se décider, et ils vont devoir le faire assez rapidement, parce que c'est ce soir que se tient le vote.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais revenir sur le fait que le premier ministre n'a pas abordé comme il se doit des questions qui sont importantes pour les Canadiens. En voilà un excellent exemple. Je remercie les néo-démocrates d'avoir présenté cette motion. Les députés, qu'il s'agisse de mes collègues de l'Atlantique ou de la Colombie-Britannique, sont réellement inquiets, car ils estiment que le gouvernement a failli à la tâche en ce qui concerne la sécurité et l'environnement, plus particulièrement le long des côtes du pays.

Le député pourrait-il nous donner son avis sur ce qu'il croit être un laisser-aller général de la part du gouvernement conservateur, qui n'a pas pris les mesures nécessaires pour que les côtes du Canada bénéficient de services adéquats permettant de garantir la sécurité...

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Le député de Burnaby—New Westminster a la parole.

M. Peter Julian: Monsieur le Président, les députés du NPD, qui forment l'opposition officielle, rappelleront tout au long de la journée que les compressions inconsidérées, insensées et irresponsables du gouvernement conservateur mettent en péril la côte de la Colombie-Britannique, une région qui génère des milliards de dollars en activité économique. C'est indéniable.

J'aimerais poser une question au député de Winnipeg-Nord. Je me rappelle que lorsque je suis arrivé à la Chambre en 2004, les libéraux étaient au pouvoir. Nous avions alors insisté pour qu'ils adoptent une loi interdisant les pétroliers au large de la côte Nord de la Colombie-

Britannique. Les néo-démocrates avaient fait cette proposition, mais le gouvernement de l'époque avait dit que non, il n'allait pas adopter de loi interdisant les pétroliers au large de la côte Nord de la Colombie-Britannique. C'est pourtant ce que les gens de la Colombie-Britannique veulent. Pourquoi les libéraux ont-ils manqué à leurs obligations envers les gens de la Colombie-Britannique lorsqu'ils étaient au pouvoir?

• (1230)

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, nous venons d'entendre le secrétaire parlementaire dire que le poste de la Garde côtière de Kitsilano n'avait pas l'équipement nécessaire pour intervenir à la suite du déversement de pétrole survenu récemment. Je me demande s'il sait que l'ancien commandant du poste de la Garde côtière de Kitsilano, Fred Moxey, est prêt à signer un affidavit disant que le gouvernement ne dit pas la vérité au sujet de l'équipement et de la formation que la Garde côtière aurait pu fournir pour l'intervention à l'égard de ce déversement de pétrole. En est-il conscient?

M. Peter Julian: Monsieur le Président, je remercie le député de New Westminster—Coquitlam de sa question et de tous les efforts qu'il a déployés pour promouvoir la protection des côtes de la Colombie-Britannique.

Il est vrai que le capitaine à la retraite Fred Moxey jouit d'une excellente réputation partout en Colombie-Britannique. Le capitaine affirme que l'équipement est là et que le navire est en cale. Or, ce bâtiment aurait pu servir à contenir le déversement de pétrole. Il aurait pu empêcher le combustible de soute de se répandre. Dieu sait où sur les côtes de la Colombie-Britannique.

Je crois le capitaine Fred Moxey chaque fois qu'il prend la parole. Je ne crois pas que le gouvernement agit dans l'intérêt des Britanno-Colombiens. Je ne crois pas ses explications et ses excuses au sujet de la situation quasi catastrophique qui s'est produite il y a maintenant deux semaines.

M. Randy Kamp (secrétaire parlementaire de la ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais tout d'abord préciser que je partagerai mon temps de parole avec le député de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country.

Le gouvernement conservateur a toujours pour politique de veiller à la sécurité des Canadiens et à la protection de l'environnement. Nous posons des gestes concrets afin de renforcer le système de sécurité maritime, notamment grâce à des investissements records dans la Garde côtière canadienne. Nous sommes aussi résolu à faire en sorte que les entreprises qui polluent les milieux marins assument le coût du nettoyage.

Quand est survenu le déversement d'hydrocarbures provenant du *MV Marathassa*, la Garde côtière, Transports Canada, la province de la Colombie-Britannique et leurs partenaires ont travaillé de concert afin de récupérer les substances polluantes et de protéger l'environnement marin. Leur travail consciencieux a porté fruit. En effet, la Ville de Vancouver a annoncé, la fin de semaine dernière, qu'une bonne partie des plages étaient de nouveau ouvertes.

Comme la commissaire de la Garde côtière canadienne l'a répété à maintes reprises, quand la fuite d'hydrocarbures provenant du *MV Marathassa* a été signalée, l'intervention a été immédiate, appropriée, bien coordonnée et efficace. Je tiens à remercier les professionnels dévoués de la Garde côtière canadienne, qui veillent inlassablement sur la sécurité des marins. J'espère que tous les députés se joindront à moi pour les féliciter.

Travaux des subsides

J'habite moi-même en Colombie-Britannique, alors j'aimerais remercier chaleureusement tous les membres de la Garde côtière qui ont pris part aux activités de confinement et de nettoyage associées à ce regrettable accident. Il s'est dit beaucoup de choses concernant la manière dont la Garde côtière est intervenue à la suite de ce déversement. J'aimerais faire un bref résumé des événements tels qu'ils nous ont été rapportés par la Garde côtière.

Même si la commissaire et le commissaire adjoint de la Garde côtière ont discuté publiquement de cette opération, je crois important que nous prenions le temps de bien mesurer l'ampleur des efforts qui ont été déployés dès les premières heures de l'intervention.

En début de soirée le 8 avril — vers 17 heures pour être exact —, la Garde côtière canadienne a appris qu'une nappe de pétrole serait possiblement en formation autour du vraquier *Marathassa*. Quelques minutes plus tard, l'information était communiquée à Port Metro Vancouver. Un rapport de pollution a alors été diffusé afin d'en informer Pêches et Océans Canada, Environnement Canada, Transports Canada, le Centre conjoint de coordination de sauvetage, Port Metro Vancouver et Emergency Management BC, en l'occurrence l'autorité provinciale compétente. À peine 30 minutes après le signalement initial, des navires étaient dépêchés sur place pour voir ce qu'il en était.

Au début de la soirée, diverses sources ont fait état d'un déversement irrécupérable. La Garde côtière canadienne et ses partenaires ont alors réalisé un examen plus poussé, et ils ont constaté que la situation était encore plus grave; ils sont aussitôt passés à l'action.

À 21 h 25, la Western Canada Marine Response Corporation, l'organisme accrédité chargé du nettoyage en cas de pollution marine, était sur place et un représentant de la Garde côtière canadienne avait pris les commandes du lieu de l'incident.

Durant la nuit, la Garde côtière canadienne et ses partenaires ont réussi à déterminer lequel des nombreux navires accostés au port était la source du déversement. L'équipe a poursuivi ses travaux de récupération dans l'obscurité et a fixé le barrage flottant au *MV Marathassa* afin de contenir la fuite. Avant même que la plupart des Britanno-Colombiens se soient réveillés, le barrage était installé et entourait entièrement le navire.

Le lendemain, à 9 heures, la Garde côtière avait établi un commandement unifié avec les nombreux partenaires concernés, y compris la province et la ville de Vancouver. Comme la commissaire de la Garde côtière l'a déclaré maintes fois, en 36 heures, 80 % des matières polluantes avaient été récupérées.

Il est clair que la Garde côtière et ses partenaires ont pris des mesures énergiques et ciblées devant le déversement. Ils ont mobilisé les autorités appropriées, c'est-à-dire dotées des moyens et de l'expertise nécessaires à la tâche, et ont déployé les efforts nécessaires de confinement et de récupération.

Passons maintenant à la motion dont nous sommes saisis aujourd'hui. Premièrement, je veux répondre aux opinions exprimées concernant la fermeture du centre de recherche et de sauvetage de Kitsilano. La commissaire de la Garde côtière a confirmé que ce centre n'a jamais participé à ce genre d'opérations d'intervention environnementale; sa présence n'aurait rien changé à la façon dont la Garde côtière a réagi à l'incident.

Le commissaire adjoint de la Garde côtière en Colombie-Britannique a clairement abondé dans le même sens: l'intervention aurait été exactement la même. J'invite l'opposition à écouter les

spécialistes quand il est question de gérer ce genre d'incidents maritimes.

Deuxièmement, je profite de l'occasion pour revenir sur un point soulevé par l'opposition au sujet de la modernisation des centres de Services de communications et de trafic maritimes. Là aussi, l'opposition est à côté de la plaque.

● (1235)

La modernisation de ces centres renforcera l'efficacité des services offerts par la Garde côtière aux marins et améliorera l'efficacité du travail des agents qui travaillent au poste. Ces centres situés stratégiquement seront munis de technologie de pointe. Leur équipement sera donc plus fiable, la fréquence des perturbations diminuera et les zones couvertes resteront les mêmes.

La réorganisation de ces centres n'a absolument rien à voir avec l'intervention dans la foulée de l'incident du *MV Marathassa*, et elle ne pourra qu'améliorer la sécurité maritime, car elle implique l'acquisition de meilleurs outils technologiques. Il faut être bien mal renseigné pour affirmer le contraire.

J'encourage les députés d'en face à tourner leur attention vers l'appui du gouvernement à l'égard du principe du pollueur-payeur, qui exige que le pollueur assume la totalité des coûts associés aux efforts de nettoyage en cas de déversement d'hydrocarbures, dont ceux découlant des dommages à une tierce partie. Les députés pourraient également s'intéresser au fait que la Garde côtière a de l'équipement d'intervention en cas d'urgence à plus de 80 endroits dans l'ensemble du pays et qu'elle a à sa disposition plus de 75 membres formés et chevronnés en matière d'intervention environnementale pouvant être mobilisés, assurer le suivi de la situation, donner des conseils et prendre des mesures en réponse à des cas de pollution et dans le but de protéger l'environnement marin.

Je rappelle également aux députés que, dans son Plan d'action économique de 2012, le gouvernement a affecté 5,2 milliards de dollars au plan de renouvellement de la flotte de la Garde côtière du Canada pour faire en sorte que la Garde côtière ait les outils dont elle a besoin pour faire son travail.

La Garde côtière a clairement dit qu'elle collaborerait avec ses partenaires pour faire un examen complet et approfondi de la gestion de l'incident et déterminer comment les opérations pourraient être améliorées. Comme toujours, le travail accompli après un incident de cette nature contribuera à renforcer notre très rigoureux Système de commandement en cas d'incident ainsi que la sécurité maritime en général.

En tant que résident de la Colombie-Britannique, je comprends parfaitement les préoccupations soulevées à l'égard de la pollution causée par le *MS Marathassa* dans la baie English, et je les partage. Toutefois, il est tout simplement faux d'affirmer que les changements organisationnels sans rapport apportés à la Garde côtière canadienne ont un lien quelconque avec l'intervention à la suite de cet incident. Comme je l'ai dit, la Garde côtière canadienne a fait preuve d'un leadership exemplaire. Je suggère aux députés de l'opposition d'écouter les spécialistes de la sécurité maritime.

En terminant, j'aimerais profiter de cette occasion pour remercier, une fois de plus, les employés dévoués de la Garde côtière canadienne et de tous les partenaires de la sécurité maritime qui travaillent sans relâche pour assurer la sécurité des Canadiens et de l'environnement maritime.

Travaux des subsides

● (1240)

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais revenir sur les propos du secrétaire parlementaire au sujet de la consultation d'experts. Pourrait-il préciser quels partenaires maritimes d'intervention d'urgence le gouvernement a consultés au sujet de l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, pas seulement au cours des dernières semaines ou des derniers jours, mais au cours des dernières années, et, plus particulièrement, au sujet de la fermeture du poste de la Garde côtière de Kitsilano?

La Colombie-Britannique, Vancouver, les casernes de pompiers et les postes de police de Vancouver étaient opposés à la fermeture, par les conservateurs, du poste de la Garde côtière de Kitsilano. Les marins ont dit que c'est une très mauvaise décision qui nous fait reculer de 20 ans.

Quels experts maritimes le gouvernement a-t-il consultés?

M. Randy Kamp: Monsieur le Président, comme le député le sait sûrement, il incombe à la Garde côtière canadienne de prendre des décisions en consultation avec ses partenaires et ceux qui travaillent dans le domaine. La Garde côtière canadienne a ses propres experts en matière de recherche et de sauvetage en milieu marin. En fait, on a déployé des efforts considérables pour analyser cette nouvelle entente, qui vise à fournir des services de recherche et de sauvetage dans le Grand Vancouver, services qui proviennent surtout de la base de Sea Island.

Aussi, la base à laquelle est rattachée l'embarcation de sauvetage côtier NCSM *Discovery* a été mise en place, de même que la Royal Canadian Marine Search and Rescue, qui est une organisation bénévole. En fait, comme je l'ai mentionné plus tôt dans mes commentaires, je pense que le député va constater que le système fonctionne très bien.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le gouvernement, et plus particulièrement le ministre et certains de ses collègues, doivent assumer la responsabilité de leurs mauvaises décisions relativement à cet incident. Il a fallu plus de 12 heures avant qu'on informe la Ville de Vancouver du déversement. Une heure après que les autorités municipales ont été mises au courant, certaines mesures ont commencé à être adoptées.

Le ministre ne croit-il pas que le gouvernement a manqué à ses obligations en n'avertissant pas assez rapidement les autorités municipales de Vancouver, ou bien pense-t-il qu'il est normal ou acceptable qu'il se soit écoulé 12 heures avant que ces autorités soient avisées de la situation?

M. Randy Kamp: Monsieur le Président, voilà une question valable. Nous avons respecté le protocole qui était en place au moment où les événements se sont produits en communiquant avec les représentants de la province. Comme plus d'une municipalité était touchée — cela ne concernait pas que Vancouver, il y avait d'autres municipalités à aviser —, on croyait que, conformément au protocole, les représentants de la province allaient aviser les municipalités concernées. Comme l'a dit la commissaire, nous allons devoir nous pencher sur cette question et examiner la possibilité de modifier le protocole de façon à ce que nous communiquions directement avec les municipalités au lieu de laisser la province s'en charger.

En réalité, la Ville de Vancouver a été avisée plus tôt que ce qui a été rapporté dans les médias, mais nous sommes certainement disposés à examiner ce protocole et à l'améliorer si cela est jugé nécessaire.

M. Mark Warawa (Langley, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais remercier le secrétaire parlementaire d'avoir fait le point sur le déroulement des événements et des opérations de nettoyage.

À quel point est-il important que les députés se prononcent en faveur du financement de programmes visant à protéger notre environnement, qui est si fragile? D'une part, les députés disent que nous devons protéger l'environnement, mais quand l'occasion d'attribuer les fonds nécessaires se présente, le NPD rejette le financement. Si on ne finance pas les programmes de protection, ils ne peuvent subsister. À quel point est-il important que le NPD fasse preuve de sagesse et appuie le financement des programmes qui en ont besoin?

● (1245)

M. Randy Kamp: Monsieur le Président, le député soulève un très bon point. Cela se produit inmanquablement lorsque nous présentons des mesures d'amélioration et de financement de nouveaux programmes. Comme je l'ai dit dans mes observations, le Plan d'action économique de 2012 comportait un plan détaillé de modernisation de la flotte de la Garde côtière canadienne. L'opposition a voté contre ce plan, qui prévoyait des investissements de 5,2 milliards de dollars. C'est totalement insensé.

M. John Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, PCC): Monsieur le Président, le 17 avril dernier, au cours d'une conférence à laquelle j'ai assisté à l'occasion du Jour de la Terre, l'aumônier Jason van Veghel-Wood a demandé: « Quel est le gorille de 800 livres qui se trouve sur le terrain de basketball? » Cette question renvoie à quelque chose de gros, d'important, quelque chose que tout le monde devrait connaître, mais que, pour une raison ou une autre, on ignore parce qu'on est distrait par autre chose de moins important.

C'est une allusion à une célèbre expérience psychologique de MM. Simons et Chabris, qui ont demandé à des étudiants de regarder une vidéo et de compter le nombre de passes de basketball effectuées. Les étudiants ont très bien réussi à compter le nombre de passes, mais lorsqu'on les a interrogés, on a constaté que la moitié d'entre eux n'avaient pas remarqué qu'un homme déguisé en gorille avait passé 10 secondes à l'écran, traversant le terrain en se frappant la poitrine.

Pendant que nous étudions ce matin la motion du député néo-démocrate, je demande donc s'il y a un gorille sur le terrain. Y a-t-il quelque chose qui nous échappe, quelque chose de plus important que la question dont nous sommes saisis? J'y reviendrai dans un instant.

À l'instar de beaucoup d'autres Britanno-Colombiens, le déversement d'hydrocarbures du *Marathassa*, dans la baie English, me préoccupe. Cependant, le Canada est un pays maritime. Son économie dépend du transport maritime pour être florissante. J'ai entendu dire que la majorité des Canadiens l'ignorent, mais, en fait, 92 % de l'économie canadienne flotte sur l'eau salée. Pensons aux céréales, aux ressources naturelles ou aux produits transformés que nous exportons ou que nous importons par voie maritime. Presque 40 % du trafic maritime international canadien transite par les ports de la Colombie-Britannique. C'est plus que toute autre province.

Travaux des subsides

Le gouvernement se concentre sur la création d'emplois et la croissance économique. Un commerce maritime florissant demeure un des piliers d'une économie canadienne prospère. Cependant, le transport maritime ne devient pas sûr et efficace de lui-même. Les membres dévoués de la Garde côtière canadienne veillent jour et nuit à la sécurité navale afin que les Canadiens, d'un océan à l'autre, puissent profiter de la qualité de vie dont nous avons la chance de jouir au Canada.

La Garde côtière peut s'acquitter de ce mandat important parce qu'elle dispose d'un personnel très bien formé, de pièces d'équipement spécialisées et prêtes à servir, et d'une flotte de plus de 115 navires stratégiquement déployés aux quatre coins du Canada. Elle entretient aussi de solides partenariats avec d'autres organismes, notamment la Royal Canadian Marine Search and Rescue de la Colombie-Britannique, qui dispose de stations et de navires efficaces à au moins cinq endroits dans ma circonscription, c'est-à-dire à West Vancouver, Squamish, Gibsons, Halfmoon Bay et dans le havre Pender.

Beaucoup de mes amis et de mes concitoyens estiment que ma circonscription est le plus bel endroit du monde, et nous avons besoin de gens comme eux pour que cela ne change pas. Bref, les Britanno-Colombiens ont personnellement intérêt à conserver leur côte intacte.

Ce qui s'est passé au cours des deux dernières semaines nous montre que notre système est l'un des meilleurs du monde. Les gens raisonnables conviennent qu'il n'est pas parfait, mais en quel sens? À quoi devrions-nous nous attendre d'un système de première classe? Qu'il permette d'abord de réduire au minimum les déversements d'hydrocarbures et de contenir les fuites; qu'il y ait des gens prêts à intervenir et d'excellents réseaux de communication à l'oeuvre; qu'il y ait une bonne coordination des divers intervenants; que les hydrocarbures déversés soient recueillis rapidement; enfin, qu'il réduise au minimum le tort causé aux oiseaux aquatiques, aux poissons, aux plantes, aux êtres humains et à l'ensemble de l'écosystème.

Qu'avons-nous vu dans l'intervention en réaction au déversement de pétrole du *Marathassa*? Nous avons vu la nouvelle réglementation régissant les navires étrangers et exigeant qu'au plus tard 96 heures après être entrés dans nos eaux, ils fassent part de leur plan d'intervention en cas d'urgence. Nous avons vu 2 700 litres de combustible de soute déversés dans l'eau. Nous avons vu arriver sur place un bateau de la Garde côtière dans un délai d'une heure et la coordination entre un navire de complaisance, des responsables de la surveillance aérienne et la Garde côtière. Nous avons vu la Garde côtière à l'oeuvre toute la nuit pour contenir le déversement. En tout, 80 % du pétrole a été récupéré en 36 heures, et plus de 95 % en quatre jours. Il n'est resté que 0,3 litre dans l'eau.

Oui, des plages ont été fermées, mais des gens vaillants ayant la formation nécessaire les ont nettoyées manuellement. Nous avons vu à quel point la population est formidable en Colombie-Britannique. Les gens prennent ces choses au sérieux pour le bien de l'environnement, du tourisme et de l'identité même des Britanno-Colombiens. Grâce au gouvernement conservateur, nous avons une loi selon laquelle l'entreprise et son assureur paieront la note, et non les contribuables canadiens.

Contrairement à bien des commentaires basés sur des suppositions formulés à la suite du déversement du *Marathassa*, entre autres par l'opposition, la Garde côtière a indiqué clairement que son intervention n'a pas été touchée de quelque manière que ce soit par la fermeture du poste de Kitsilano. Ce fait a été réaffirmé par la

commissaire de la Garde côtière et le commissaire adjoint. Le poste de Kitsilano était un poste de recherche et sauvetage, et non un poste d'intervention environnementale, et n'était donc pas équipé pour mener une opération de l'ampleur requise après cet accident.

• (1250)

Ce sont les organismes d'intervention environnementale agréés qui ont les moyens et l'expertise nécessaires pour faire face à ce genre d'urgences et, conformément au protocole établi, c'est l'un de ces organismes que la Garde côtière a engagé à contrat.

Nous avons constaté que les quatre piliers de la préparation mis en place sont un investissement du gouvernement dans la sécurité maritime qui a porté fruit.

Premièrement, il y a eu les plans d'intervention par secteur. En Colombie-Britannique, la Garde côtière conserve l'équipement d'intervention en cas de pollution maritime dans trois centres principaux: Prince Rupert, Richmond et Victoria. Elle entpose aussi de l'équipement dans des caches situées dans 12 autres localités. Ces caches contiennent toute une gamme d'équipement d'intervention, y compris des barrages flottants, des écrèmeurs, des cuves de stockage, du matériel de protection, des embarcations et d'autres équipements de soutien pour résoudre une grande diversité de situations.

Le programme d'intervention environnementale prévoit la présence d'un agent de service 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Ces agents sont la première ligne de défense en cas d'incidents de pollution en milieu marin. Ils veillent à que tous les signalements de pollution marine fassent l'objet d'une enquête et à ce que les mesures appropriées soient prises. Lorsque la Garde côtière a besoin de l'appui d'un organisme d'intervention environnementale agréé, comme la Western Canada Marine Response Corporation dans le cas de l'incident qui nous intéresse, elle peut y avoir recours grâce à son pouvoir de passation de marchés d'urgence.

Deuxièmement, il y a eu les aides à la navigation. Le gouvernement a modernisé les centres des Services de communications et de trafic maritimes. Dans le cadre de ce projet, la technologie de communication marine désuète de la Garde côtière est remplacée par une plateforme dernier cri qui améliorera la sécurité des gens qui sont en mer.

Troisièmement, le gouvernement a amélioré la réglementation sur le transport, par exemple, en appliquant le principe du pollueur-payeur dont j'ai déjà parlé.

Quatrièmement, comme l'a expliqué le secrétaire parlementaire, le gouvernement a augmenté la flotte de la Garde côtière. Depuis 2009, il lui a fourni 9 navires de patrouille semi-hauturiers et 11 bâtiments plus petits, y compris des navires d'intervention antipollution servant à mettre en oeuvre le programme d'intervention environnementale en Colombie-Britannique. Le gouvernement conservateur a prévu plus de 5 milliards de dollars pour faire construire d'autres navires destinés à la Garde côtière, dont beaucoup sortiront du chantier naval Seaspan, dans la circonscription que je représente.

Quelles sont nos attentes lorsqu'il est question d'un système d'intervention de classe mondiale? Rappelons-nous qu'excellence n'est pas synonyme de perfection. Que l'intervention ait été de classe mondiale ne signifie pas que nous ne puissions pas faire mieux.

Travaux des subsides

Qu'est-ce qui aurait pu empêcher le déversement de se produire? Des mesures de prévention auraient peut-être dû être appliquées. Le district de Sechelt, dans la circonscription que je représente, réclame la tenue d'une enquête indépendante. Nous devons privilégier les examens indépendants et objectifs si nous souhaitons nous conformer à des normes de classe mondiale dans nos activités.

Effectivement, les systèmes de communication gagneraient peut-être à inclure de meilleurs protocoles. La Garde côtière s'est déjà engagée à effectuer un examen indépendant, comme l'a indiqué la commissaire Jody Thomas au réseau anglais de Radio-Canada, la semaine dernière.

Pour conclure, je remercie le personnel de la Garde côtière, qui a travaillé très fort et de manière efficace, l'équipe de nettoyage et les gens qui ont participé au nettoyage des plages, ainsi que les citoyens inquiets comme M. O'Dea, le plaisancier qui a été le premier à alerter la Garde côtière.

Toutefois, quand on pose la mauvaise question, on obtient toujours la mauvaise réponse. Dans ce cas-ci, la question du NPD est trop limitée. Il est question des installations qui se trouvaient au poste de Kitsilano. Comment s'attaquer à ce problème de taille? Est-ce la responsabilité de l'un ou l'autre des postes de la Garde côtière? Je crois que non. Si nous voulons vraiment viser l'excellence en matière d'environnement et d'économie, nous devons avoir une vue d'ensemble. Si le but est de profiter d'un accident inacceptable pour se faire du capital politique à bon marché, alors nous pouvons envisager une stratégie axée sur certaines installations en particulier. Cependant, les installations ne sont pas les ressources sur lesquelles il faut miser pour obtenir des résultats exemplaires pour l'environnement et l'économie.

Cette année, un milliard de personnes souligneront la 45^e édition du Jour de la Terre. Oui, nous sommes liés les uns aux autres, comme nous sommes liés à l'environnement. Par ailleurs, le gouvernement met l'accent sur l'économie et l'emploi, et nous savons tous que cela pourrait donner lieu à une augmentation de la circulation maritime dans la baie English, dans la baie Howe et le long de la côte. Comme bon nombre de Britanno-Colombiens qui ont à coeur l'emploi et l'économie, nous acceptons la présence de ces navires dans nos eaux, mais seulement si un système de sécurité maritime de calibre mondial est en place.

Nous sommes à la recherche de l'excellence pour notre pays, et dans ce contexte, nous ne devons pas nous engager dans un débat polarisé, abrutissant et vide de sens. Je demande à mes collègues de l'opposition de faire preuve d'ouverture en ce qui concerne le véritable esprit d'amélioration continue afin que nous puissions protéger la sécurité maritime. C'est ce que je m'engage à faire. Je sais que c'est ce que mes collègues font. Nous ne devons pas empêcher la croissance de notre pays. Nous devons éviter cette attitude de rejet. Pour ma part, je souscris à des processus indépendants, objectifs et fondés sur des données scientifiques, qui nous fourniront des conseils éclairés pour assurer la prospérité de notre économie et protéger l'environnement de la meilleure façon qui soit.

• (1255)

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, je remercie le député de son intervention. Cependant, après toutes les affirmations qu'il a faites durant son allocution, il est difficile de savoir par quel bout commencer. J'espère qu'il appuiera la motion. La première chose que ce député de la Colombie-Britannique devrait faire, c'est écouter les Britanno-Colombiens et voter pour la motion.

Est-ce que la région du député, Vancouver Ouest, a été touchée par le déversement? Les plages y ont-elles été rouvertes? Peut-il nous dire quelles seront les conséquences pour les pêches, les mammifères marins et la faune? Je sais qu'il a siégé au comité des pêches. Il a mentionné que 2 700 litres avaient été déversés. Nous n'en sommes même pas certains. Cette estimation a été faite du haut des airs et nous ignorons toujours l'ampleur exacte du déversement.

Le député a parlé de la modernisation d'une plateforme ultra-moderne. S'il s'adressait à la Garde côtière, il apprendrait que le système d'information sur la navigation maritime, ou système INNAV, présente des problèmes qui perdurent depuis plus de huit ans. En fait, le personnel se sert de papillons adhésifs lorsque le système tombe en panne.

D'après le député, ce fut une intervention de calibre mondial. Je me demande s'il a discuté avec Fred Moxey, l'ancien commandant du poste de la Garde côtière de Kitsilano, qui est prêt à déclarer sous serment que le gouvernement ne dit pas la vérité. Les deux personnes que le député a citées mentent au sujet du rôle que le centre de Kitsilano pourrait jouer dans une intervention stratégique, ainsi que de l'équipement et des compétences que pouvait offrir le centre.

M. John Weston: Monsieur le Président, la nature de notre système parlementaire a malheureusement pour effet que l'opposition se retrouve toujours à dire « non », « arrêtez », « c'est mauvais ». J'aimerais vraiment voir mes collègues du NPD demander plutôt comment nous pourrions unir nos efforts pour nous assurer d'avoir un régime de calibre mondial, et comment nous pourrions mener l'examen indépendant promis par la Garde côtière.

Oui, j'ai parlé aux gens de la Garde côtière. J'ai parlé au directeur des opérations pendant l'intervention. J'ai pu lui confirmer que le gouvernement investissait dans l'amélioration de la réglementation en matière de transports et dans un système d'intervention par secteur, au lieu de s'en tenir à un système standard qui serait le même dans toute la province. Le gouvernement a aussi investi dans une technologie d'adaptation de la navigation. Toutes ces facettes seront encore renforcées, notamment grâce à des investissements de plus de 5 milliards de dollars dans les navires de la Garde côtière.

Il ne s'agit pas de chercher la perfection à tout prix ou de mettre un frein à ce secteur économique. Nous nous engageons plutôt à avoir un régime de calibre mondial. Nous avons pu voir cet excellent système à l'oeuvre, nous le verrons encore, et oui, nous pouvons toujours l'améliorer.

M. Adam Vaughan (Trinity—Spadina, Lib.): Monsieur le Président, la Chambre vient de se faire dire que le Canada dispose d'un système d'intervention de calibre mondial, mais qu'il devrait faire le nécessaire pour se doter d'un système d'intervention de calibre mondial. C'est l'un ou c'est l'autre, faudrait se brancher.

Les villes qui doivent composer avec un déversement se retrouvent dans une situation comparable à celles où il se produit un accident ferroviaire. Les autorités municipales ne sont pas informées. À Vancouver, notamment, elles ont été tenues dans le noir. Les plages publiques sont demeurées ouvertes, même si des substances toxiques venaient s'échouer sur le rivage, ce qui veut dire que des écoliers pataugeaient en plein dedans. Et tout ça parce que les autorités municipales n'ont pas été informées, qu'elles ont été tenues à l'écart.

Travaux des subsides

Nous avons aussi entendu, et c'est vraiment inquiétant, que tout était terminé en moins d'une heure, mais que rien ne s'est passé avant cinq heures, et ce, même si les propriétaires de yachts privés n'arrêtaient pas de communiquer avec les autorités pour dire qu'il y avait un déversement. Les conservateurs sont extrêmement proactifs dès qu'il est question de terrorisme, mais ils ne le sont jamais lorsqu'il faut assurer la sécurité publique. Pourquoi le gouvernement est-il si réfractaire aux processus environnementaux proactifs qui permettraient de bien protéger les Canadiens?

● (1300)

M. John Weston: Monsieur le Président, il est faux d'affirmer que nous ne remettons pas en question ces processus parce qu'ils sont de calibre mondial. En fait, un processus de calibre mondial requiert un examen après un tel incident et un engagement de l'améliorer.

La Garde côtière a déjà dit qu'il est possible d'améliorer les protocoles d'avertissement. Elle a informé la province et est partie du principe que cette dernière allait avertir la ville. Le message n'a pas été transmis assez rapidement; ce sera plus rapide la prochaine fois. C'est cela un processus de calibre mondial.

Calibre mondial est synonyme d'amélioration continue. Dans le cadre d'un tel processus, on examine les pratiques exemplaires dans le monde et on les adapte aux particularités canadiennes. C'est ce que la Garde côtière et le gouvernement sont déterminés à faire. Nous pouvons avoir une économie polyvalente. Nous pouvons à la fois avoir un littoral intact et exporter nos ressources. L'opposition dirait « non, arrêtez ». Je dis « oui ». Nous pouvons continuer de nous améliorer et c'est ce que nous ferons. Voilà en quoi consiste un processus de calibre mondial.

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec ma collègue, la députée de Vancouver Quadra.

Je ne sais exactement par où commencer; juste en face de mon bureau de circonscription se trouve l'une des plages les plus achalandées de Vancouver, du Grand Vancouver et de la Colombie-Britannique. Je parle de la baie English. L'accès y est encore interdit. C'est une plage où les enfants jouent, où les gens se promènent pieds nus au bord de l'eau. On y voit normalement des pagayeurs, des canoteurs et des plaisanciers s'y promener. Mais la plage est fermée.

La question n'est pas nouvelle. Je me souviens d'être intervenue à la Chambre en juin 2012 alors que le gouvernement, célébrant l'excellente Garde côtière canadienne, décidait de fermer le poste de la Garde côtière de Kitsilano. Cette année-là, les conservateurs ont agi sans prévenir la province de la Colombie-Britannique, la ville de Vancouver, le service d'incendie de la ville ou même la police. C'était une décision unilatérale. Pour célébrer la merveilleuse Garde côtière, ils ont supprimé ce poste.

Au cours des sept dernières années, depuis que les conservateurs sont au gouvernement, la recherche et le sauvetage maritime et la sécurité côtière ont subi des coupes de 34 %. La fermeture du poste faisait partie d'une série de compressions prévues.

J'entends parler de calibre mondial et de ce qui définit un tel calibre. Ce qui m'inquiète le plus, c'est qu'il a eu un déversement d'hydrocarbures et qu'il a fallu 12 heures pour que les intervenants de première ligne de Vancouver l'apprennent. Il a fallu 8 heures pour endiguer le déversement avec une estacade afin de tâcher de contenir les nappes de pétrole en surface. Les autorités de Vancouver ont mis 45 minutes pour se rendre sur les lieux et faire le nécessaire. Ce n'est pas là une intervention de calibre mondial de la part du gouvernement. Ce n'est pas très sérieux, c'est le moins qu'on puisse dire. Tout le monde a tiré la sonnette d'alarme quand les

conservateurs ont fermé la base de la Garde côtière de Kitsilano, et pas seulement elle, mais tous les centres de communications maritimes sur la côte. Les centres de Comox et de Tofino ont été fermés. Il ne reste plus que deux centres sur la côte de la Colombie-Britannique, qui est la plus longue et sans doute la plus dangereuse au Canada. Les conservateurs ont néanmoins coupé tous les liens de communication, sauf deux.

Ils ont dit qu'il n'y avait rien de mal à déménager la base de Kitsilano à l'île Lulu et qu'un aéroglisseur pourrait s'y rendre en un rien de temps. Or, il faut 35 minutes pour venir de l'île en aéroglisseur. La Garde côtière de Vancouver, où une permanence était assurée 24 heures sur 24, pouvait se rendre en cinq minutes à un navire en détresse et elle pouvait travailler avec les autorités municipales en cas de déversement d'hydrocarbures.

Nous savons tous qu'il n'y a pas que la Ville de Vancouver qui est touchée. On apprend maintenant que toutes les Premières Nations de la région mettent fin à leurs activités de pêche aux crustacés et aux poissons de fond. Des résidents de Vancouver ont eux aussi décidé de réduire leurs activités et de cesser la pêche aux crustacés et aux poissons de fond. J'habite dans une circonscription très urbaine, mais au coeur de celle-ci, à False Creek, se trouve l'une des plus grandes entreprises de pêche de la région. Tous ces intervenants doivent réduire leurs activités. Il sera beaucoup plus difficile pour certaines personnes de gagner leur vie grâce à la pêche, sans compter que le déversement s'est produit pendant la période de pêche la plus fructueuse de l'année. Il fallait pourtant s'y attendre.

Le gouvernement a fermé des centres de communications et un important poste de la Garde côtière alors que les délais d'intervention sont trop longs, et il a omis d'informer les gens de l'ampleur du déversement. La Ville de Vancouver avait pourtant averti le gouvernement actuel; je vais d'ailleurs lire la déclaration publiée par la Ville de Vancouver lorsque les fermetures ont eu lieu. Tout le monde, y compris la Ville de Vancouver et les services de police, a écrit au gouvernement afin de le supplier de rouvrir le poste de la Garde côtière de Kitsilano. La ministre de la Justice de la Colombie-Britannique qui était en poste à l'époque avait déclaré qu'il est essentiel de veiller à la protection du tissu social et à la sécurité de la population avant de faire des compressions budgétaires. Tout le monde s'est prononcé contre ces fermetures, tout le monde a dit qu'elles présentaient un danger.

● (1305)

Tout le monde se plaît à dire que 80 % du combustible déversé a été récupéré. Toutefois, le combustible de soute est toxique, épais et bitumineux, et il se compose de gouttelettes. La couche en surface est formée d'essence, dont 10 % s'évapore. Cependant, que se passe-t-il lorsque les grosses gouttelettes coulent au fond de la mer? Nous savons que, ailleurs dans le monde, le combustible de soute déversé reste au fond de la mer pendant des décennies. Or, il s'y trouve des poissons de fond, comme l'éperlan, que mes concitoyens mangent en grandes quantités, sous forme frite ou séchée. Les mollusques et les crustacés, comme les palourdes, qui se servent de leurs muscles pour fouiller dans le sable pour s'alimenter et se nettoyer, vont être touchés pendant des décennies par ces gouttelettes épaisses qui ont coulé au fond de l'océan.

Travaux des subsides

Quelles seront les répercussions de ce déversement sur l'industrie de la pêche? Que se passerait-il en cas de déversement majeur? Que se passerait-il si, comme le prévoit le gouvernement, on doublait le nombre de pétroliers qui naviguent dans ce secteur? Que se passerait-il si un de ces pétroliers causait un déversement à la suite d'un accident? Que se passerait-il dans une telle situation alors que le gouvernement ne peut même pas composer avec un déversement de 2 700 litres? C'est incroyable. Il s'agit de ma province et de ma circonscription. Des gens habitent et des enfants jouent à cet endroit. Il est inacceptable que le gouvernement soit aussi irresponsable alors qu'il a été averti à maintes reprises des risques. Le vérificateur général a déclaré que le gouvernement devait améliorer les postes de communication et augmenter les ressources et le nombre de postes de la Garde côtière. Au lieu de procéder à des compressions à cet égard, le gouvernement doit donner suite aux recommandations du vérificateur général et améliorer la sécurité maritime. À l'émission *The Fifth Estate*, on a souligné que le Canada avait l'un des pires systèmes de recherche et de sauvetage et de sécurité maritime du monde industrialisé.

Depuis que les conservateurs sont au pouvoir, ils semblent s'ingénier à niveler vers le bas. C'est une véritable course à la médiocrité. Nous en sommes là. Le problème, c'est qu'on joue avec la santé et le gagne-pain de nos concitoyens. Nous savons que le centre des Services de communication et de trafic maritimes d'Ucluelet fermera ses portes à la fin du mois. Nous savons que le premier groupe à avoir répondu à l'appel de l'autorité portuaire relativement au déversement d'hydrocarbures fermera bientôt ses portes.

Que comprend-on lorsqu'on entend l'expression « de calibre mondial »? En conférence de presse, le jour de l'incident, la première ministre de la Colombie-Britannique a affirmé que l'intervention n'était pas de calibre mondial et que la province prendrait le contrôle des activités de recherche, de sauvetage et de sécurité maritime, car elle ne pouvait pas compter sur le gouvernement fédéral pour s'en occuper. La Ville de Vancouver est intervenue en 45 minutes. L'océan et la mer ne relèvent pas du tout des compétences de ses premiers intervenants, mais ceux-ci sont prêts à se rendre sur les lieux et à faire le nécessaire, car il faut protéger les plages. C'est une question de sécurité pour les enfants, pour les gens qui travaillent là-bas, pour les pêches et pour les crustacés.

Ce n'est pas une mince affaire, et personne n'est en mesure de prévoir les effets que ce déversement aura sur les pêches au cours des prochaines décennies. On ne peut pas dire aux gens que le problème est réglé dès qu'on ne voit plus les hydrocarbures déversés; c'est ridicule. Les Canadiens ne sont pas idiots. Ils savent ce qui s'est passé dans le golfe du Mexique. Ils se rappellent aussi l'*Exxon Valdez*. Nous savons qu'il y a encore du goudron et du pétrole au fond de l'océan, où vivent les crustacés. Nous savons que ce déversement nuira à une ressource précieuse de la Colombie-Britannique.

Je ne sais pas du tout à quoi pense le gouvernement. Il en coûte 700 000 \$ par année pour maintenir le poste de la Garde côtière de Kitsilano. Il s'agit d'un seul élément de la sécurité maritime. Or, le gouvernement s'apprête à dépenser 7,5 millions de dollars pour promouvoir son budget. Le maintien du poste de Kitsilano ne coûterait même pas 10 % des fonds que le gouvernement dépensera en publicités partisans pour annoncer son budget. Où peut-on lire que le gouvernement peut, à la veille des élections, faire passer les mesures partisans avant la sécurité de la population afin de se faire réélire? Pourquoi le gouvernement conservateur cherche-t-il à gouverner alors qu'il se moque éperdument de la population et de

sa sécurité? Que cherche-t-il à faire? Pourquoi le gouvernement veut-il être réélu?

C'est inconcevable. Je me fais la porte-parole de tous ceux qui ont signé les milliers de pétitions que j'ai déposées à la Chambre, y compris des gens de ma circonscription, où s'est produit le déversement qui cause des dommages importants aux pêches et aux plages de la région. Tout ce que je peux dire, c'est que le gouvernement devrait se soucier des Canadiens s'il veut être réélu.

• (1310)

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, comme la députée le sait, j'ai pris la parole à la Chambre lorsque le gouvernement s'apprêtait à fermer le poste de la Garde côtière de Kitsilano. Un grand nombre de députés ont d'ailleurs pris à la parole pour protester. Nous avons aussi entendu, en 2010, le commissaire à l'environnement et au développement durable dire qu'il n'y avait pas de processus permettant de vérifier l'état de préparation de la Garde côtière, que les interventions lors de déversements provenant de navires étaient mal documentées et qu'il n'y avait pas de régime national pour les déversements de produits chimiques provenant de navires.

Le gouvernement a demandé l'avis d'experts. Les gens disent des années à l'avance que nous devons faire des changements, que nous devons mettre en place des systèmes et que nous devons y inclure le poste de la Garde côtière de Kitsilano. La députée pourrait-elle nous faire part de ses commentaires à ce sujet?

L'hon. Hedy Fry: Monsieur le Président, je me rappelle que j'étais présente, avec le député, des employés de la Garde côtière et des citoyens inquiets de ma circonscription, lors de la fermeture de la base de la Garde côtière à Kitsilano. Nous avons pris la parole au même rassemblement pour protester contre cette compression.

Dans mon allocution, j'ai signalé que la vérificatrice générale avait dit que nous devions consacrer plus d'argent aux ressources, aux communications, au personnel et aux postes de la Garde côtière dans notre pays si nous voulions maintenir un tant soit peu la sécurité. Le Canada est entouré de trois océans; or, nous consacrons très peu de ressources à la surveillance de nos côtes.

Plus tôt, mon collègue de la côte Nord a dit que cela ne concernait pas que Vancouver. Le plus grand port de notre pays est le port de Vancouver, tout près de chez moi. Plus de trois millions de navires, de même que des personnes et divers groupes, passent par ce port tous les ans. Ce n'est pas une blague.

Je suis heureuse de prendre la parole aujourd'hui au sujet de la motion du NPD. Nous verrons ce qui arrivera lorsque des gens commenceront à souffrir ou à mourir. Les députés ministériels en porteront la responsabilité. Ils sont déjà responsables de bien des choses, mais cela ne semble pas les déranger.

• (1315)

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée de défendre avec autant de passion la base de la Garde côtière de Kitsilano et l'écologie de nos ports et de nos plages. À nous deux, la députée de Vancouver-Centre et moi avons soulevé à 30 reprises à la Chambre des communes la question de la fermeture de la base de la Garde côtière, à la période des questions et à d'autres moments.

Travaux des subsides

Nous nous sommes aussi employées à établir un dialogue non partisan en faveur du maintien des activités de la base. Nous avons écrit à tous les députés conservateurs et néo-démocrates du Parlement pour leur proposer d'unir nos efforts afin d'exercer des pressions sur le gouvernement pour que celui-ci prenne les mesures qui s'imposent. J'aimerais que la députée de Vancouver-Centre parle de la réponse que nous avons reçue à la lettre neutre et non partisane que nous avons envoyée aux députés conservateurs du Parlement relativement à ce dossier.

L'hon. Hedy Fry: Monsieur le Président, la réponse que nous avons reçue est très brève car elle est inexistante. Les députés conservateurs de la Colombie-Britannique qui habitent sur le littoral devraient avoir honte. Ils ne semblent pas se soucier des électeurs de leur circonscription.

Dès qu'on a entendu dire qu'un déversement de pétrole avait eu lieu, le chef de mon parti a immédiatement publié un communiqué de presse annonçant qu'il annulerait les compressions et qu'il consacrerait davantage d'argent conformément aux recommandations de la vérificatrice générale, c'est-à-dire qu'il financerait des stations de communication pour rouvrir la base de la Garde côtière de Kitsilano et toute autre station nécessaire pour remettre en service toutes les ressources dont nous avons besoin. Le chef de mon parti s'est rendu sur place. Il est venu en Colombie-Britannique. Il sait de quoi il s'agit, connaît la nature du problème et sait comment le régler.

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, j'ai le plaisir d'appuyer la motion de l'opposition présentée par le NPD, qui porte sur la réouverture du poste de la Garde côtière de Kitsilano et l'annulation d'autres compressions imposées aux centres de communication maritime, qui constituent également un très important réseau de services de sécurité dans la région de Vancouver.

Les propos du député de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country illustrent parfaitement la teneur du débat d'aujourd'hui. Il a prononcé beaucoup de belles paroles sur les mesures prises par le gouvernement, mais ce n'était qu'un stratagème orwellien pour dissimuler le fait que les compressions imposées par le gouvernement à l'égard des services et des budgets ont eu pour effet de réduire les mesures de protection de l'environnement et de la population dans les régions côtières.

Je suis déçue que le député, qui devrait être à l'écoute des préoccupations des citoyens dans sa collectivité, où les plages, les pêches, les fruits de mer, la pêche au crabe et le tourisme sont très importants, se porte plutôt à la défense des mesures indéfendables de son gouvernement.

Le gouvernement a fait valoir que la santé et la sécurité des Canadiens sont ses plus grandes priorités. Or, ce n'est malheureusement qu'un mythe. En réalité, la santé et la sécurité des Canadiens ainsi que la protection de l'environnement ont été sacrifiées au profit des baisses d'impôts promises à l'approche des élections de 2015, qui ne profiteraient qu'à 15 % des familles les mieux nanties, c'est-à-dire celles qui en ont le moins besoin. Voilà la réalité.

Lorsque le député de West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country a dit souhaiter qu'on adopte une vue d'ensemble, ce qu'il voulait dire en fait, c'est que, dans le cas de ce déversement de pétrole, une surveillance aérienne a été effectuée des heures avant qu'il se passe quoi que ce soit sur l'eau. Or, c'est de cette perspective que nous devons tenir cette discussion, du point de vue de ce qui se passe au sol ou sur l'eau. Nous devons nous pencher sur les compressions que le gouvernement a faites et sur leurs conséquences.

Les compressions et les mesures de récupération ont visé de nombreux organismes responsables de la sécurité des Canadiens et des Britanno-Colombiens. Le gouvernement a imposé des compressions à la GRC en ce qui concerne ses activités sur le terrain, qui visent à lutter contre le crime organisé, la drogue et les gangs, des phénomènes qui, dans bien des cas, ont mené à la disparition et à l'assassinat de femmes autochtones. Des compressions ont été faites dans des programmes de ce genre, qui visent à garantir la sécurité des Canadiens.

En ce qui concerne la défense, la réalité est tout autre. Le gouvernement a l'impression qu'il a augmenté le financement destiné à la défense, alors qu'en fait, il l'a grandement diminué pour offrir ces allègements fiscaux.

Le gouvernement a récupéré plus de 1 milliard de dollars à Anciens Combattants Canada, alors que les anciens combattants réclament désespérément des services. Ils doivent attendre en file pour obtenir des services, sont dans l'impossibilité de parler à un être humain et doivent appeler un numéro 1-800 lorsqu'ils sont en crise en raison d'une blessure psychologique, comme le trouble de stress post-traumatique.

Pratiquer des compressions dans les programmes visant à assurer la sécurité et la santé des Canadiens est une marque de commerce du gouvernement. La sécurité maritime a fait l'objet de réductions majeures. L'enveloppe budgétaire du programme de sécurité maritime de Transports Canada n'est plus que de 57,5 millions de dollars en 2015 alors qu'elle était de 82 millions de dollars en 2007. C'est une diminution de 37 %.

Malgré tout, le gouvernement prétend protéger les services et la sécurité des Canadiens. C'est absurde. Au contraire, il met en péril les services et la sécurité des Canadiens. Le déversement d'un produit pétrolier dans le port de Vancouver en illustre bien les conséquences.

Je vais parler un peu de ma circonscription, Vancouver Quadra, qui abrite fièrement le Kitsilano Yacht Club, le Royal Vancouver Yacht Club, and le Jericho Sailing Centre.

● (1320)

De nombreuses installations accueillent les plaisanciers de Vancouver, qui partent voguer sur les eaux du port de Vancouver à bord d'embarcations de types et de tailles variés pour se divertir et faire de l'exercice, que ce soit une planche à bras, un kayak ou une planche à voile.

L'annonce de la fermeture du poste de la Garde côtière de Kitsilano a déclenché de vives protestations à Vancouver, notamment parmi les électeurs de Vancouver Quadra et ailleurs dans la région. Mais le gouvernement a fait la sourde oreille. En fait, le secrétaire parlementaire de la ministre des Pêches et des Océans a eu un comportement semblable à celui des conservateurs aujourd'hui, qui consiste à débiter une liste de nouvelles dépenses présumées pour nous faire oublier les réductions budgétaires du gouvernement dans ces mesures de sécurité très importantes.

En réponse à une lettre de M. Cotter, un important bénévole du monde de la recherche et du sauvetage dans notre ville qui dirige la Jericho Sailing Centre Association, le député de Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission a déclaré ceci:

Les fonctionnaires de la Garde côtière ont effectué une analyse exhaustive des données longitudinales sur la charge de travail du poste de Kitsilano [...] et ils sont convaincus que le système remodelé de recherche et sauvetage qui sera mis en oeuvre l'année prochaine maintiendra, grâce à un travail collectif, la grande qualité des services offerts présentement.

Travaux des subsides

C'est de la foutaise. Nous avons déjà pu constater la lenteur des interventions dans d'autres situations où des gens étaient en danger. Voici maintenant un autre cas où une intervention tardive a eu des répercussions sur l'écosystème marin et l'industrie touristique, et pourrait mettre en péril la santé des enfants qui jouent sur la plage. Le délai d'intervention de la Garde côtière a été catastrophique.

À la suite de la fuite de carburant provenant du navire *Marathassa*, survenue à Vancouver, le chef du Parti libéral a soutenu qu'il fallait protéger l'environnement ainsi que la santé et la sécurité des Britanno-Colombiens. C'est pourquoi les libéraux rétabliraient tous les services du poste de la Garde côtière de Vancouver et annuleraient les coupes imposées à la sécurité maritime. Voilà comment les libéraux ont réagi aux événements. Qu'en est-il de la réaction des conservateurs? Le ministre a pris la parole et affirmé des faussetés. Je trouve extrêmement préoccupant que les Canadiens ne puissent pas se fier au gouvernement et aux ministres pour avoir l'heure juste.

M. Cotter a pris la peine d'écrire au ministre pour lui expliquer en quoi ses propos étaient faux. Dans sa lettre au ministre Moore, il disait ceci:

Depuis le déversement de combustible de soute C du 8 avril dans la baie English, à 3 km au nord du centre de voile de Jericho, j'ai entendu divers représentants de la Garde côtière canadienne...

— ainsi que le ministre —

[...] affirmer que le poste de Kitsilano n'avait pas d'équipement d'intervention environnementale. Je sais que ce n'est pas vrai, puisque j'ai moi-même visité le poste en question et que j'ai été témoin de plusieurs interventions environnementales au cours des 25 années où j'étais à la tête du centre de voile de Jericho et qu'il était encore ouvert (1988-2013).

M. Cotter joint des photos de la péniche d'intervention environnementale qui était postée à Kitsilano et qui, à en croire le ministre et les dirigeants de la Garde côtière, n'aurait pas été disponible si le poste avait été ouvert. Ces faussetés visent à dissimuler les répercussions des compressions conservatrices et la baisse d'efficacité des interventions qui en a résulté.

Je trouve absolument consternant qu'un ministre cherche à masquer la vérité en diffusant de l'information inexacte. Les électeurs méritent à tout le moins des excuses de sa part. Ils méritent de connaître la vérité sur les échecs du gouvernement conservateur et de la Garde côtière, qui ont relégué leur santé et leur sécurité loin sur leur liste de priorités.

• (1325)

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NDP): Monsieur le Président, j'ai une question à poser à ma collègue de Vancouver. Pourrait-on considérer qu'il s'agit, d'une certaine manière, d'un signal d'alarme pour les habitants de la région, de la vallée du bas Fraser et de Vancouver? Du combustible de soute s'est échappé de ce navire. Le gouvernement a tellement mal coordonné son intervention et tellement mal compris l'urgence de la situation que c'en est presque difficile à croire.

Il est question de doubler la quantité de bitume dilué transitant par le port de Vancouver. Les conservateurs veulent à tout prix faire adopter les projets de Kinder Morgan, Northern Gateway et d'autres encore plus périlleux. Qu'arriverait-il s'il fallait qu'un déversement de grande envergure se produise? Si c'est ainsi qu'on intervient pour les déversements de cette ampleur, que doivent en conclure les Britanno-Colombiens et les Canadiens en général concernant le peu de cas que font les conservateurs de la protection de l'écosystème marin, des activités économiques qui en dépendent et de l'environnement?

Mme Joyce Murray: Monsieur le Président, la réponse, c'est que les Canadiens et les Britanno-Colombiens doivent en conclure qu'ils ne peuvent pas se fier sur le gouvernement conservateur pour dire la vérité et que les dispositions relatives à l'intervention en mer sont nettement insuffisantes en cas de déversement, quelle que soit sa taille.

Je signale que, d'après la chronologie des événements, les barrières de confinement n'ont pas été installées autour du navire avant 4 h 30 du matin. C'est pratiquement 12 heures après que les marins aient signalé le problème.

Par contraste, selon M. Cotter, si le poste de la Garde côtière avait toujours été ouvert, un véhicule d'intervention en cas de pollution causée par les hydrocarbures aurait été envoyé sur les lieux dans l'heure suivant le signalement pour commencer à contenir le déversement. Il a dit:

L'Osprey et son équipage, habiles dans le domaine du confinement de petits déversements, auraient pu commencer sur le champ l'opération de nettoyage. L'affirmation de la part de la Garde côtière canadienne...

— et du ministre —

[...] selon laquelle le poste de la Garde frontière de Kitsilano n'aurait en rien contribué aux efforts de confinement 12 heures plus tard, après deux changements de marée, dépasse l'entendement et n'est tout simplement pas crédible.

Le fait que nous ne puissions faire confiance au gouvernement conservateur est une préoccupation importante, tout comme elle devrait l'être pour tous les Canadiens.

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): C'est un problème grave, monsieur le Président. Ma collègue de Vancouver a souligné certains des aspects les plus graves du déversement à Vancouver, mais la situation n'est pas isolée. Cette fin de semaine, j'ai rencontré des gens qui travaillent pour la Garde côtière. Ils se soucient des compressions sur la côte Est. En effectuant des compressions dans la Garde côtière, le gouvernement conservateur manque à ses obligations envers tous les marins ainsi qu'envers les collectivités susceptibles d'être confrontées à un déversement de pétrole et aux problèmes de sécurité humaine connexes.

Selon ma collègue, pour quels motifs le gouvernement procède-t-il à ces compressions qui nuisent à la sécurité publique et à l'environnement en minant la capacité de la Garde côtière canadienne de faire son travail? Se pourrait-il qu'il cherche à faire des économies dans le domaine et qu'il soit disposé à mettre des gens en danger afin de pouvoir accorder des allègements fiscaux aux Canadiens les plus riches?

• (1330)

Mme Joyce Murray: Monsieur le Président, je confirme les propos du député de Malpeque au sujet des coupes dans la cueillette de données et la recherche sur les milieux marins.

Selon Peter Ross, le directeur du programme de recherche sur la pollution des océans à l'Aquarium de Vancouver, il n'y a aucun effort de surveillance intégré et à long terme des écosystèmes côtiers de la Colombie-Britannique et d'importantes lacunes existent en matière de recherche et de préparatifs d'urgence, en raison des compressions exercées par le fédéral dans les programmes d'appui à la recherche scientifique. L'absence de données de référence complique la tâche des scientifiques qui évaluent l'impact du déversement. D'après lui, « notre capacité à comprendre l'océan et à documenter l'impact que nous avons sur lui laisse sérieusement à désirer. Par conséquent, il nous est très, très difficile de le protéger. »

Travaux des subsides

Il en est ainsi partout au pays. Pourquoi coupe-t-on de manière si aberrante dans le financement de très importants travaux de recherche? Comme mon collègue de Malpeque l'a fait remarquer, c'est pour offrir un allègement fiscal aux familles qui en ont le moins besoin, c'est-à-dire à la tranche de 15 % des familles canadiennes les mieux nanties. C'est une honte.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Avant que nous ne reprenions le débat, je souligne qu'aujourd'hui, à quelques occasions, certains députés ont mentionné le nom de leurs collègues, généralement lorsqu'ils citaient leurs propos. Je rappelle à la Chambre que, même dans le contexte d'une citation, il faut désigner le député cité par son titre ou le nom de sa circonscription. C'est une consigne que nous devons respecter.

Reprenons le débat. Le député de Skeena—Bulkley Valley a la parole.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, je vais partager mon temps de parole cet après-midi. Je prends bonne note de votre rappel concernant le nom des députés à la Chambre.

[Français]

J'ai le plaisir et l'honneur de faire un discours au sujet de cet incident. Toutefois, cela est à difficile à dire, puisque les événements de la semaine dernière ont touché la Colombie-Britannique, d'où je viens, et ses citoyens.

Le déversement de combustible dans le port de Vancouver est très inquiétant, et les événements de la semaine dernière devraient sonner l'alarme. À cause des compressions effectuées par les conservateurs en ce qui a trait à la protection de nos eaux côtières, de notre économie et de notre environnement, la capacité d'intervention en cas de déversement en Colombie-Britannique est nettement insuffisante.

D'ailleurs, ce n'est pas seulement moi qui le dis. En 2010, le vérificateur général a fait clairement valoir le même problème par rapport à cet enjeu: non seulement le gouvernement conservateur n'a pas de plan pour protéger nos eaux côtières, notre économie et notre environnement marin, mais il fait aussi passer l'industrie pétrolière avant les gens de la côte Ouest.

Pour moi et mes concitoyens de la Colombie-Britannique, la réaction ou plutôt le manque de réaction de la part du gouvernement conservateur face à cette situation est incroyable.

[Traduction]

Nous voulons situer le débat dans son contexte. En Colombie-Britannique, l'industrie des fruits de mer rapporte 1,7 milliard de dollars à l'économie provinciale. Le tourisme rapporte 1,5 milliard de dollars par an et est en pleine croissance. Ces deux industries, qui dépendent dans une large mesure de la protection de notre littoral, emploient 45 000 personnes en Colombie-Britannique. Ne serait-ce que pour des considérations économiques, on pourrait s'attendre à ce que le gouvernement soit, à tout le moins, soucieux de protéger l'environnement et de maintenir les services qui s'y rapportent.

Examinons le déversement survenu le mercredi 8 avril dans le port de Vancouver, le port le plus achalandé et le plus grand du Canada. Je vais passer en revue la chronologie des événements, car il est important, dans le cas qui nous intéresse, de présenter les faits — non de faire de la propagande et de se perdre en hyperboles, à l'instar du gouvernement — concernant l'eau et le littoral de la Colombie-Britannique, et de faire état des conséquences qu'ont les compressions faites par les conservateurs à l'égard de la protection du littoral. Je parle non seulement des compressions à la sécurité maritime en

général, mais aussi de la fermeture du centre d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, de divers centres de communications maritimes et, plus particulièrement, de la fermeture du poste de la Garde côtière de Kitsilano. Il s'agit de l'un des postes de la Garde côtière les plus occupés au Canada et, par surcroît, il se trouve tout près du lieu où ce déversement est survenu.

J'aimerais me pencher sur la chronologie des événements. Il est impossible de nier que la vérificatrice générale avait déjà exprimé des préoccupations en 2010, il y a maintenant cinq ans. Elle avait écrit ceci:

Les plans de gestion des urgences ne sont pas tous à jour

La Garde côtière canadienne n'a pas adopté d'approche nationale pour la formation de son personnel, la mise à l'essai de ses plans et l'entretien de son équipement

Il n'y a aucun processus permettant de vérifier l'état de préparation de la Garde côtière canadienne

Les interventions lors de déversements provenant de navires sont mal documentées

Il n'y a aucun régime national pour les déversements de produits chimiques provenant de navires.

Voilà l'avertissement que la vérificatrice générale a donné au gouvernement il y a maintenant cinq ans. Qu'a fait le gouvernement en réponse à cet avertissement? Il a encore réduit le budget de la Garde côtière et du ministère des Pêches et des Océans sur la côte Ouest et il a fermé des postes. En outre, pour porter le paradoxe à son comble, le gouvernement s'est employé à accroître le transport de produits dangereux dans les eaux côtières où s'est produit le déversement de la semaine dernière, notamment en cherchant à imposer la construction de l'oléoduc Northern Gateway, d'Enbridge, et de l'oléoduc Kinder Morgan. Ensemble, ces oléoducs, qui traverseraient les eaux de la Colombie-Britannique, permettraient de transporter plus de 1,5 million de barils de bitume dilué par jour.

Parlons un peu du déversement produit par le *Marathassa*. Mercredi soir, à 17 heures, des marins ont remarqué qu'une pellicule lisse flottait sur l'eau du port de Vancouver. Ils ont alerté la Garde côtière, qui a transmis l'information à Port Metro Vancouver. On aurait pu croire qu'un déversement d'hydrocarbures dans un endroit aussi occupé, qui compte plusieurs plages et où les touristes sont nombreux, déclencherait une intervention rapide.

● (1335)

À six heures, soit une heure plus tard, les autorités portuaires ont envoyé un bateau. La Western Canada Marine Response Corporation a été informée trois heures plus tard. Quatre heures et demie après, des équipes de la WCMRC sont arrivées sur les lieux. Ce n'est que le lendemain matin, à quatre heures, que la Garde côtière a pu identifier l'origine du déversement, même si les gens qui prenaient place dans les voiliers et les embarcations de plaisance qui s'étaient rendu compte de l'incident avaient informé la Garde côtière et les autorités portuaires de l'origine exacte du déversement. Ils étaient passés juste à côté du navire et avaient pu voir le pétrole s'écouler. La Garde côtière n'a informé la ville que 12 heures plus tard. On pourrait croire qu'il aurait été approprié d'informer la ville de Vancouver, en raison de toutes les plages situées sur son territoire, où les gens se baignent, et du littoral dont profitent la population locale de diverses façons, pour promener leur chien notamment. Ce n'est que plus de 12 heures plus tard, soit à 5 h 53, que les équipes d'intervention ont mis en place une estacade flottante autour du bateau. En fait, c'était douze heures et demie plus tard, pour être exact.

Travaux des subsides

Voilà ce que le gouvernement actuel qualifie d'intervention de calibre mondial, ou de préparation de calibre mondial aux situations d'urgence pétrolière. Tout au long du débat qui a eu cours sur la côte Ouest au sujet des oléoducs, les conservateurs n'ont cessé de dire aux Canadiens et aux gens de la Colombie-Britannique de ne pas s'en faire par ce que nous avons des systèmes de calibre mondial. Eh bien, c'était un mensonge de calibre mondial. Ce que nous avons vu en réalité, ce que nous a révélé ce déversement survenu tout près de la ville de Vancouver où vivent des millions de gens, où se trouvent tous ces navires et supposément l'équipement dont nous avons besoin pour réagir à ce genre de situation — c'est-à-dire là où sont les services de nettoyage —, c'est qu'il a fallu douze heures et demie pour que les secours arrivent et mettent en place une estacade flottante autour du navire d'où provenait le déversement.

Ce qu'il y a de tragique non seulement avec ce genre de déversement, mais aussi avec les millions de barils de bitume que le gouvernement voudrait faire transporter sur nos cours d'eau, c'est que beaucoup de ces hydrocarbures coulent au fond. La mise en place d'estacades flottantes ne constitue qu'une mesure modeste et partielle. Toutefois, ceux qui estiment qu'il s'agit là d'une opération de nettoyage, que les lieux sont ainsi nettoyés après un déversement, devraient revoir leur position. On ne récupère habituellement que de cinq à dix pour cent des hydrocarbures déversés. Ils appellent cela un nettoyage.

J'ai deux jeunes enfants. Si je leur demande de faire le ménage de leur chambre et qu'après avoir fait cinq à dix pour cent du travail, ils me disent: « Papa, j'ai terminé. » Je dirais, comme la plupart des parents, j'imagine: « Pas encore les enfants. Le ménage n'est pas fait. Occupons-nous maintenant des 90 % qui restent. »

Lorsqu'il s'agit de la chambre d'un enfant, nous pouvons en rire. Toutefois, quand nous parlons de 90 à 95 % du pétrole d'un déversement qui se retrouve dans notre environnement, qui imprègne nos côtes, qui est ingéré par les poissons et intégré dans nos écosystèmes, ce n'est pas seulement l'environnement qui en souffre, mais également notre économie. Comme nous l'avons vu sur la côte du golfe du Mexique et lors du déversement de l'*Exxon Valdez* en Alaska, au nord de là où je vis, cela peut être dévastateur.

Nous savons que c'était un accident, mais quand même un accident qui était presque inévitable à cause de la façon dont nous traitons ces choses, avec un gouvernement qui sabre constamment dans les lois environnementales, qui réduit et vide de leur substance les protections environnementales contenues dans la Loi sur les pêches, la Loi sur la protection des eaux navigables, etc. Il aggrave le problème: il ne se contente pas de nous enlever nos protections légales, mais il va encore plus loin et coupe dans les services mêmes dont nous avons besoin.

Demain, ces types-là vont nous présenter ce budget équilibré et les gens se demanderont comment ils ont pu y arriver. Voilà comment. Voilà les choix qu'ils ont faits; ils ont privé les Canadiens des mesures de protection fondamentales dont ils ont besoin.

L'ancien commandant du poste de la Garde côtière de Kitsilano, le commandant Moxey, a déclaré que si le poste de Kitsilano, qui avait un bateau capable d'effectuer exactement ce genre de manœuvre, avait été opérationnel — ce qui aurait été le cas si le poste n'avait pas été fermé — la Garde côtière aurait pu être sur les lieux en six minutes.

Or, quelle a été la réaction des conservateurs? Il a fallu attendre douze heures et demie avant que l'estacade soit mise en place. Voilà ce qu'ils appellent des mesures de protection.

Voilà qui laisse songeur. Avec l'approche des élections, pour lesquelles chacun commence à se positionner, seul un gouvernement bouffi d'arrogance, qui tient tout le monde pour acquis, tiendrait un pareil discours aux Britanno-Colombiens, qui ont profondément à cœur de protéger leur côte, non seulement pour eux, mais pour tous les Canadiens. Seul un gouvernement qui tient les gens pour acquis prendrait les mesures qu'il a prises. Voilà qui sonne l'alarme. C'était un déversement, un déversement important. Toutefois, à l'échelle mondiale et à la lumière de ce qui est projeté et de la menace posée par les conservateurs et leurs amis du secteur pétrolier, il s'agit d'un déversement mineur par rapport aux déversements que pourrait causer un plus gros navire.

● (1340)

Si, à l'instar du rapport du vérificateur général, des projets de loi d'initiative parlementaire que nous présentons dans cette enceinte et du sondage mené auprès des habitants de la Colombie-Britannique, cela n'arrive pas à réveiller le gouvernement, bientôt, à l'automne 2015, les Britanno-Colombiens et tous les autres Canadiens se chargeront non seulement de le réveiller, mais aussi de le mettre dehors.

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusksing, NPD): Monsieur le Président, mon collègue vise dans le mille. Voilà un gouvernement auquel on ne peut faire confiance. C'est un gouvernement qui a pris des mesures nuisibles pour l'environnement et le tourisme.

Les conservateurs ont mis en place des mesures législatives sur l'assurance-emploi à la suite desquelles ils ont dû reculer et corriger les changements apportés. Le tourisme est très important pour l'Algoma Central Railway et ils voulaient le sacrifier. C'est incroyable. L'industrie touristique aurait perdu des millions et des millions de dollars, et le gouvernement a fait la sourde oreille.

En matière d'environnement et de sécurité ferroviaire, on n'a qu'à penser à l'accident de Lac-Mégantic. Il ne s'agit pas seulement de l'environnement, mais également des répercussions sur l'économie et de la sécurité.

Mon collègue a beaucoup à dire sur le sujet, j'en suis sûr, mais il pourrait peut-être nous parler des changements que le gouvernement a faits et qui ont eu des conséquences négatives sur la vie des Canadiens et la survie des collectivités.

M. Nathan Cullen: Monsieur le Président, voici ce qui se passe dans la réalité, et c'est ça qui est important. Les conservateurs ont le droit d'avoir les convictions qu'ils veulent, mais ils n'ont pas le droit de trafiquer la réalité. La réalité, c'est que les conservateurs ont imposé une réduction de 25 % des effectifs de première ligne sur la côte de la Colombie Britannique. C'est une décision qu'ils ont prise.

Les conservateurs se présentent comme de bons gestionnaires et d'excellents intendants de l'économie, mais là encore, la réalité est tout autre: 400 000 emplois de perdus dans le secteur de la fabrication, et une croissance de l'emploi anémique et même atroce, aux dires du gouverneur de la Banque du Canada. C'est ça la réalité. Bien sûr, les conservateurs nient tout cela, mais ce que les gens ont constaté, après la marée noire de mercredi dernier, à Vancouver, que dans la réalité, ils ont un gouvernement indifférent, insensible et incapable de régler une situation qui nous préoccupe tous. Lorsqu'il y a une marée noire, on s'attend tous à ce que le gouvernement intervienne.

Travaux des subsides

Le gouvernement a la responsabilité de protéger les citoyens. Qu'il refuse de le comprendre ou qu'il en soit incapable, peu importe, car c'est la réalité qui compte. Cette situation est une menace pour l'environnement, l'économie et le mode de vie de la côte britanno-colombienne.

• (1345)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, il est important de rappeler que le Canada est une nation exportatrice. Qu'il s'agisse d'Halifax, de Churchill ou, comme c'est le cas aujourd'hui, de Vancouver, le potentiel de croissance du Canada réside en grande partie dans ses exportations.

Notre gouvernement national a la responsabilité fondamentale de donner à tous les Canadiens l'assurance qu'il maîtrise parfaitement un dossier qui a une incidence sur la sécurité, et qu'il prend les mesures nécessaires pour assurer la protection de notre environnement.

Les compressions budgétaires décidées par le gouvernement conservateur ont des répercussions sur l'environnement, ce qui ne contribue guère à rétablir la confiance dont notre économie a grand besoin.

J'aimerais savoir si le député a quelque chose à annoncer, puisque le budget sera présenté demain. Le gouvernement aura alors une excellente occasion de montrer aux Canadiens qu'il est bien conscient de l'importance de nos ports et de notre environnement.

M. Nathan Cullen: Monsieur le Président, gouverner et, a fortiori, présenter un budget, c'est avant tout faire des choix entre différentes priorités.

Nous constatons aujourd'hui qu'il y a encore plus de fuites dans le budget des conservateurs que dans le *Titanic*. Nous avons en effet connaissance de pratiquement tous les détails du budget. On voit bien qu'ils sont résolus à privilégier les Canadiens les plus fortunés et à réduire le financement alloué aux services, comme l'inspection des voies ferrées, l'inspection des bateaux, l'inspection des aliments, bref, les services qui comptent pour les Canadiens.

Pour répondre à la question posée par mon collègue au sujet du commerce, j'ai présenté un projet de loi à la Chambre il y a à peine deux semaines. Je demandais au gouvernement non seulement de protéger davantage nos cours d'eau et nos océans, qui sont aussi des éléments importants de notre économie, notamment lors du transport du pétrole par pipeline ou par superpétrolier, mais aussi de garantir une valeur ajoutée.

Tous les pipelines dont nous discutons aujourd'hui, celui que le gouvernement veut absolument faire passer par Vancouver jusque vers le Nord, le pipeline Keystone et ainsi de suite, servent à acheminer des exportations brutes. Les habitants du Nord-Ouest de la Colombie Britannique aimeraient savoir, avec raison d'ailleurs, quels sont les risques par rapport aux avantages. Or, par ses compressions budgétaires et sa négligence, le gouvernement augmente constamment ces risques, et par ses politiques d'exportation de nos ressources naturelles à l'état brut, il diminue constamment les avantages.

Dans ma région, tout le monde en est parfaitement conscient, et je suis sûr que c'est la même chose pour l'ensemble des Canadiens. Un gouvernement qui persiste dans cette voie sur les plans économique et environnemental est un gouvernement qui nuit à notre économie et qui va se nuire à lui-même politiquement.

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Monsieur le Président, on trouve le mot « urgent » dans la version anglaise de la motion à l'étude aujourd'hui. Il s'agit incontestablement du mot juste.

D'entrée de jeu, j'aimerais citer Kai Nagata, qui a écrit ce qui suit dans le blogue de l'organisme Dogwood Initiative:

Il y a une semaine, les Vancouverois ont appris à leur réveil qu'il s'était produit un déversement de combustible de soute en provenance d'un vraquier de grain ancré dans la baie English. Aucune raison de paniquer, n'est-ce pas? Il faisait soleil, le temps était calme et une petite brise soufflait à peine: une occasion idéale pour le gouvernement fédéral de faire la démonstration de sa capacité d'intervention « de calibre mondial » en cas de déversement.

On se rend maintenant compte à quel point cette expression est vide de sens. À la suite du cafoillage total des autorités fédérales, une chose est claire: il est absolument insensé d'autoriser Kinder Morgan à faire circuler tous les ans 408 pétroliers transportant du brut dans la baie Burrard. Le *Marathassa* a déversé l'équivalent de 17 barils de pétrole; les pétroliers Aframax transportent 800 000 barils de pétrole.

Alors, que font les habitants de la Colombie-Britannique lorsqu'on leur dit qu'ils doivent s'attendre à ce que de plus en plus de pétrole vienne souiller les côtes de leur province? Ils se retroussent les manches et canalisent leur mécontentement dans des actions productives.

Une action productive, ce serait se débarrasser d'un gouvernement qui affiche autant de mépris pour le littoral de la Colombie-Britannique, dont la priorité est de fermer la station de la Garde côtière de Kitsilano pour pouvoir économiser 700 000 \$, mais qui n'hésite pas à dépenser 7,5 millions de dollars pour faire la promotion de son budget et de ses succès politiques.

Les gens en sont bien conscients sur la côte. J'habite dans une circonscription de l'île. Au cours des deux dernières semaines, un certain nombre de gens m'ont dit le gouvernement les dégoûtait. Que ses priorités, comme l'a dit mon collègue de Skeena—Bulkley Valley, étaient complètement tordues. Le 19 octobre, ou dès que possible, nous devons nous débarrasser d'un gouvernement qui s'intéresse si peu au littoral de la Colombie-Britannique.

La fermeture d'une station de la Garde côtière n'est peut-être pas un sujet très important pour les habitants du centre du Canada, mais c'est très important. Le gouvernement a fermé non seulement la station de Kitsilano, mais aussi le centre des Services de communications et de trafic maritimes d'Ucluelet. Il va bientôt fermer les centres des Services de communications et de trafic maritimes de Vancouver et de Comox, ce qui va représenter une réduction de 25 % des effectifs de la Garde côtière de la Colombie-Britannique.

Qu'est-ce que cela signifie pour Ucluelet, qui n'est pas très loin de là où j'habite à Victoria? Cela signifie que, dans cette station, un responsable, 17 préposés aux communications et au trafic maritimes, cinq techniciens électroniques et deux préposés administratifs vont perdre leur emploi.

Il s'agit d'un déversement assez mineur, toutes choses étant relatives, mais ce fut un réveil brutal pour tous les habitants de la côte. On ne peut pas, en toute conscience, fermer ces stations. L'analyse de rentabilité est tout simplement ridicule. C'est de la pure folie, et les gens le voient bien.

Nous ne sommes pas les seuls à dénoncer cette situation. Le commissaire au développement durable l'a dit il y a 10 ans, lorsqu'il a démontré que nous étions incapables de faire face ne serait-ce qu'à un modeste déversement d'hydrocarbures. Avec l'augmentation considérable du nombre de pétroliers qui vont passer par là, comment allons-nous pouvoir faire face à ce genre de situation si le gouvernement continue de fermer les stations? Ses priorités sont vraiment tordues.

La station de la Garde côtière de Kitsilano a déjà fait l'objet d'une motion à l'occasion d'une journée de l'opposition. Je tiens à féliciter mon collègue, le député de New Westminster—Coquitlam, d'avoir bien piloté ce dossier et d'avoir présenté cette motion il y a déjà quelque temps, en juin 2012.

Travaux des subsides

L'opposition officielle ne se lasse pas de dénoncer cette situation. Mais qu'a fait le gouvernement? Absolument rien. En fait, le député conservateur de Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission a dit, en répondant à une question d'un autre de mes collègues à l'époque, que la Chambre pouvait être assurée que la sécurité ne serait pas compromise par cette fermeture. Il s'était même vanté que le nouvel aéroglisseur pourrait « offrir de meilleurs services dans cette zone ». Mais, comme nous l'avons découvert, les aéroglisseurs ne peuvent apparemment pas intervenir en cas de déversement. Ils ne sont pas faits pour cela. Le gouvernement s'en est rendu compte à l'occasion, fort heureusement, d'un relativement petit déversement de combustible de soute toxique.

Le ministre des Pêches et des Océans avait déclaré au Parlement que « le niveau des services de recherche et de sauvetage à Vancouver [...] sera maintenu tel quel ». La folie de cette déclaration a été démontrée la semaine dernière. Pour que les secours arrivent sur place, il n'a pas fallu attendre les six minutes que l'ancien commandant de la base nous avait dit qu'il faudrait pour sortir le bateau, installer les barrages flottants, et cetera. Ni même les 35 minutes requises depuis la station de Sea Island. Non, il a fallu attendre six heures.

• (1350)

Enfin, 12 heures et demie plus tard, les responsables de la sécurité publique et des fermetures de plages à Vancouver se sont fait dire qu'il y avait eu un tout petit problème. « Houston, nous avons un problème. Vancouver, nous avons un problème. Canadiens, nous avons un problème. » Il existe un lien direct avec le choix que le gouvernement a fait de fermer un poste de la Garde côtière pour réaliser des économies de 700 000 \$.

Je tiens à féliciter mon collègue du leadership dont il a fait preuve en soulevant cette question à maintes reprises, tandis que le gouvernement actuel prétendait: « Il n'y a aucun problème. Ne vous inquiétez pas et soyez heureux. » Non, nous ne sommes pas heureux dans la zone côtière de la Colombie-Britannique. Nous sommes au contraire très inquiets. Pourquoi? Comme l'a indiqué M. Tollefson, professeur à l'Environmental Law Centre de l'Université de Victoria, nous nous en sommes tirés à bon compte, cette fois-ci. Le bâtiment aurait pu être beaucoup plus gros, les conditions bien pires et les délais de réaction beaucoup plus longs.

Je m'explique. D'abord, le lieu. Même si on fait abstraction de la proximité du poste fermé de Kitsilano, le déversement s'est produit remarquablement près d'un poste de la Garde côtière à Sea Island. Que se serait-il passé s'il avait eu lieu à mi-chemin entre Victoria et Vancouver, à Turn Point? À l'audience de l'Office national de l'énergie, on a indiqué que Turn Point était la partie la plus difficile du trajet entre Vancouver et les eaux internationales. Les marées et les courants dans cette zone peuvent être redoutables.

Deuxièmement, les conditions. Le déversement s'est produit en plein jour, dans des eaux calmes et protégées. Que serait-il arrivé s'il s'était produit la nuit et lorsque les courants sont forts? S'il s'était produit pendant une tempête?

Le *Marathassa* est un navire céréalier tout neuf construit au Japon. Il est grand, mais beaucoup de navires qui croisent dans ces eaux sont beaucoup plus imposants. Que serait-il arrivé si l'incident avait touché un autre navire dans le port ce jour-là, comme le porte-conteneurs *Hyundai Global* qui fait 340 mètres de long, et dont la jauge brute est deux fois plus importante que celle du *Marathassa*? Bien sûr, il y a aussi le scénario catastrophique d'un navire-citerne rempli de bitume.

Le *Marathassa* battait pavillon chypriote et appartient à une société grecque qui, semble-t-il, collabore pleinement avec les autorités canadiennes pour payer les frais de dépollution. Toutefois, à cause de la prévalence des pavillons de complaisance, il est très difficile d'exiger des comptes des propriétaires. Qui paie? Dois-je rappeler à la Chambre que le déversement catastrophique de l'*Exxon Valdez* a entraîné des coûts de 7 milliards de dollars? En ce moment, la responsabilité maximale est de 1,3 milliard de dollars. Au-delà de cette limite, c'est le contribuable qui assume les coûts. Et je ne parle pas que des coûts de dépollution; il y a aussi les coûts écologiques.

Le produit en cause était du combustible de soute. Je reconnais avec les députés que c'est là une substance très toxique, mais le bitume dilué est bien pire. Il coule, et il contient des diluants chimiques hautement toxiques.

L'une des nombreuses lacunes de l'examen complaisant que l'Office national de l'énergie a fait des plans d'expansion du pipeline Kinder Morgan à Vancouver a été le refus d'évaluer dans quelle mesure un certain nombre de déversements chroniques qui pourraient se produire accroîtraient le risque s'il y avait un problème de collision avec des pétroliers.

Il y a eu une rupture complète des communications à Vancouver. Des représentants du gouvernement ont donné une réponse stupide en disant que la réaction était excellente, qu'ils allaient récupérer 80 % du déversement dans la baie English. Comme l'a dit Fred Moxey, ancien commandant d'une base de la Garde côtière, ce n'est tout simplement pas vrai. C'est probablement faux. Ils seront loin du compte.

M. Ross, de l'aquarium de Vancouver, a abordé un autre point. Il a été l'un des nombreux scientifiques du MPO qui ont été congédiés par le gouvernement fédéral, qui a sabré à coups de millions de dollars le budget de ce ministère en 2012. Selon M. Ross, on ne sait pas clairement qui doit surveiller les effets d'un déversement. C'est effectivement le rôle de la Garde côtière de réagir immédiatement après l'incident, mais nous ne savons pas qui est censé se charger de la surveillance. M. Ross le fait de sa propre initiative, à l'aquarium de Vancouver. On espère que le gouvernement s'est ressaisi et fait sa propre surveillance. Toutefois, comme plus d'une cinquantaine de scientifiques ont perdu leur poste, notamment M. Ross, dont le programme de toxicologie marine a été éliminé, on peut se demander si ce travail se fera.

La surveillance pose problème. Nous constatons clairement que cette excellente intervention a été tout le contraire.

• (1355)

La motion, que je recommande à la Chambre, nous rappelle l'urgence de la situation. Nous devons rouvrir ces postes de la Garde côtière et éviter de fermer les autres. Nous devons agir en Colombie-Britannique pour protéger ce bien sacré qu'est notre environnement côtier.

Le président suppléant (M. Bruce Stanton): Lorsque la Chambre reprendra le débat sur cette question, vraisemblablement plus tard dans la journée, il restera cinq minutes au député de Victoria pour des questions et des observations.

*Déclarations de députés***DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS**

[Français]

LE BUDGET

M. Jean-François Fortin (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, FD): Monsieur le Président, en prévision du budget fédéral de demain, je lance un ultime appel au gouvernement pour qu'il aide les communautés, les familles de la classe moyenne et les ménages les moins fortunés, plutôt que les grandes entreprises et les contribuables les plus riches.

Demain, le gouvernement va reconduire et annoncer des mesures fiscales, dont le fractionnement du revenu, qui profiteront de manière marquée aux contribuables les plus aisés. Au total, uniquement en 2015, ce sont 2,5 milliards de dollars qui iront dans les poches de ceux qui ont déjà de l'argent. Les familles ordinaires devront se contenter de miettes.

Le gouvernement pourrait plutôt réinvestir dans le secteur du transport par le maintien et la mise aux normes des infrastructures ferroviaires et maritimes. Il pourrait ajouter une deuxième phase au programme de développement forestier de l'Est du Québec pour la forêt privée. Il pourrait valoriser la recherche scientifique à l'IML, financer des logements abordables et mettre en avant une réelle contribution dans les plans de relance pour les régions.

Demain, les citoyens espèrent que le fédéral se focalisera sur les familles qui en ont le plus besoin et sur leurs communautés.

* * *

● (1400)

[Traduction]

LAWRENCE ROSIA

M. John Barlow (Macleod, PCC): Monsieur le Président, en 1945, alors que la Seconde Guerre mondiale venait de prendre fin, un jeune homme de 16 ans cherchait sa voie. Lawrence Rosia l'a trouvée, et elle l'a mené à la caserne de pompiers de Bellevue.

Le 11 avril dernier, Lawrence est décédé après 70 ans de bons et loyaux services à la caserne de Bellevue. Il était le pompier volontaire ayant les plus longs états de service au Canada, un exploit absolument exceptionnel qui remplit de fierté les résidents de Crowsnest Pass.

Au cours de sa carrière, celui qu'on surnommait affectueusement Lolly a été un mentor et une source d'inspiration pour une multitude de jeunes pompiers. Il leur a fait comprendre ce que sont réellement la compassion, le dévouement, la bravoure et la moralité.

Pour son engagement communautaire, Lawrence a reçu la Médaille du jubilé de la reine et la médaille de pompiers pour services distingués. Il était l'incarnation de ces bénévoles sur qui comptent autant les régions rurales.

Lawrence a consacré sa vie à sa foi, à sa localité et à sa famille. Pour lui, l'essentiel, c'était que ceux qu'il aimait en aient conscience.

Lolly peut avoir l'assurance que ses amis, sa famille et les résidents de Crowsnest Pass l'aimaient. Il leur manquera, mais son esprit de bénévolat lui survivra.

* * *

[Français]

LES PRIX ZÉNITH

M. Pierre Dionne Labelle (Rivière-du-Nord, NPD): Monsieur le Président, la semaine dernière, la Chambre de commerce et

d'industrie de Saint-Jérôme a remis ses prix Zénith, lors de son 40^e gala. Je tiens à souligner la persévérance et le leadership des entreprises et des organismes communautaires de Rivière-du-Nord. C'est par la force de leur engagement, de leur innovation, de leur détermination et de l'implication de leurs employés que nos entreprises privées et nos entreprises d'économie sociale atteignent leur zénith.

Les derniers budgets présentés par le gouvernement conservateur ont donné inutilement des baisses d'impôt démesurées aux grandes sociétés qui, de leur côté, n'ont pas réinvesti ces gigantesques liquidités dans notre économie. Pour une fois, le budget doit miser sur les PME, qui sont les piliers de nos collectivités et les créatrices de 80 % de tous les nouveaux emplois.

Appuyons nos PME, aidons les petites et moyennes entreprises, car elles sont la charpente de notre économie.

* * *

[Traduction]

MARK REEDS

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière fut une source d'émotions discordantes pour les anciens de l'Attack d'Owen Sound. Le 15 avril, l'entraîneur de l'Attack, Mike Stothers, a été nommé entraîneur de l'année de la Ligue américaine de hockey. M. Stothers a été pendant cinq saisons entraîneur de l'Attack d'Owen Sound, et il est l'entraîneur qui a fait remporter le plus de victoires à cette équipe.

Le jour précédent, le 14 avril, le monde du hockey a perdu l'une de ses plus grandes personnalités. L'ancien entraîneur de l'Attack et entraîneur adjoint des Sénateurs d'Ottawa, Mark Reeds, a malheureusement perdu son long combat contre le cancer.

Mark a fait carrière dans la LNH au sein des Blues de St. Louis et des Whalers de Hartford. Il a été entraîneur-chef de l'Attack pendant quatre saisons et c'est lui qui, pour la première fois, a réussi à mener cette équipe au championnat de l'Ontario Hockey League. Le succès qu'il a connu à Owen Sound a su attirer l'attention des Sénateurs. Reeds était un joueur et un entraîneur estimé et il manquera beaucoup au monde du hockey.

Mark Stothers et Mark Reeds ont tous les deux réussi à faire passer des joueurs qu'ils entraînaient dans les grandes ligues, notamment Bobby Ryan, Andrew Shaw, Brad Richardson et Wayne Simmonds. Ce sont deux anciens et deux entraîneurs exemplaires de l'Attack.

D'une part, je félicite Mike Stothers et, d'autre part, je remercie Mark Reeds des souvenirs qu'il nous laisse. Qu'il repose en paix.

* * *

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Mme Joyce Murray (Vancouver Quadra, Lib.): Monsieur le Président, le déversement de combustible de soute, la semaine dernière, dans la baie English fait ressortir l'effet dévastateur des compressions de plusieurs millions de dollars qu'a faites le gouvernement dans la sécurité maritime et de sa mauvaise décision de fermer le poste de la Garde côtière de Kitsilano à Vancouver.

Le ministre de l'Industrie a répété que l'intervention en réaction à cet accident était de calibre mondial, alors que c'est tout le contraire. En fait, la suite des choses nous a montré que ses propos étaient absolument inexacts.

Déclarations de députés

L'ex-commandant du poste de la Garde côtière de Kitsilano, Fred Moxey, a dit qu'il leur aurait fallu six minutes pour intervenir; or, il a fallu à la Garde côtière de Richmond plus de six heures pour intervenir et 12 heures pour contenir le pétrole.

Ce déversement toxique a souillé notre arrière-port et des plages par une belle journée où la mer était calme. Alors, on imagine ce qui serait arrivé s'il y avait eu un déversement à grande échelle dans un secteur éloigné de la côte. Le gouvernement n'était pas du tout préparé à réagir comme il se doit et a failli à sa tâche de mener l'intervention.

Les résidents et les bénévoles maritimes de Vancouver, de même que les experts, avaient exprimé énergiquement leur opposition à la fermeture du poste de la Garde côtière de Kitsilano. Les libéraux le rouvriraient et rétabliraient les services de sécurité maritime dans notre région.

* * *

● (1405)

LES PRIX D'EXCELLENCE POUR LE BÉNÉVOLAT DE RICHMOND HILL

M. Costas Menegakis (Richmond Hill, PCC): Monsieur le Président, vendredi dernier, j'ai eu le privilège d'assister à la 53^e cérémonie de remise des prix d'excellence pour le bénévolat de la ville de Richmond Hill. Cette célébration magnifique a été l'occasion de remercier les bénévoles qui ont déployé des efforts exceptionnels pour contribuer à notre collectivité. Ces bénévoles, qui ont généreusement offert leur temps et leurs talents, ainsi que leur compassion et leur inlassable dévouement, améliorent le sort de nombreux habitants de Richmond Hill et, bien sûr, de toute la région d'York.

J'aimerais profiter de l'occasion pour féliciter moi aussi les lauréats des prix d'excellence pour le bénévolat de cette année: Sherry Caldwell, Cathy Danton, Anneli Leivo, Asad Malik, Chuck McClelland, Louise Wilson, Haopeng Yang et Arthur Zhou, ainsi que la Société royale d'astronomie du Canada de Toronto-Centre. Je les remercie tous pour les services exceptionnels qu'ils ont rendus.

Je remercie tous les bénévoles de Richmond Hill et d'ailleurs qui oeuvrent dans leur collectivité et dans notre pays. Sans eux, nous ne jouirions pas de la même qualité de vie.

* * *

[Français]

RACHEL THIBEAULT

Mme Charmaine Borg (Terrebonne—Blainville, NPD): Monsieur le Président, aujourd'hui, je souhaite exprimer ma tristesse à la suite du décès de Mme Rachel Thibeault, une citoyenne de Terrebonne bien connue pour son engagement et ses contributions bénévoles dans la communauté.

Après une longue et courageuse bataille contre le cancer, Mme Thibeault s'est éteinte le 28 mars dernier à l'âge de 62 ans. En tant que participante au Relais pour la vie de Terrebonne et son ambassadrice, elle a su mobiliser ses concitoyens et les sensibiliser à la lutte que nous menons contre le cancer.

En plus d'être fort impliquée au sein de sa communauté, la vie de Mme Thibeault a été marquée de nombreuses réalisations. Elle fut administratrice au gala du Griffon d'or et à la Caisse Desjardins de Terrebonne, en plus d'agir comme présidente et copropriétaire de l'entreprise Administration Thibeault-Lemire.

Femme de famille et femme d'affaires, elle n'a jamais perdu son esprit positif et sa bonne humeur contagieuse. On gardera d'elle un souvenir empreint de persévérance, de courage et de dévouement.

Je souhaite donc offrir mes plus sincères condoléances à la famille et aux proches de Mme Thibeault. Notre communauté a perdu une grande dame et elle nous manquera énormément

* * *

[Traduction]

LES SCIENCES ET LA TECHNOLOGIE

Mme Cathy McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo, PCC): Monsieur le Président, la vigueur de l'économie canadienne, la prospérité du pays et le bien-être des collectivités et des familles du Canada dépendent des avancées scientifiques et technologiques et de l'innovation. Je suis fière de pouvoir dire que, depuis 2006, le gouvernement a accordé plus de 11 milliards de dollars d'argent frais à la recherche, au développement des talents, aux infrastructures et aux activités novatrices.

En ma qualité de secrétaire parlementaire de la ministre de la Santé, je suis heureuse d'avoir pu appuyer la recherche et le développement hors pair auxquels se consacrent nos scientifiques quotidiennement dans le but d'améliorer le sort des Canadiens pendant les générations à venir. Le solide financement fourni par le gouvernement aux établissements postsecondaires et à l'industrie leur permet de réaliser des travaux de recherche d'avant-garde sur les médicaments, les maladies et la santé mentale. C'est le cas, par exemple, du laboratoire de recherche subatomique TRIUMF, en Colombie-Britannique, qui fait partie du peloton de tête mondial. Le gouvernement s'emploie à prêter main-forte à des organisations du genre, de manière à permettre au Canada de se maintenir parmi les chefs de file mondiaux des sciences, de la technologie et de l'innovation, dans le secteur de la santé et dans d'autres secteurs.

* * *

LA TABLE RONDE SUR LES VICTIMES D'ACTES CRIMINELS

M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC): Monsieur le Président, le 14 avril, la ministre des Transports s'est rendue dans ma circonscription, Northumberland—Quinte West, afin de voir la progression des travaux d'aménagement de la nouvelle gare ferroviaire de VIA Rail. Elle a également assisté à la table ronde sur les victimes d'actes criminels qui s'est tenue à Cobourg. De nombreux intervenants étaient présents, y compris des organismes communautaires et des victimes qui ont eu le courage de raconter leurs expériences par rapport au système de justice.

Je ne peux pas raconter leur histoire ici, mais leurs interventions étaient chargées d'émotions. Je tiens à remercier toutes ces victimes qui ont eu le courage de participer à cet événement, notamment Hope Kirksey et Corey Walsh, qui ont raconté les épreuves qu'ils ont subies afin d'encourager un plus grand nombre de victimes à signaler les agressions sexuelles.

Je suis fier des progrès exceptionnels que le gouvernement a réalisés afin de changer la culture de notre système de justice de manière à ce qu'il s'occupe davantage des victimes. Cependant, s'il y a une chose que j'ai retenue de la table ronde de mardi dernier, c'est qu'il y a encore beaucoup de travail à faire.

Déclarations de députés

[Français]

LA BÉATIFICATION D'ÉLISABETH TURGEON

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Monsieur le Président, près de 5 000 personnes convergeront cette semaine vers Rimouski dans le cadre de la béatification d'Élisabeth Turgeon, qui sera célébrée dimanche prochain, à 14 h 30, à l'église Saint-Robert-Bellarmin de Rimouski par le légat papal, le cardinal Angelo Amato.

Parmi ces 5 000 personnes, on comptera, entre autres, une délégation de 150 personnes de la communauté libanaise de Montréal, dont la députée d'Ahuntsic, et j'aurai également le privilège de représenter la circonscription.

Arrivée à Rimouski, le 3 avril 1875, Élisabeth Turgeon a joué un rôle crucial dans le développement du système éducatif de la région, et une école primaire de Rimouski, que j'ai moi-même fréquentée, porte aujourd'hui son nom en commémoration de son oeuvre.

Ella a aussi fondé la congrégation des Sœurs de Notre-Dame du Saint-Rosaire, en 1879, à l'endroit où se trouve maintenant le Musée régional de Rimouski.

J'offre toutes mes félicitations à la vice-postulatrice de la cause d'Élisabeth Turgeon, soeur Rita Bérubé, à la supérieure générale, soeur Marie-Alma Dubé, ainsi qu'à toute la congrégation pour leur contribution historique et pour une telle reconnaissance d'une femme qui a marqué l'histoire de notre région.

* * *

● (1410)

[Traduction]

LE GROUPE ÉTAT ISLAMIQUE

M. Bernard Trottier (Étobicoke—Lakeshore, PCC): Monsieur le Président, nous sommes fiers de défendre les droits et les libertés des Canadiens au pays et à l'étranger. Malheureusement, les libéraux ne sont pas d'accord. Selon le candidat libéral de Red Deer—Lacombe, l'objectif visé par l'EIIL n'est pas le terrorisme international.

En fait, l'EIIL, une secte sanguinaire, a déclaré la guerre au Canada. Ce groupe a clairement indiqué qu'il cible les Canadiens et il a appelé ses adeptes à commettre des attaques brutales contre des civils canadiens.

Notre objectif est d'affaiblir l'EIIL jusqu'à ce que ce groupe ne représente plus une menace pour le Canada, et nous ne lui permettrons pas de trouver refuge en Syrie. Contrairement aux libéraux et à leurs camarades néo-démocrates, qui préféreraient que nous restions les bras croisés, nous prenons des mesures pour lutter contre cette menace à la sécurité des Canadiens et à la sécurité internationale.

* * *

[Français]

LA FONCTION PUBLIQUE DU CANADA

Mme Françoise Boivin (Gatineau, NPD): Monsieur le Président, depuis 2006, le gouvernement conservateur s'est mis au démantèlement, à la réduction, à la politisation et à la censure d'une fonction publique de calibre mondial.

Le premier ministre avait déclaré ouvertement:

[Traduction]

« Vous ne reconnaissez plus le Canada lorsque j'en aurai terminé ».

[Français]

À Gatineau et en Outaouais, nous sommes aux premières loges de cette tragédie, alors que les travailleurs dévoués de l'État se voient bâillonnés et écrasés par un gouvernement qui leur demande d'en faire toujours plus avec beaucoup moins et d'ignorer les avis juridiques et scientifiques, tout en faisant les éloges de ce « bon gouvernement » au moyen de publicités politiques à peine voilées.

C'est impressionnant de voir la force avec laquelle le gouvernement s'en prend à ceux qui ont passé leur vie à son service et au service des Canadiens.

Il sera encore plus impressionnant de voir à quel point ils lui rendront la pareille lorsque viendra le temps de se prononcer sur son sort. Mes collègues néo-démocrates et moi-même nous tiendrons fièrement à leurs côtés avant, pendant et après cette bataille, parce que, tout comme eux, nous croyons en une société plus juste, plus généreuse et plus libre.

* * *

[Traduction]

LA FISCALITÉ

Mme Stella Ambler (Mississauga-Sud, PCC): Monsieur le Président, les gens de Mississauga-Sud savent que le gouvernement conservateur continuera de maintenir un faible taux d'imposition et de soutenir les familles de travailleurs. Ils savent aussi que, si on leur en donne la chance, les néo-démocrates et les libéraux augmenteront les impôts et alourdiront la bureaucratie.

Le NPD et le Parti libéral s'opposent à notre plan d'allègement fiscal pour les familles. Ils s'opposent aussi à la bonification de la prestation universelle pour la garde d'enfants, qui représente 60 \$ de plus par mois pour chaque enfant de moins de 18 ans. Notre plan aide toutes les familles avec enfants et remet près de 2 000 \$ dans les poches des familles comptant deux enfants.

Tout comme mes concitoyens de Mississauga-Sud, j'attends avec impatience de découvrir, dans le budget de demain, les autres mesures que prévoit le ministre des Finances pour soutenir les familles canadiennes.

* * *

LA JOURNÉE DE L'ÉQUITÉ SALARIALE

Mme Kirsty Duncan (Étobicoke-Nord, Lib.): Monsieur le Président, l'Ontario souligne aujourd'hui la Journée de l'équité salariale afin de rappeler que, en règle générale, les femmes gagnent moins que les hommes, que cet écart salarial nuit aux familles et à l'économie, qu'il faut trouver des solutions à ce problème et que le Canada au grand complet devrait souligner la Journée de l'équité salariale.

Les Canadiennes se battent pour l'équité salariale depuis 100 ans, mais malgré leurs efforts, l'écart salarial entre les hommes et les femmes est encore de 19 %. Selon le Conference Board du Canada, notre pays a droit à la cote C, puisqu'il arrive au 11^e rang parmi 17 pays dans une situation comparable, ex aequo avec les États-Unis. Dans un rapport, la Banque royale du Canada estime que les disparités salariales font perdre 126 milliards de dollars par année aux Canadiennes.

Il est temps de reconnaître les compétences et la contribution des femmes à la population active à leur pleine valeur, de prendre conscience de l'injustice que représente la discrimination salariale et de faire le nécessaire pour atteindre l'équité salariale.

* * *

L'UKRAINE

M. Larry Maguire (Brandon—Souris, PCC): Monsieur le Président, le Canada reconnaît la souveraineté et l'intégrité territoriale de l'Ukraine et n'admettra jamais comme légitime l'occupation illégale de la Crimée.

La semaine dernière, le premier ministre et le ministre de la Défense nationale ont annoncé le déploiement d'environ 200 membres des Forces armées canadiennes en Ukraine, afin de mettre au point et d'offrir des programmes d'entraînement militaire et de renforcement des capacités destinés au personnel des forces ukrainiennes. La contribution militaire du Canada aidera l'armée ukrainienne à mieux défendre son pays contre l'agression persistante menée par le président Poutine.

Le premier ministre a déclaré ceci:

Peu importe les difficultés que pourrait réserver l'avenir, peu importe les actions de ceux qui menacent la liberté de l'Ukraine, l'Ukraine ne sera jamais seule parce que l'Ukraine peut compter sur le Canada.

* * *

• (1415)

LA FISCALITÉ

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Monsieur le Président, la semaine dernière, le ministre de l'Emploi et du Développement social a écrit sur Twitter que « des centaines de millions de familles risquent de ne pas recevoir d'argent » parce qu'elles ne sont pas au courant du crédit d'impôt. Le fait est que la population du Canada est d'environ 35,5 millions.

Il est bien connu que les ministres conservateurs ont de la difficulté avec les chiffres. L'ancien ministre de l'Emploi pensait que Kijiji était une source légitime de données sur les postes vacants, mais cette récente gaffe a même su étonner ceux qui n'avaient aucune attente. Peut-être que nous pourrions maintenant convaincre les conservateurs de rétablir le formulaire détaillé du recensement, ne serait-ce que pour leur donner une chance.

Les vrais chiffres nous disent qu'après une décennie de mauvaise gestion de la part des conservateurs, les familles de la classe moyenne continuent de perdre du terrain malgré le fait qu'elles travaillent plus fort. Les Canadiens sont prêts à remplacer le gouvernement conservateur et à réparer les pots cassés. C'est précisément ce que comptent faire les néo-démocrates.

* * *

LA FISCALITÉ

M. Bryan Hayes (Sault Ste. Marie, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens ne sont pas prêts à remplacer l'actuel gouvernement conservateur, car ils savent qu'ils peuvent compter sur lui pour maintenir un faible taux d'imposition et soutenir les familles de travailleurs. Ils savent également que tant les néo-démocrates que les libéraux augmenteraient les impôts et alourdiraient la bureaucratie s'ils étaient portés au pouvoir.

Les néo-démocrates et les libéraux s'opposent à notre plan pour les familles. Ils s'opposent à notre allègement fiscal pour les familles et à la bonification de la prestation universelle pour la garde d'enfants.

Questions orales

Notre objectif est d'aider toutes les familles avec enfants et de remettre près de 2 000 \$ dans leurs poches.

Les familles et les entreprises de ma circonscription, Sault Ste. Marie, sont impatientes de connaître les autres mesures de soutien que le ministre des Finances présentera aux familles canadiennes dans le budget de demain, et je sais qu'elles seront contentes.

QUESTIONS ORALES

[Français]

LE BUDGET

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, alors que les conservateurs s'apprentent à déposer leur budget, les familles, elles, savent qu'elles ne doivent pas s'attendre à grand-chose de ce gouvernement. Les conservateurs préfèrent récompenser leurs amis qui ont de bonnes liaisons plutôt que d'aider la classe moyenne, qui a de la difficulté à joindre les deux bouts. Cependant, il n'est pas trop tard.

Les conservateurs vont-ils profiter de l'occasion pour remettre leurs priorités à la bonne place et présenter un budget qui aide les familles?

[Traduction]

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, la députée devra attendre jusqu'à demain pour connaître les détails du budget.

Je peux assurer à la Chambre que nous tiendrons la promesse que nous avons faite aux Canadiens d'équilibrer le budget, de créer des emplois, de stimuler la croissance économique et de maintenir un faible taux d'imposition. Nous nous appuyerons sur notre plan fiscal pour l'économie canadienne qui a permis de créer, net, 1,2 million d'emplois. Nous sommes fiers de ce plan qui fonctionne et qui a permis aux familles moyennes de quatre personnes d'économiser 6 600 \$ en impôts cette année.

L'opposition augmenterait les impôts et elle ferait reculer les familles de travailleurs. Les Canadiens savent qu'ils sont mieux servis par l'actuel gouvernement conservateur.

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, les familles canadiennes ont beau travailler plus fort que jamais, elles continuent de perdre du terrain.

Les conservateurs accordent toujours plus d'importance aux Canadiens bien branchés qu'aux familles de la classe moyenne. Le budget qui sera présenté demain contiendra sans doute des milliards de dollars en échappatoires et en cadeaux qui bénéficieront aux proches du parti et à une minorité de bien nantis. Toutefois, les Canadiens ordinaires qui ont peine à joindre les deux bouts devront se contenter de réductions de services.

Les conservateurs vont-ils changer de cap et s'engager à prendre des mesures concrètes afin de créer des emplois et de rendre la vie des Canadiens plus abordable?

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, soyons clairs: même si l'économie mondiale est toujours fragile, comme l'a illustré la chute du prix de pétrole, le gouvernement se concentre sur la création d'emplois, la baisse des impôts et sur la création d'avantages qui bénéficient directement aux familles.

Questions orales

Depuis le creux de la récession mondiale, 1,2 million d'emplois ont été créés, net, dont 90 % sont à temps plein, 80 % dans le secteur privé, et les deux tiers dans des industries où les salaires sont élevés.

Toutefois, les libéraux et les néo-démocrates veulent contrecarrer nos efforts. La taxe sur le carbone de 20 milliards de dollars que les néo-démocrates veulent mettre en place coûtera cher aux Canadiens.

* * *

L'ÉTHIQUE

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, au procès de Mike Duffy, la Couronne soutient qu'il n'a jamais été admissible à siéger au Sénat, que sa nomination au Sénat relevait dès le départ de la fraude. Pourtant, le premier ministre a affirmé à la Chambre que tous les sénateurs satisfont aux exigences relatives au lieu de résidence.

Le premier ministre pense-t-il toujours que Mike Duffy respectait les exigences constitutionnelles du Sénat lorsqu'il l'y a nommé, en 2008?

• (1420)

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, la pratique constitutionnelle est claire à ce sujet, et ce, depuis plus de 150 ans.

Ce qui est aussi très clair aux yeux des Canadiens, c'est que les ressources de la Chambre des communes ne doivent jamais servir à des fins politiques partisans. J'exhorte donc les 68 députés du caucus néo-démocrate à rembourser les 2,7 millions de dollars qu'ils doivent aux contribuables canadiens pour leurs bureaux illégaux. Le chef de l'opposition pourrait faire figure d'exemple en remboursant les 400 000 \$ qu'il doit personnellement aux contribuables pour des bureaux illégaux.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, le secrétaire parlementaire s'emmêle les pinces, comme d'habitude. Il n'est pas question d'allégations farfelues d'un tribunal conservateur fantôme, mais bien d'un vrai procès criminel présidé par un vrai juge.

[Français]

Le 27 février 2013, le premier ministre a déclaré à la Chambre:

Tous les sénateurs se conforment aux exigences en matière de résidence. C'est le critère fondamental en vertu duquel ils sont nommés au Sénat.

Pourquoi le premier ministre a-t-il donné cette assurance à la Chambre, alors que ce n'était évidemment pas le cas?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, la pratique constitutionnelle à ce sujet est claire depuis 150 ans.

[Traduction]

Ce qui est tout aussi clair, c'est que les ressources de la Chambre des communes ne doivent jamais servir à des fins politiques partisans, contrairement à ce qu'a fait le NPD.

Le chef de l'opposition a apposé sa signature pour attester que des employés travaillaient à Ottawa, il a laissé entendre qu'ils travaillaient et qu'ils habitaient à Ottawa alors qu'ils travaillaient dans un bureau illégal et partisan à Montréal.

Le député de Scarborough-Sud-Ouest en a été tellement impressionné que, au lieu d'investir 140 000 \$ en ressources dans sa circonscription, il a injecté l'argent dans un bureau illégal de Montréal.

L'ENVIRONNEMENT

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Monsieur le Président, il est évident que les conservateurs ont totalement cafouillé dans le dossier du Sénat comme dans celui de la sécurité maritime.

Si l'on se fie à sa réaction entièrement inadéquate lors du déversement de combustible dans la baie English, il ne fait aucun doute que le gouvernement n'a pas la capacité nécessaire pour intervenir convenablement en cas de déversements. Les compressions imposées par les conservateurs aux systèmes de sécurité maritime et de protection environnementale mettent en danger la population, l'environnement et l'économie du pays.

Les conservateurs devraient se réveiller et écouter les résidents de la Colombie-Britannique.

Ma question est très simple. Les conservateurs vont-ils annuler les compressions touchant la sécurité maritime et annoncer la réouverture de la base de la Garde côtière de Kitsilano?

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais tout d'abord féliciter la Garde côtière canadienne, qui est intervenue très rapidement pour nettoyer le déversement.

Je dis cela parce que la Chambre doit être consciente du fait que, depuis 20 ans, les navires qui sont en transit dans les eaux canadiennes sont entièrement responsables de la pollution qu'ils causent et qu'ils ont un contrat avec les organisations compétentes qui sont chargées de nettoyer les déversements. Alors qu'on ne connaissait pas la source du déversement, la Garde côtière canadienne est intervenue de manière très efficace pour prendre les mesures qui s'imposaient.

* * *

LES FINANCES

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, la loi sur l'équilibre budgétaire des conservateurs est une mesure bidon. Les conservateurs ont hérité d'un excédent de 13 milliards de dollars et ce sont eux qui ont ramené les déficits avec leurs dépenses et ce, même avant la récession de 2008. Ils nous ont donné sept déficits et ont alourdi la dette nationale de 160 milliards de dollars.

Maintenant, la loi ne s'applique qu'en dehors des récessions. Toutefois, nous ne sommes plus en récession depuis mai 2009. Par conséquent, les ministres conservateurs accepteront-ils de rendre la loi rétroactive et de rendre aux contribuables canadiens 5 % du salaire qu'ils ont touché au cours des six dernières années?

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, le député a mentionné la loi sur l'équilibre budgétaire. Les Canadiens comprennent l'importance de vivre selon ses moyens et ils s'attendent à ce que les gouvernements en fassent autant. Les budgets équilibrés permettent de maintenir les impôts à un bas niveau et garantissent le maintien des services publics à long terme.

Nous présenterons une mesure législative sur les budgets équilibrés. Notre gouvernement est déterminé à équilibrer ses budgets. La bonne nouvelle est que, demain, les Canadiens verront le ministre des Finances prendre la parole et présenter un budget équilibré qui créera des emplois. Les Canadiens savent qu'ils sont plus prospères avec un gouvernement conservateur.

*Questions orales***LA FISCALITÉ**

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, doubler le plafond des cotisations à un CELI est un autre allègement fiscal des conservateurs destiné aux riches. La plupart des familles de la classe moyenne ne peuvent pas se prévaloir de la nouvelle limite. En fait, bien peu de familles de la classe moyenne ont 20 000 \$ de trop qu'ils peuvent investir dans leur CELI chaque année. Les Canadiens fortunés peuvent le faire et, un jour, cette mesure donnera des milliards de dollars de plus aux riches.

Pourquoi les conservateurs font-ils payer aux Canadiens de la classe moyenne qui ont de la difficulté à joindre les deux bouts les allègements fiscaux accordés aux riches?

• (1425)

L'hon. Kevin Sorenson (ministre d'État (Finances), PCC): Monsieur le Président, nous savons que le Parti libéral veut augmenter les impôts des familles et obliger tous les Canadiens à payer plus pour financer ses projets de dépenses. Nous ne le laisserons pas faire.

Les députés n'ont pas à me croire sur parole. Je vais lire une citation: « Les libéraux croient que les Canadiens ne seront pas ennuyés de payer de plus en plus d'impôts. » Qui a dit cela? C'est le député de Kings—Hants.

Nous avons compris. Les Canadiens ont compris eux aussi et ils sont mieux servis par le gouvernement conservateur.

* * *

L'EMPLOI

L'hon. Scott Brison (Kings—Hants, Lib.): Monsieur le Président, lorsque j'ai le choix entre rester constant dans mes propos et dire la vérité, je choisis de dire la vérité. En fait, les gouvernements libéraux ont réduit à la fois le fardeau fiscal et la dette publique. Au contraire, le gouvernement conservateur a augmenté le fardeau fiscal des familles canadiennes de la classe moyenne tout en alourdissant la dette.

Beaucoup de jeunes Canadiens ont de la difficulté à trouver un emploi. L'argent que les conservateurs utilisent pour diffuser une publicité sur le Plan d'action économique pendant un match de la LNH pourrait servir à donner un emploi d'été à 32 jeunes. Pourquoi les conservateurs ne cessent-ils pas de gaspiller des millions de dollars en publicité partisane? Pourquoi n'aident-ils pas plutôt les jeunes à obtenir un emploi?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, la seule chose que prévoient les libéraux pour les étudiants, c'est d'augmenter leur fardeau fiscal. Le député d'en face prétend que les étudiants ne paient pas d'impôt. Il ne semble pas au courant que des milliers de jeunes travaillent sans arrêt pour boucler leur budget. Nous, nous réduisons aussi leur fardeau fiscal. Nous avons augmenté leur seuil de revenu non imposable. Nous avons réduit leurs charges sociales pour qu'ils puissent conserver une plus grande part de ce qu'ils gagnent et que leurs employeurs puissent les embaucher. C'est pourquoi nous avons créé, net, 1,2 million d'emplois, dont 90 % sont des postes à plein temps et dont les deux tiers sont issus de secteurs où les salaires sont élevés. Nous continuerons aussi de réduire les impôts.

[Français]

L'ÉTHIQUE

Mme Ève Pécelet (La Pointe-de-l'Île, NPD): Monsieur le Président, si quelqu'un était populaire chez les conservateurs, c'était bien Mike Duffy. Il l'était à un point tel qu'il a reçu un chèque de 90 000 \$ du chef de cabinet du premier ministre pour cacher ses fausses dépenses.

Soixante-quatorze députés conservateurs ont profité des privilèges de voyage du sénateur pour voir Mike Duffy participer à leurs campagnes de financement. Le premier ministre a même tenu à le remercier personnellement en disant qu'il était sa nomination la plus travaillante.

Qu'est-ce que le premier ministre aimait tant dans le travail de Mike Duffy?

[Traduction]

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je rappelle aux députés que les questions qu'ils posent doivent avoir trait aux responsabilités administratives. Je ne sais pas si le secrétaire parlementaire souhaite répondre ou non. Je vois qu'il demande la parole, alors je la lui donne.

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, à l'évidence il est très important que le débat ait rapport à l'administration de la Chambre. C'est pour cette raison que 68 députés néo-démocrates doivent 2,7 millions de dollars aux contribuables pour des bureaux illégaux. La députée elle-même doit plus de 25 000 \$ aux contribuables pour ces bureaux illégaux. Je lui propose d'inviter les 67 autres députés à rembourser les 2,7 millions de dollars qu'ils doivent aux contribuables.

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, les contribuables canadiens n'en ont certainement pas eu pour leur argent lorsque Mike Duffy était sénateur. Par contre, au moins 74 députés conservateurs en ont beaucoup profité même s'ils n'étaient pas le cousin de ce sénateur. En fait, c'est le premier ministre qui semble en avoir bénéficié le plus.

Les journaux de Mike Duffy ne révèlent pas grand-chose sur son travail de sénateur, mais ils en disent long sur le travail qu'il a accompli comme promoteur à plein temps du parti. Étant donné que ce sont les Canadiens qui doivent payer la note, le gouvernement actuel ne peut pas ignorer cette situation.

Pourquoi le premier ministre a-t-il demandé à Mike Duffy de se rendre partout au pays pour le compte du parti, alors qu'il était censé représenter les gens de l'Île-du-Prince-Édouard? Quel était le rôle particulier que Mike Duffy a joué pour le premier ministre?

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Je constate que le secrétaire parlementaire s'est levé pour poser une question, je vais donc lui permettre de le faire. Cela dit, je rappelle aux députés que les questions doivent avoir rapport aux responsabilités administratives du gouvernement.

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, je vais faire exactement ce que vous recommandez.

Questions orales

Puisqu'on parle de contribuables qui n'en ont pas pour leur argent, je me demande ce que les contribuables de Scarborough-Sud-Ouest pensent du fait que leur député a envoyé plus de 140 000 \$ à un bureau illégal à Montréal, que le député de Davenport a envoyé plus de 1 000 \$ à ce même bureau illégal, et que le député de Beaches—East York et l'ancienne députée de Trinity—Spadina ont fait exactement la même chose. Il y a 68 membres du caucus du NPD qui ont envoyé des millions de dollars à un bureau illégal, et ils devraient rembourser cet argent.

• (1430)

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, je constate que le député est très susceptible puisqu'il fait partie des 74 députés ayant fait appel à M. Duffy. Pour réduire la tension, voyons s'il peut m'expliquer ce qui suit.

Je sollicite l'aide du premier ministre du Canada, qui a dit ceci: « À Duff [...] Merci d'être l'un des meilleurs, l'un des plus vaillants que j'ai jamais nommés. » Le problème, c'est qu'il a été nommé pour représenter l'Île-du-Prince-Édouard. Il n'a jamais présenté le moindre projet de loi. Dans son agenda, il est question de dîners à 616 reprises, de dîners de homard à 24 reprises, de son chien Chloe à 47 reprises, mais d'activités liées au Sénat à seulement deux reprises. Voilà le genre de choses que les Canadiens...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. La députée de Saint-Lambert a la parole.

* * *

[Français]

LES SERVICES GOUVERNEMENTAUX

Mme Sadia Groguhé (Saint-Lambert, NPD): Monsieur le Président, c'est toujours deux poids, deux mesures avec ce gouvernement. Les sénateurs conservateurs et libéraux ont eu droit à un bar ouvert. Pendant ce temps, les conservateurs coupaient les services pour nos anciens combattants et réduisaient le nombre d'inspecteurs qui assurent la salubrité de nos aliments. Maintenant ils veulent imposer de nouvelles compressions de 500 millions de dollars.

Pourquoi y a-t-il un traitement différent pour les sénateurs libéraux et conservateurs d'un côté et les Canadiens de la classe moyenne de l'autre?

[Traduction]

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, depuis notre élection, notre plus grande priorité est l'économie. C'est pourquoi nous avons remis des centaines de milliers de dollars dans les poches des contribuables et des travailleurs canadiens. Nous savons qu'ils travaillent fort et qu'ils respectent les règles.

Dans ma circonscription, Oak Ridges—Markham, ils se lèvent tous les matins pour se rendre au travail. Ce qu'ils attendent du gouvernement, c'est que celui-ci remette dans leurs poches plus d'argent qu'ils pourront dépenser en fonction de leurs priorités. Voilà pourquoi nous avons fait cela. Nous avons bonifié la Prestation universelle pour la garde d'enfants, qui est passée à 160 \$. Nous avons bonifié les prestations et proposé une nouvelle prestation de 60 \$ pour les enfants âgés de 6 à 17 ans.

Voilà comment nous remettons plus d'argent dans les poches des Canadiens. Tandis que le NPD leur enlève 2,7 millions de dollars, nous remettons de l'argent dans leurs poches.

[Français]

Mme Sadia Groguhé (Saint-Lambert, NPD): Monsieur le Président, les Canadiens en ont assez de voir les conservateurs récompenser leurs amis alors qu'ils doivent toujours se serrer davantage la ceinture. Depuis six ans, les conservateurs ont imposé des compressions de plus de 45 milliards de dollars aux services gouvernementaux. Ils ont supprimé les services à la population, ils ont fermé des postes à la garde côtière et les Canadiens doivent faire la file devant les bureaux de Service Canada pour obtenir de l'aide.

La dernière mouture du budget des conservateurs va-t-elle encore couper dans les services ou appuiera-t-elle enfin la classe moyenne?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, nous aidons la classe moyenne en mettant l'argent directement dans les poches des familles et des parents. Nous avons réduit les taxes et augmenté la prestation pour la garde d'enfants qu'a créée le premier ministre, en 2006. Les familles recevront maintenant 2 000 \$ pour chaque enfant de moins de six ans et 1 720 \$ pour chaque enfant de six à 17 ans.

Les néo-démocrates et les libéraux veulent enlever cet argent aux familles et augmenter leurs taxes. Nous ne leur permettrons pas de faire cela.

* * *

LE BUDGET

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Monsieur le Président, les budgets sont des choix, et les priorités des conservateurs sont non seulement claires, mais déplorables. Ils coupent l'accès des travailleurs saisonniers à l'assurance-emploi et ils sabrent dans le soutien aux PME et dans la création d'emplois dans les régions.

Au total, les gouvernements conservateur et libéraux, qui l'ont précédé, ont laissé disparaître un demi-million d'emplois dans le secteur manufacturier.

Les conservateurs vont-ils finalement investir dans la santé et dans la création d'emplois, plutôt que de continuer à couper dans les services dont dépend la classe moyenne?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, nous aidons la classe moyenne en réduisant ses impôts et en mettant plus d'argent dans ses poches. De plus, nous avons créé plus de 1,2 million de bons emplois pour les Canadiens grâce à notre plan d'action.

Cela comprend les subventions aux apprentis. Nous avons donné plus de 500 000 nouvelles subventions aux jeunes apprentis, afin de leur permettre de travailler dans les métiers en demande. Cela va créer de vrais emplois pour la classe moyenne et de vraies occasions pour nos jeunes.

[Traduction]

L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, trop nombreux sont les Canadiens qui peinent à joindre les deux bouts. Les mises à pied ne cessent d'augmenter. Sous l'actuel gouvernement conservateur, plus de 400 000 bons emplois ont été perdus dans le secteur manufacturier. Voilà que les conservateurs affirment que le budget contient une conversion de dernière heure en ce qui concerne cette industrie, mais leurs actions en disent plus long que leurs paroles. Les pertes d'emplois nuisent aux familles canadiennes, qui dépendaient de ces emplois pour payer leurs factures et envoyer leurs enfants à l'école.

Les conservateurs renverseront-ils cette tendance à négliger l'industrie manufacturière et investiront-ils dans ce secteur afin de créer et de maintenir de bons emplois au Canada?

• (1435)

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, le NPD et les libéraux n'ont qu'un seul plan en matière d'emploi, qui consiste à alourdir le fardeau fiscal de ceux qui créent des emplois. Notre plan repose sur le commerce, la formation et les réductions d'impôt. Par exemple, sur le plan du commerce, le premier ministre a récemment annoncé que notre accord commercial avec l'Europe permettra à Honda Canada d'exporter des véhicules directement en Europe. Cette première entraînera la création de 400 emplois dans l'industrie manufacturière.

M. Sierra est propriétaire de la petite entreprise Novo Plastics. Grâce à l'accord de libre-échange négocié par le premier ministre, il pourra exporter ses produits d'aluminium en Europe, ce qui lui permettra d'ajouter trois ingénieurs à son effectif.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Monsieur le Président, après avoir présidé à la perte de 400 000 emplois dans le secteur secondaire, les conservateurs semblent trouver matière à réjouissance dans n'importe quelle petite création d'emplois.

Les budgets consistent à faire des choix, et les conservateurs font encore passer leurs intérêts égoïstes avant les intérêts des Canadiens de la classe moyenne.

Les conservateurs prévoient donner des milliards de dollars en cadeaux aux plus riches, avec une échappatoire fiscale de 700 millions de dollars pour les patrons d'entreprise, mais ils disent aux Canadiens ordinaires qu'après des années de douloureuses compressions, ils vont devoir se contenter de moins. Moins d'argent pour la salubrité des aliments, moins pour la sécurité ferroviaire, moins pour contenir les déversements de pétrole et rien pour aider les parents à trouver une garderie abordable. Si les budgets consistent à faire des choix, pourquoi les conservateurs choisissent-ils en priorité d'aider les Canadiens de la classe aisée?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, je ne suis pas surpris de voir le NPD lever le nez sur une petite entreprise qui essaie de créer des emplois pour les Canadiens. M. Sierra estime qu'en éliminant le tarif de 10 % que l'Europe appliquait sur les produits d'aluminium, nous lui permettrons d'embaucher trois nouveaux ingénieurs. Ces trois emplois représentent une toute petite partie du gain net de 1,2 million d'emplois réalisés grâce à notre plan d'allègement fiscal.

Ce sont des êtres humains en chair et en os qui ont reçu un coup de téléphone et qui ont entendu la personne à l'autre bout du fil les féliciter d'avoir obtenu l'emploi qu'ils postulaient.

Questions orales

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

M. Fin Donnelly (New Westminster—Coquitlam, NPD): La vérificatrice générale l'a clairement dit. Le gouvernement n'est pas prêt à intervenir en cas de déversement ne serait-ce que d'une quantité moyenne de pétrole, mais les conservateurs continuent de réduire les budgets des organismes qui interviennent lors de pareilles urgences, y compris le poste de la Garde côtière de Kitsilano, le centre de commandement de la Colombie-Britannique pour les interventions d'urgence en cas de déversement de pétrole ainsi que les centres de services de communication de la Garde côtière.

Le déversement de pétrole qui s'est produit récemment à Vancouver devrait être interprété comme un sérieux avertissement. Les conservateurs répareront-ils leurs dégâts et rétabliront-ils ces services cruciaux?

L'hon. Gail Shea (ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, les experts de la Garde côtière disent clairement que le dispositif d'intervention n'a pas changé. Le poste de Kitsilano n'avait pas pour fonction de s'occuper des urgences environnementales et n'a jamais participé à des interventions de ce genre.

Comme l'a dit le commissaire adjoint de la Garde côtière, le poste de Kitsilano n'aurait pas pu changer quoi que ce soit à l'intervention faite en réponse à la fuite du *Marathassa*. Les intervenants possédant les moyens nécessaires se sont vu confier la tâche d'agir dans cette situation.

* * *

[Français]

LA FISCALITÉ

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, les conservateurs allègent de nouveau le fardeau fiscal des riches.

Alors que le fractionnement du revenu, un allègement fiscal de 2 milliards de dollars, profitera de manière disproportionnée aux biens nantis, voilà que les conservateurs s'apprentent à doubler le plafond des cotisations au compte d'épargne libre d'impôt.

La plupart des Canadiens de la classe moyenne ne peuvent tirer avantage de cette mesure. Ils peinent déjà à joindre les deux bouts.

Pourquoi les conservateurs n'aident-ils pas la classe moyenne? Pourquoi consentir de nouveau à des allègements fiscaux aux plus riches?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, notre réduction d'impôt pour les familles grâce au fractionnement du revenu va les aider en leur accordant environ 2 000 dollars.

Toutefois, les libéraux veulent augmenter les impôts pour ces mêmes familles. Ils veulent aussi éliminer le fractionnement du revenu pour les aînés. Aujourd'hui, ils disent vouloir éliminer le compte d'épargne libre d'impôt, ce qui va non seulement augmenter les impôts pour 9 millions de familles, mais aussi menacer leurs épargnes de retraite.

Seuls les conservateurs sont dignes de confiance lorsque vient le temps d'aider les familles et de réduire leurs impôts.

Questions orales

•(1440)

LE CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Monsieur le Président, le ministre peut-il dire à la Chambre si, au-delà de discussions entre fonctionnaires, le gouvernement a formellement conclu une entente avec le Québec sur la mise en effet de changements apportés au Programme des travailleurs étrangers temporaires?

Il semblerait que ces changements annoncés le 2 avril prendront unilatéralement effet au Québec le 30 avril. Comme on le sait, il y a un accord Canada-Québec relatif à l'immigration.

Les principes de l'accord ont-ils été respectés?

L'hon. Pierre Poilievre (ministre de l'Emploi et du Développement social et ministre de la Réforme démocratique, PCC): Monsieur le Président, nous respectons toutes nos ententes avec les provinces. Les règles concernant le Programme des travailleurs étrangers temporaires s'appliqueront partout au pays, dans chaque province.

Les libéraux veulent augmenter les impôts pour les travailleurs, ce qui va tuer les emplois, et apparemment, les libéraux planifient de donner ces emplois aux travailleurs étrangers temporaires.

Nous voulons que tous les emplois disponibles aillent aux Canadiens.

* * *

[Traduction]

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, 2 700 litres de combustible de soute toxique se sont déversés dans la baie English. Malgré les appels au 9-1-1 des propriétaires de bateaux, la Garde côtière a mis 5 heures pour intervenir, 11 heures pour trouver la source du déversement et le contenir et 12 heures pour informer la Ville de Vancouver. Si le poste de la Garde côtière de Kitsilano avait été ouvert, les employés en poste auraient pu intervenir en 6 minutes.

Le gouvernement a amputé de 34 % les communications et les ressources destinées à la recherche et au sauvetage en mer. Les zones de pêche et les plages du parc Stanley sont fermées indéfiniment. Le gouvernement va-t-il annuler ses coupes et rouvrir sans plus tarder le poste de la Garde côtière de Kitsilano?

L'hon. Gail Shea (ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, nous avons amélioré notre capacité d'intervention en cas de déversement. Nous avons notamment débloqué des fonds, nous nous sommes procuré de nouveaux outils et nous avons pris les moyens pour que la facture soit refilée aux entreprises responsables. Depuis qu'il est aux commandes, le gouvernement conservateur a accru de 27 % ses investissements dans la Garde côtière. Mais cela, les libéraux refusent de le comprendre.

Je peux assurer aux députés que les événements que l'on sait — y compris les mesures d'intervention — feront l'objet d'un examen exhaustif, et nous attendrons d'avoir l'ensemble des données en main avant de commenter au lieu de nous perdre en conjectures.

[Français]

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Elaine Michaud (Portneuf—Jacques-Cartier, NPD): Monsieur le Président, à la suite de la mort tragique du sergent Doiron, en Irak, le 6 mars dernier, trois enquêtes distinctes ont été ouvertes.

Toutefois, le *Globe and Mail* a appris récemment que l'enquête portant sur les circonstances de sa mort était maintenant complétée. Cette information provient d'un interprète travaillant sous contrat pour le ministère de la Défense nationale dans le Nord de l'Irak.

Le ministre peut-il confirmer cette information et nous dire quand les conclusions du rapport sur la mort du sergent Doiron seront connues?

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Défense nationale et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, je remercie l'honorable députée de sa question.

Deux enquêtes internes canadiennes sont menées.

[Traduction]

La première a été confiée au service des enquêtes de l'armée, alors que l'autre est menée par le commandement des Forces d'opération spéciales du Canada. Dès que nous aurons reçu les deux rapports, c'est avec plaisir que j'en rendrai publics les aspects qui ne risquent pas de compromettre l'efficacité de nos opérations.

M. Jack Harris (St. John's-Est, NPD): Monsieur le Président, le mois dernier, le chef d'état-major de la Défense a dit à la presse canadienne que les États-Unis mèneraient leur propre enquête sur la mort du sergent Doiron en Irak, mais la Force opérationnelle interarmées multinationale a dit au *Globe and Mail* qu'elle ne mène actuellement aucune enquête distincte ou concurrente. De plus, très peu de détails filtrent sur l'enquête menée par le Canada.

Le ministre peut-il dire à la Chambre qui exactement mène une enquête sur la mort du sergent Doiron? Quand aurons-nous les résultats et pourquoi aucune commission d'enquête n'a-t-elle été mise sur pied?

L'hon. Jason Kenney (ministre de la Défense nationale et ministre du Multiculturalisme, PCC): Monsieur le Président, je remercie le député de sa question au sujet de cet incident très tragique de tir ami. Le Service national des enquêtes, qui relève de la police militaire des Forces canadiennes, mène une enquête. Nous n'avons pas encore reçu de rapport. Le Commandement des forces d'opérations spéciales du Canada mène également une enquête.

J'ai l'intention de divulguer les éléments du rapport qui ne portent pas sur des opérations militaires confidentielles.

Le chef d'état-major de la Défense m'a également informé ce matin qu'il avait reçu le sommaire d'un rapport étatsunien.

* * *

•(1445)

LA SÉCURITÉ PUBLIQUE

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD): Monsieur le Président, la fin de semaine dernière, des Canadiens animés par un but commun se sont rassemblés dans plusieurs villes du pays, dont Halifax, Montréal, Ottawa, Toronto, Windsor, Winnipeg, Saskatoon, Edmonton, Vancouver et Victoria. Leur objectif: exhorter le gouvernement à abandonner le projet de loi C-51.

Questions orales

Ces gens savent que la mesure proposée serait inefficace et dangereuse et porterait atteinte aux droits et libertés des Canadiens. Pourquoi le ministre ne donne-t-il pas suite à leurs demandes et n'abandonne-t-il pas ce projet de loi?

L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens savent qu'ils peuvent compter sur le gouvernement conservateur pour veiller à leur sécurité. Nous faisons le nécessaire pour que les forces policières disposent des outils dont elles ont besoin pour assurer la sécurité de la population.

Devant le comité, l'un des témoins a souligné qu'il était important d'avoir une mesure législative pour lutter contre la radicalisation. C'est aussi notre avis. Nous avons besoin de meilleurs outils pour tenter de garder l'oeil sur les djihadistes qui se rendent à l'étranger.

Nous partageons le point de vue de Mme Raheel Raza, présidente du Council for Muslims Facing Tomorrow, et nous agissons en ce sens.

[Français]

Mme Rosane Doré Lefebvre (Alfred-Pellan, NPD): Monsieur le Président, les conservateurs ont réussi à faire l'unanimité au pays, mais cette fois, c'est contre leur projet de loi antiterroriste.

Dans des villes comme Calgary, Edmonton, Halifax, Vancouver ou Ottawa, des milliers de personnes ont manifesté contre le projet de loi C-51. Des membres des Premières Nations, des syndicats et des experts de tous les horizons disent aux conservateurs que cette loi est inutile et dangereuse.

Qu'attend le ministre pour écouter les Canadiens et prendre la décision qui s'impose: abandonner le projet de loi C-51?

L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Monsieur le Président, je rappelle que notre gouvernement va continuer de prendre des mesures responsables pour lutter contre le terrorisme, par exemple, en empêchant que des terroristes montent à bord des avions, en permettant à des parents de savoir que leur enfant va se radicaliser, ou encore en fermant des sites qui font la promotion du terrorisme.

Des mesures de gros bon sens ont été appuyées, par exemple, par la soeur de l'adjudant Patrice Vincent, qui est venue ici même, à Ottawa, pour demander à tous les parlementaires de se tenir debout pour protéger les Canadiens contre le terrorisme.

[Traduction]

M. David Sweet (Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale, PCC): Monsieur le Président, les Canadiens trouvent très inquiétant d'apprendre que deux extrémistes inspirés par l'EIIS ont été arrêtés à Montréal parce qu'ils étaient soupçonnés de planifier des actes terroristes.

Nous avons tous en mémoire les terribles événements d'octobre dernier, quand l'adjudant Patrice Vincent et le caporal Nathan Cirillo ont été tués de sang froid par des terroristes djihadistes.

Le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile pourrait-il informer la Chambre des mesures que prend le gouvernement conservateur pour combattre le terrorisme?

L'hon. Steven Blaney (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais remercier le député d'Ancaster—Dundas—Flamborough—Westdale de son excellent travail et de cette question importante.

Je tiens aussi à remercier les agents de la GRC, qui collaborent avec d'autres policiers et d'autres organismes afin d'assurer la sécurité des Canadiens.

Les événements d'octobre nous rappellent que la menace est bien réelle et qu'il faut agir. Nous devons nous assurer d'avoir tous les outils nécessaires pour veiller à la sécurité des Canadiens. La population canadienne sait que le gouvernement conservateur fera le nécessaire.

* * *

LA SALUBRITÉ DES ALIMENTS

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Monsieur le Président, les compressions que les conservateurs ont effectuées à l'Agence canadienne d'inspection des aliments mettent les Canadiens en péril. Des postes d'inspecteurs ont été supprimés ou demeurent vacants, la fréquence des inspections a diminué et on attend maintenant des entreprises qu'elles procèdent elles-mêmes aux inspections. On a même demandé aux inspecteurs de signer des certificats visant des produits qu'ils n'ont même pas inspectés. Ce n'est que le début. D'autres compressions sont à venir.

Les conservateurs se décideront-ils à prendre la salubrité alimentaire au sérieux, à mettre un terme à leurs compressions et à rétablir le nombre d'inspecteurs des aliments qui s'impose au Canada?

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, je pense qu'il est très important de souligner que la Conférence Board du Canada classe notre système de salubrité des aliments au premier rang parmi 17 pays de l'OCDE. En 2014, nous avons embauché plus de 200 inspecteurs de première ligne.

J'aimerais citer Sylvain Charlebois, de l'Université de Guelph, qui a dit que la méthode employée par l'Agence canadienne d'inspection des aliments est la « bonne façon » d'aborder les inspections.

● (1450)

[Français]

Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NPD): Monsieur le Président, c'est incroyable! On parle d'une véritable pénurie d'inspecteurs au Québec.

Les données recueillies par les syndicats fédéraux démontrent que les abattoirs et usines de transformation où sont produites les charcuteries et les viandes préparées, à Montréal-Est, à Saint-Hyacinthe et à Québec, ont en moyenne 10 inspecteurs de moins que ce qui est requis. On s'attend à d'autres coupes à l'Agence canadienne d'inspection des aliments dans le budget de demain.

Pourquoi la salubrité des aliments n'est-elle pas une priorité pour ce gouvernement?

[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, je tiens à rappeler l'engagement que nous avons pris dans le Plan d'action économique de 2014 d'embaucher 200 inspecteurs de la salubrité des aliments de première ligne.

J'aimerais maintenant vous citer Stuart Smyth, qui travaille en ressources biologiques à l'Université de la Saskatchewan. Il a dit ceci:

Le Canada a l'un des meilleurs [...] systèmes d'assurance de la salubrité des aliments au monde. Les autres pays se servent de notre système réglementaire comme modèle d'assurance de la salubrité alimentaire. [...]

[...] les produits alimentaires en vente dans les épiceries canadiennes ne pourraient être plus sûrs.

Questions orales

[Français]

LES AÎNÉS

Mme Marjolaine Boutin-Sweet (Hochelaga, NPD): Monsieur le Président, plusieurs groupes d'ainés, incluant CARP, organisent une rencontre, aujourd'hui, pour parler des problèmes vécus par nos aînés: le manque de soins à domicile, le manque de places dans les établissements de soins de longue durée et le besoin criant d'une stratégie pour les personnes aînées.

Tous les partis y étaient invités, mais les conservateurs ne se sont même pas donnés la peine d'y envoyer quelqu'un. Pourquoi? Est-ce parce que le gouvernement ne trouve pas que ces problèmes-là sont importants?

[Traduction]

L'hon. Alice Wong (ministre d'État (Aînés), PCC): Monsieur le Président, nul autre gouvernement n'a fait autant que le gouvernement actuel pour les aînés. Je n'ai pas pu assister à la rencontre de ce matin, mais j'y ai envoyé un de mes employés.

Notre bilan est excellent et nous continuerons d'appuyer les projets qui visent à aider les aînés, comme le financement accru des projets communautaires à l'intention des aînés — même si les néo-démocrates et les libéraux se sont prononcés contre cette mesure. Nous avons aussi établi un taux d'imposition moins élevé grâce auquel nous avons pu rayer des milliers d'ainés du rôle d'imposition — dois-je rappeler que les néo-démocrates et les libéraux se sont aussi opposés à cette idée? Enfin, nous avons adopté une autre mesure que les néo-démocrates et les libéraux veulent éliminer: le fractionnement du revenu de pension des aînés, qui permet aux aînés de garder l'argent qu'ils ont durement gagné.

Mme Irene Mathyssen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, les Canadiens s'attendent à ce que le gouvernement fasse preuve d'écoute et participe aux discussions. Aujourd'hui, les conservateurs n'ont même pas pris la peine d'envoyer quelqu'un pour les représenter dans le cadre d'une importante réunion sur la situation des aînés. La semaine dernière, le Conference Board du Canada a lancé une mise en garde: si l'on ne fait rien pour s'adapter au vieillissement de la population, il pourrait y avoir des effets négatifs sur les services de santé. Le Conference Board a joint à sa voix à celles de plus en plus nombreuses d'organisations qui réclament l'adoption d'une stratégie coordonnée axée sur les aînés.

Les conservateurs vont-ils enfin écouter l'avis des experts? Y aura-t-il une stratégie axée sur les aînés dans le budget de demain?

L'hon. Alice Wong (ministre d'État (Aînés), PCC): Monsieur le Président, je n'ai pas pu assister à la réunion de ce matin, mais j'ai envoyé un représentant de mon personnel. La députée semble avoir fait abstraction de cet élément de ma réponse précédente.

Nous avons autorisé la plus importante augmentation du Supplément de revenu garanti des 25 dernières années, nous avons investi des millions de dollars dans la construction de logements à prix modique pour les aînés, et je pourrais vous donner encore beaucoup d'exemples. Notre bilan est clair: nous défendons les intérêts des aînés. L'opposition, quant à elle, voudrait abolir le fractionnement du revenu de nos chers aînés.

* * *

L'ÉTHIQUE

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, personne ne reprochera au premier ministre de soigner son apparence. Je suis le premier à admettre qu'avoiron de beaux cheveux est un merveilleux atout. Mais le procès en cours nous apprend que

Mike Duffy payait sa maquilleuse avec l'argent provenant d'une caisse noire. Nous apprenons en outre que la maquilleuse du premier ministre avait été payée avec la même caisse.

Pourquoi le maquillage du premier ministre n'a-t-il pas été payé avec son propre argent plutôt qu'avec l'argent des contribuables? Le gouvernement procédera-t-il immédiatement à un examen des dépenses de maquillage du premier ministre et remboursera-t-il aux contribuables canadiens les sommes payées avec cet argent sale?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, je suis très surpris d'entendre ce député me poser une question à propos des dépenses. Sérieusement? Le député appartient à un parti qui doit encore 40 millions de dollars. Je sais que certains députés là-bas ont réclamé des frais de subsistance auxquels ils n'avaient pas droit et se sont vu ordonner de rembourser des centaines de milliers de dollars. Je ne sais trop de quel député il s'agit, mais je suis certain que le député fera enquête.

Évidemment, nous ne faisons aucun commentaire sur les affaires qui sont devant les tribunaux. Les contribuables n'ont pas eu à payer ces factures.

● (1455)

Le Président: Le député de Malpeque a la parole. Je sais que sa question complémentaire portera sur les dossiers de l'administration publique relevant du gouvernement, alors je lui cède la parole.

L'hon. Wayne Easter (Malpeque, Lib.): Monsieur le Président, je pense bien que personne ne veut nous dire si le premier ministre et le gouvernement paient les séances de maquillage du premier ministre, mais cette question est en fait liée au jugement du premier ministre.

Premièrement, il a nommé Mike Duffy sénateur et a écrit qu'il s'agissait de « l'un des meilleurs, l'un des plus vaillants que j'aie jamais nommés ». Sous la direction du premier ministre, ses collaborateurs les plus proches ont versé 90 000 \$ à un sénateur en exercice pour acheter son silence, puis ont tenté de dissimuler l'affaire, mais seulement après avoir reçu l'autorisation du premier ministre.

Le procureur de la Couronne dit que cet homme n'aurait pas dû être nommé pour représenter l'Île-du-Prince-Édouard. Pourquoi a-t-il...

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

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, la pratique constitutionnelle à cet égard est claire depuis plus de 150 ans.

Revenons à la question des dépenses liées au maquillage. Je suggère au député de se tourner et de regarder la députée libérale de Mississauga—Brampton-Sud, qui a été accusée d'avoir refilé aux contribuables la facture de maquillage qu'elle a contractée au cours d'une campagne électorale. On sait que ce parti est rempli de députés qui ont été forcés de rembourser des dépenses. Certains membres du caucus libéral n'ont même pas encore payé la dette qu'ils ont accumulée lors de leur campagne.

On leur donne...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. On semble s'être éloigné quelque peu des fonctions administratives du gouvernement. Je vois que le député de Territoires du Nord-Ouest souhaite prendre la parole. J'ai bon espoir qu'il nous ramènera au véritable objectif de la période des questions.

*Questions orales***LA DÉFENSE NATIONALE**

M. Dennis Bevington (Territoires du Nord-Ouest, NPD): Monsieur le Président, un rapport de l'aumônier de la Force opérationnelle interarmées du Nord révèle un grand nombre de décès chez les Rangers et les Rangers juniors au cours des trois dernières années.

Les Rangers assument une responsabilité importante, soit protéger le Nord canadien en travaillant dans le milieu le plus hostile qui soit au pays. Le ministre peut-il nous dire combien de courageux Rangers ont perdu la vie et quels services de santé mentale offrent les Forces canadiennes à ceux qui sont nos yeux et nos oreilles dans le Nord?

L'hon. Julian Fantino (ministre associé de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement ne ménage aucun effort pour appuyer les Rangers canadiens, qui sont nos yeux et nos oreilles dans le Nord. En raison de leur profil démographique, les Rangers sont aux prises avec les mêmes problèmes de santé que ceux auxquels doivent faire face les communautés du Nord qu'ils représentent. Le gouvernement a pris des mesures pour fournir des ressources médicales supplémentaires aux Rangers déployés dans le Nord.

Les Rangers canadiens qui sont blessés dans l'exercice de leurs fonctions ont accès à un éventail de prestations et de services mis en place par les Forces armées canadiennes, et il incombe aux provinces et aux territoires où résident les Rangers de répondre à leurs autres besoins en matière de santé. Nous allons continuer d'appuyer les Rangers canadiens, peu importe leurs besoins.

* * *

LE DÉVELOPPEMENT DU NORD

M. Dennis Bevington (Territoires du Nord-Ouest, NPD): Monsieur le Président, les Rangers ne peuvent se contenter de belles paroles: ils ont besoin que nous agissions.

Leur tour venu de présider le Conseil de l'Arctique, les conservateurs se sont détournés de son mandat de recherche, de protection de l'environnement et de coopération pour plutôt se concentrer sur l'exploitation des ressources et la confrontation avec nos voisins de l'Arctique. La Stratégie du Canada pour le Nord des conservateurs s'est soldée par un échec, avec des conséquences néfastes aux chapitres de l'insécurité alimentaire, du coût de la vie et des droits des Autochtones.

Quand le gouvernement entend-il adopter des politiques qui soutiennent bel et bien les habitants du Nord au lieu de se contenter d'enrichir quelques grandes entreprises du Sud?

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, j'ai hâte d'accueillir vendredi, à Iqaluit, la réunion ministérielle du Conseil de l'Arctique.

Le député d'en face donne une image déformée de la situation économique du Nord. Tous les ans de 2010 à 2013, l'économie et le nombre d'emplois d'un bout à l'autre du Nord ont enregistré une hausse, une croissance que l'Agence canadienne de développement économique du Nord a favorisée en soutenant plus de 900 projets qui ont créé des débouchés professionnels et économiques pour les habitants du Nord.

Pendant ce temps, le député de Territoires du Nord-Ouest, en face, votait contre d'importants projets qui profitent aux habitants du Nord, à commencer par l'autoroute allant d'Inuvik à Tuktoyaktuk, qui stimule l'emploi et l'économie pour les habitants du Nord. Une

fois de plus, nous voyons bien à quel point le député est déconnecté...

Le Président: À l'ordre, s'il vous plaît. Le député de Don Valley-Est a la parole.

* * *

LA GARDE D'ENFANTS

M. Joe Daniel (Don Valley-Est, PCC): Monsieur le Président, le gouvernement sait que les familles ont toutes des besoins différents et qu'elles fonctionnent différemment. C'est pourquoi la prestation universelle pour la garde d'enfants, qui a été mise en oeuvre par le gouvernement conservateur, aide toutes les familles ayant des enfants. Aussi incroyable que cela puisse paraître, les députés de l'opposition se sont opposés à cette prestation et ils promettent d'en priver les familles. Ils ne comprennent vraiment rien. Ils ne comprennent pas que cette prestation aide les familles.

Pour que les députés de l'opposition puissent entendre enfin raison, la ministre d'État au Développement social pourrait-elle expliquer en quoi la prestation universelle pour la garde d'enfants aide les familles?

● (1500)

L'hon. Candice Bergen (ministre d'État (Développement social), PCC): Monsieur le Président, le gouvernement écoute les familles de toutes les couches de la société. Comme le député de Don Valley-Est vient de le dire, les familles canadiennes ont toutes des besoins différents en matière de services de garde. Quel que soit leur âge, tous les enfants entraînent des coûts, et nous voulons aussi aider les familles dont les enfants sont plus âgés. Nous avons donc étendu la prestation universelle pour la garde d'enfants aux enfants de 7 à 17 ans.

Nous avons également doublé le crédit d'impôt pour la condition physique et nous avons permis aux familles de profiter du fractionnement du revenu, ce qui leur permet de garder plus d'argent dans leur portefeuille.

* * *

LA DÉFENSE NATIONALE

Mme Yvonne Jones (Labrador, Lib.): Monsieur le Président, les médias, au moyen de demandes d'accès à l'information, ont mis au jour un nombre important de décès parmi les membres des Rangers canadiens et des Rangers juniors canadiens, qui sont les yeux et les oreilles de l'armée canadienne dans le Nord.

Le premier ministre continue de se vanter de ses voyages dans l'Arctique, mais il refuse de divulguer de l'information sur ces décès, de répondre aux questions cruciales sur le manque d'instructeurs en patrouille ou même de permettre aux groupes de patrouilles des Rangers canadiens de s'exprimer. Je demande au gouvernement d'expliquer la consigne du silence au sujet de ces questions importantes entourant les Rangers canadiens.

L'hon. Julian Fantino (ministre associé de la Défense nationale, PCC): Monsieur le Président, le Parti conservateur est en fait le seul parti à la Chambre à prendre au sérieux ses responsabilités envers les Rangers et le Nord et il agit toujours en conséquence.

Les Rangers canadiens blessés dans l'exercice de leurs fonctions ont droit à des avantages et à des services de l'armée canadienne. Les Canadiens ne s'attendent à rien de moins.

Questions orales

Bien entendu, nous continuerons à prendre des mesures pour que les Forces armées puissent défendre notre souveraineté territoriale dans le Nord et à compter sur les Rangers pour continuer leur excellent travail pour les Canadiens.

* * *

[Français]

LE PATRIMOINE CANADIEN

Mme Annick Papillon (Québec, NPD): Monsieur le Président, décidément, les dossiers de la ville de Québec n'avancent pas vite quand ils sont sur les bureaux des ministres conservateurs. Pour les organisateurs des Grands voiliers 2017, à Québec, il est minuit moins une. Si le financement du gouvernement fédéral n'est pas confirmé d'ici la fin de la semaine, le projet tombe à l'eau. Il sera impossible d'improviser et de reporter encore une fois le délai, comme ils l'ont fait pour le Manège militaire.

Les conservateurs vont-ils enfin répondre aux demandes des gens de Québec? Est-ce que Québec va enfin avoir le financement pour les Grands voiliers dans le budget de demain?

L'hon. Shelly Glover (ministre du Patrimoine canadien et des Langues officielles, PCC): Monsieur le Président, comme je l'ai dit plusieurs fois à la Chambre, le 150^e anniversaire de notre pays va inclure tous les Canadiens, y compris les Québécois. Nous avons déjà eu des discussions avec eux. Comme je l'ai déjà dit, nous avons déjà financé, dans En route vers 2017, un projet pilote pour les Grands voiliers.

Nous allons continuer de profiter de nos célébrations de 2017 avec tous les Canadiens dans toutes les provinces et tous les territoires.

* * *

[Traduction]

LA SANTÉ

M. David Wilks (Kootenay—Columbia, PCC): Monsieur le Président, le Centre canadien de lutte contre les toxicomanies a publié aujourd'hui les conclusions du rapport qu'il publiera prochainement sur la consommation de marijuana. Ce communiqué, qui tombe à point nommé, confirme une fois de plus le lien qui existe entre le fait de fumer de la marijuana et une diminution du Q.I., la dépendance et les dommages infligés au cerveau en développement. En outre, Statistique Canada confirme que l'approche que nous avons adoptée pour tenir la marijuana hors de la portée des jeunes fonctionne. Au cours de la dernière décennie, la consommation de marijuana chez les adolescents a chuté de près du tiers.

La secrétaire parlementaire peut-elle informer la Chambre des efforts déployés par le gouvernement conservateur pour que les jeunes cessent de fumer de la marijuana?

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, la marijuana est une drogue illégale et nous ne cessons de découvrir ses graves conséquences à long terme sur la santé. Nous n'appuyons donc certainement pas l'idée de faciliter l'accès aux drogues illégales.

Selon leur plan, les libéraux veulent que la consommation de marijuana devienne une activité ordinaire et normale, comme la consommation d'alcool et de cigarettes, et que cette substance soit vendue dans les magasins. Or, cela aurait pour seul effet d'augmenter la consommation de marijuana.

Le gouvernement conservateur continuera de déployer des efforts pour que les jeunes cessent de fumer de la marijuana et pour mettre un frein aux effets à long terme associés à cette pratique.

* * *

LE TRANSPORT MARITIME

M. Bruce Hyer (Thunder Bay—Superior-Nord, PV): Monsieur le Président, il serait plus que temps que l'on modifie les règles de pilotage sur les Grands Lacs. Thunder Bay accueille des bâtiments qui ont parcouru des milliers de kilomètres autour du globe, mais qui doivent attendre je ne sais pas combien de temps qu'un pilote de la région les aide à franchir le dernier kilomètre jusqu'aux terminaux céréaliers. Facilitons le commerce, ne le compliquons pas.

Les électeurs de ma circonscription se demandent une chose: « Y aurait-il moyen qu'on fasse preuve de gros bon sens concernant les règles de pilotage à Thunder Bay et sur l'ensemble des Grands Lacs? »

● (1505)

L'hon. Lisa Raitt (ministre des Transports, PCC): Monsieur le Président, les pilotes constituent un maillon essentiel de notre chaîne d'approvisionnement. Eux seuls possèdent les compétences pour guider les navires dans certaines zones des eaux canadiennes afin qu'ils en évitent les écueils. Bref, ils jouent un rôle important.

La Loi sur les transports au Canada fait actuellement l'objet d'un examen de la part d'un comité d'éminents spécialistes présidé par David Emerson. Ces gens s'intéressent à l'avenir des transports au Canada, alors nul doute que cette question retiendra leur attention.

* * *

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

M. Scott Andrews (Avalon, Ind.): Monsieur le Président, selon diverses études récentes, même dans les meilleures conditions, les déversements de pétrole sont inévitables, et c'est encore plus vrai dans la baie Placentia.

La semaine dernière, le temps qu'a mis la Garde côtière avant de réagir au déversement de pétrole en Colombie-Britannique montre que ses protocoles d'intervention comportent de graves lacunes. Comme la ministre le sait pertinemment, le nombre accru de pétroliers et la faible visibilité dans la baie Placentia rendent ce coin de pays vulnérable et font augmenter les risques de déversement, d'autant plus que l'équipement de la Garde côtière est à des jours de là.

La ministre pourrait-elle assurer aux habitants de la baie Placentia et de Terre-Neuve que la Garde côtière pourra intervenir rapidement et efficacement si jamais un déversement de pétrole devait s'y produire?

L'hon. Gail Shea (ministre des Pêches et des Océans, PCC): Monsieur le Président, la Garde côtière collabore de près avec les entreprises d'intervention en cas d'urgence, qui sont accréditées par Transports Canada et font partie intégrante du réseau d'intervention canadien, sur la côte Ouest comme sur la côte Est. Ces entreprises possèdent l'équipement et l'expertise nécessaires pour intervenir. Les plans d'intervention englobent de nombreux partenaires, et ces organismes en font partie.

Affaires courantes

[Français]

LA PROTECTION DES CONSOMMATEURS

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, Ind.): Monsieur le Président, dans la foulée du cartel de l'essence qui a floué plus d'un million d'automobilistes de 200 millions de dollars, notamment au centre du Québec et en Estrie, une pétrolière vient d'écooper d'une amende de 1 million de dollars. Sans la plainte d'un commerçant de Victoriaville qui refusait de participer à la fixation des prix, il n'y aurait pas eu d'enquête du Bureau de la concurrence ni d'accusation portée, parce que le gouvernement refuse d'amender la Loi sur la concurrence.

Le gouvernement va-t-il enfin agir en permettant au commissaire à la concurrence d'ouvrir des enquêtes, en créant un office de surveillance du secteur pétrolier et en cessant surtout de mettre des bâtons dans les roues à ceux qui intentent actuellement un recours collectif contre les pétrolières?

L'hon. Ed Holder (ministre d'État (Sciences et Technologie), PCC): Monsieur le Président, notre gouvernement a agi en adoptant une nouvelle loi qui rend obligatoire l'inspection des pompes à essence. Lorsqu'elles font le plein d'essence, les familles canadiennes s'attendent à recevoir ce pour quoi elles ont payé.

Voilà la réponse à cette question.

* * *

[Traduction]

PRÉSENCE À LA TRIBUNE

Le Président: Je voudrais signaler aux députés la présence à notre tribune de Son Excellence Fazal Hadi Muslimyar, Président de la Chambre des Aînés de la République islamique d'Afghanistan.

Des voix: Bravo!

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

Le Président: Conformément à l'article 552 de la Loi électorale du Canada, j'ai l'honneur de déposer les rapports sur les opérations financières des partis politiques enregistrés et sur leurs dépenses lors des élections générales. Ces rapports sont produits par le directeur général des élections.

[Français]

Ces documents sont réputés renvoyés en permanence au Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre.

* * *

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes, PCC): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 36(8) du Règlement, j'ai l'honneur de déposer, dans les deux langues officielles, la réponse du gouvernement à 92 pétitions.

[Français]

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

CONDITION FÉMININE

Mme Hélène LeBlanc (LaSalle—Émard, NPD): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le cinquième rapport du Comité permanent de la condition féminine, intitulé « Leadership économique et prospérité des Canadiennes ». Conformément à l'article 109 du Règlement, le comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

● (1510)

Mme Djaouida Sellah (Saint-Bruno—Saint-Hubert, NPD): Monsieur le Président, les néo-démocrates croient qu'il faut agir pour la sécurité économique des femmes canadiennes. Malheureusement, plusieurs témoins ont confirmé que, sous ce gouvernement, l'égalité au Canada reculait au lieu d'avancer.

Nous avons entendu les témoins nous expliquer la recette pour atteindre l'égalité économique. Il faut investir dans les femmes, combattre la pauvreté et la violence et fournir les services essentiels, comme les services de garde abordables et accessibles, le logement sécuritaire et les bons emplois, et non les emplois à temps partiel et à salaire minimum. C'est le plan du chef de l'opposition officielle pour la prospérité économique des femmes.

Je suis fière d'avoir participé à cette étude et je suis fière que le rapport dissident des députés du NPD au sein du Comité permanent de la condition féminine aille dans ce sens.

[Traduction]

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, conformément aux articles 104 et 114 du Règlement, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 35^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, qui porte sur la composition des comités de la Chambre. Si la Chambre donne son consentement, j'ai l'intention de proposer l'adoption du 35^e rapport plus tard aujourd'hui.

* * *

LA MOTION DES VOIES ET MOYENS N^O 18

L'hon. John Duncan (ministre d'État et whip en chef du gouvernement, PCC): Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime à l'égard de la motion suivante. Je propose:

Que, nonobstant tout article du Règlement ou usage habituel de la Chambre, tout vote par appel nominal demandé le jeudi 23 avril 2015 relatif à la motion des voies et moyens n^o 18 soit réputé différé à l'heure ordinaire de l'ajournement quotidien le lundi 27 avril 2015.

Le Président: Le whip en chef du gouvernement a-t-il le consentement unanime pour proposer cette motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

Affaires courantes

(La motion est adoptée.)

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE

PROCÉDURE ET AFFAIRES DE LA CHAMBRE

M. Joe Preston (Elgin—Middlesex—London, PCC): Monsieur le Président, si la Chambre donne son consentement, je propose que le 35^e rapport du Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, présenté à la Chambre plus tôt aujourd'hui, soit adopté.

Le Président: Le député a-t-il le consentement unanime de la Chambre pour proposer cette motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: La Chambre a entendu la motion. Plaît-il à la Chambre de l'adopter?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

* * *

PÉTITIONS

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

M. Earl Dreeshen (Red Deer, PCC): Monsieur le Président, j'interviens aujourd'hui pour présenter une pétition en l'honneur de Colton TB Keeler et de Tyson Vanderzwaag, deux adolescents de ma circonscription, Red Deer, dont le décès tragique a été causé par un conducteur ivre en 2012.

La mort de Colton et de Tyson est une tragédie. Leurs familles ne sont malheureusement pas les seules à avoir vécu un pareil drame. Chaque année, des milliers de familles connaissent la même souffrance parce qu'un conducteur a pris une décision stupide, celle de conduire malgré des facultés affaiblies.

C'est ce qui m'amène à présenter une pétition au nom de Families For Justice, un groupe de Canadiens qui ont perdu un être cher à cause de la conduite avec facultés affaiblies. Ils estiment que les lois canadiennes en matière de conduite avec facultés affaiblies sont beaucoup trop clémentes. Le groupe Families for Justice réclame des peines obligatoires pour l'homicide commis au volant d'un véhicule automobile et demande au Parlement d'appuyer le projet de loi C-652, la loi de Kassandra.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Monsieur le Président, je suis honoré de présenter des pétitions au nom des travailleurs de ma collectivité.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement d'élaborer une stratégie nationale de l'automobile et de revoir la politique actuelle pour faire le suivi des investissements dans le secteur de l'automobile et éventuellement d'y augmenter le nombre d'emplois.

Je remercie Jessica John et Heather MacDonald-Ellis d'avoir recueilli plus de 9 000 signatures et d'avoir réagi après la tentative ratée du gouvernement pour l'obtention d'un nouveau programme de construction de petits moteurs à l'usine locale de Ford, un investissement qui aurait dépassé les 1,5 milliard de dollars et permis la création de 1 000 emplois dans les chaînes de montage.

Aujourd'hui, j'exprime ma solidarité en réclamant un plan et des mesures énergiques pour gagner des emplois à valeur ajoutée. Les Canadiens le méritent.

[Français]

L'AIDE INTERNATIONALE

L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.): Monsieur le Président, j'ai le grand plaisir de déposer une pétition.

Plusieurs personnes de ma circonscription, de partout au Sud-est du Nouveau-Brunswick et, entre autres, l'organisation Développement et paix, ont recueilli des signatures de plusieurs personnes qui demandent au gouvernement d'adopter des politiques d'aide internationale qui soutiennent les petits agriculteurs, particulièrement les femmes, et de s'assurer que les programmes mis en place par le Canada visent vraiment le développement d'un secteur agricole qui va bénéficier à la plus grande majorité des citoyens partout dans le monde. C'est un défi sur lequel j'encourage mes collègues à réfléchir.

• (1515)

[Traduction]

LA PAUVRETÉ

M. Brad Butt (Mississauga—Streetsville, PCC): Monsieur le Président, je présente deux pétitions aujourd'hui.

La première demande que le gouvernement du Canada enraye la pauvreté et qu'il appuie le projet de loi C-233.

L'ANAPHYLAXIE

M. Brad Butt (Mississauga—Streetsville, PCC): Monsieur le Président, la deuxième pétition demande au gouvernement du Canada d'adopter une politique pour réduire le risque de réactions anaphylactiques parmi les passagers aériens.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NPD): Monsieur le Président, je suis moi aussi heureuse de présenter des pétitions qui exhortent le gouvernement à élaborer une stratégie nationale de l'automobile, de revoir la politique actuelle en vue d'attirer des investissements dans le secteur de l'automobile, et de maintenir et d'augmenter le nombre d'emplois dans ce secteur.

Sous le gouvernement conservateur, plus de 400 000 bons emplois ont été perdus dans le secteur manufacturier. Mon collègue a mentionné la perte de l'investissement de la part de Ford. Il y a quelques jours, General Motors a annoncé un investissement conjoint de 16 milliards de dollars dans la conception de nouvelles voitures. Où? En Chine.

Le gouvernement doit défendre les intérêts du secteur manufacturier, pour l'industrie automobile et pour des emplois de qualité au Canada. Voilà ce que nous appuyons.

LE TRAVERSIER DE WOLFE ISLAND

M. Ted Hsu (Kingston et les Îles, Lib.): Monsieur le Président, en plein été à Wolfe Island, dans la saison touristique, si des camions à propane vides mais non purgés devaient emprunter des traversiers vides pour revenir sur la partie continentale, les gens devraient faire la file pour le reste de la journée. C'est pour cette raison que Wolfe Island bénéficie de l'exemption pour transbordeurs à trajet court aux termes du Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement.

La distance entre les deux quais de traversier est de 5,03 kilomètres; elle dépasse donc d'une moitié de longueur de bâtiment la limite pour les transbordeurs à trajet court. Récemment, cependant, l'exemption a été refusée aux termes de la définition qui figure dans le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses, qui fixe la limite à trois kilomètres.

Les électeurs de Wolfe Island, dans ma circonscription, demandent au gouvernement d'harmoniser la définition de transbordeurs à trajet court, de la fixer à cinq kilomètres et d'accorder à nouveau au traversier de Wolfe Island l'exemption au motif qu'il en bénéficiait par le passé et qu'il n'est jamais à plus de 1,15 kilomètres de la côte.

L'AGRICULTURE

M. Paul Calandra (Oak Ridges—Markham, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition aujourd'hui de la part de la St. Patrick's Church, que je fréquentais quand j'étais enfant. Elle est située à proximité de la St. Patrick School, l'excellente école primaire où j'allais à Markham.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement d'envisager l'adoption de politiques d'aide internationale favorisant les petites exploitations agricoles, notamment le rôle qu'y jouent les femmes.

Je trouve de telles pétitions emballantes, car elles nous donnent également l'occasion de souligner l'excellent travail que nous faisons à Haïti par le truchement de l'ambassade du Canada et de l'Université McGill pour promouvoir de telles techniques agricoles, ainsi que l'excellent travail du professeur Dion, frère du député libéral qui siège à la Chambre des communes. Nous continuerons sur cette lancée, et je suis fier de présenter cette pétition au nom de mes électeurs.

M. Adam Vaughan (Trinity—Spadina, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition à la Chambre des communes demandant qu'on respecte le droit des petites exploitations agricoles familiales de conserver, d'échanger et d'utiliser leurs semences.

Les pétitionnaires demandent à la Chambre d'adopter des politiques d'aide internationale qui soutiennent les petites exploitations agricoles familiales, en particulier celles dirigées par des femmes, et de reconnaître leur rôle indispensable dans la lutte contre la faim et la pauvreté. Ils demandent aussi au gouvernement de s'assurer que les politiques et les programmes canadiens sont élaborés en consultation avec les petites exploitations agricoles familiales et qu'ils protègent le droit de celles qui oeuvrent dans les pays du Sud de conserver, d'utiliser et d'échanger librement les semences.

LA CONDUITE AVEC FACULTÉS AFFAIBLIES

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Monsieur le Président, j'ai deux pétitions à présenter.

Les pétitionnaires sont d'avis que les lois relatives à la conduite avec facultés affaiblies sont trop clémentes. Ils aimeraient que des lois plus strictes soient adoptées et qu'une nouvelle peine minimale obligatoire soit imposée aux personnes reconnues coupables de conduite avec facultés affaiblies ayant causé la mort. Mon collègue vient de parler de son expérience personnelle avec des personnes qu'il connaissait. C'est similaire, en ce sens que les pétitionnaires demandent la modification du Code criminel du Canada, afin que l'infraction de « conduite avec facultés affaiblies » devienne un « homicide involontaire coupable commis au moyen d'un véhicule automobile ».

● (1520)

LA SÉLECTION EN FONCTION DU SEXE

M. Bev Shipley (Lambton—Kent—Middlesex, PCC): Monsieur le Président, ma deuxième pétition est une pétition qui a également été présentée à maintes reprises. Elle concerne les révélations faites par CBC/Radio-Canada selon lesquelles, au Canada, on utilise les échographies pour informer les futurs parents

Affaires courantes

du sexe de l'enfant à naître, afin qu'ils puissent interrompre la grossesse si c'est une fille. Tous les partis politiques nationaux condamnent cette pratique. En outre, 92 % des Canadiens la désapprouvent. Nous avons perdu des millions de filles en raison de ces avortements et beaucoup de filles qui ne sont pas mortes de cette façon sont devenues des prostituées.

Les pétitionnaires demandent donc au Parlement de condamner l'avortement sexo-sélectif.

CBC/RADIO-CANADA

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour présenter six pétitions: les trois premières traitent d'un même sujet, et les trois dernières portent sur une autre question.

Les signataires des trois premières pétitions réclament un financement stable et prévisible à long terme pour CBC/Radio-Canada, notre radiodiffuseur national. Les pétitionnaires viennent de Vancouver, de Kingston, en Ontario, de la Saskatchewan, ainsi que de l'île Pender, de l'île Gabriola et de l'île Salt Spring.

L'ENVIRONNEMENT

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, la deuxième série de pétitions traite de la nécessité de légiférer pour interdire la circulation de pétroliers et, plus particulièrement, de superpétroliers qui transportent du bitume dilué.

Les signataires de ces trois pétitions distinctes viennent principalement de la région de Vancouver. Ils réclament une loi en ce sens.

CBC/RADIO-CANADA

M. Bruce Hyer (Thunder Bay—Superior-Nord, PV): Monsieur le Président, je prends la parole pour présenter des pétitions concernant la radio de CBC/Radio-Canada.

Les pétitionnaires estiment qu'il faut offrir des émissions nationales, régionales et locales dans l'ensemble du Canada et que le gouvernement doit fournir, à long terme, un financement stable et prévisible à la radio de CBC/Radio-Canada.

* * *

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^{os} 1067 et 1084.

[Texte]

Question n^o 1067 — **M. Scott Simms:**

En ce qui concerne les communications du gouvernement : pour chaque annonce faite par un ministre ou un secrétaire parlementaire depuis le 1^{er} janvier 2006 à l'extérieur de la Cité parlementaire et de l'Amphithéâtre national de la presse, quels étaient (i) la date, (ii) le lieu, (iii) l'objet ou le sujet, (iv) le nom et le portefeuille du ministre ou du secrétaire parlementaire, (v) les montants et les détails de toutes les dépenses liées à la tenue de l'annonce?

M. Paul Calandra (secrétaire parlementaire du premier ministre et pour les Affaires intergouvernementales, PCC): Monsieur le Président, l'information demandée représente des milliers de documents dont la plupart ne sont disponibles que dans la langue d'origine. Il n'est pas possible de soumettre et de traduire l'information demandée à l'intérieur du délai prévu.

*Affaires courantes*Question n° 1084 — **Mme Megan Leslie**:

En ce qui concerne le projet de mine de charbon souterraine Raven: a) le ministre de l'Environnement a-t-il tenu des consultations publiques sur le projet proposé, ou prévoit-il en tenir, et, le cas échéant, quels sont les détails de ces consultations; b) le Ministre est-il en contact avec des représentants (i) du district régional de Comox Valley, (ii) du conseil de Islands Trust, (iii) du conseil de Cumberland Village, (iv) du conseil municipal de Courtenay, (v) du conseil municipal de Comox, (vi) du conseil municipal de Port Alberni; c) le Ministre a-t-il envisagé la possibilité de renvoyer le projet à une commission d'examen qui tiendrait des audiences publiques afin de permettre à la population d'exprimer ses préoccupations sur les impacts environnementaux du projet et, le cas échéant, en quoi consisterait cette commission d'examen?

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, en réponse à la partie a) de la question, le projet de mine de charbon souterraine Raven, appelé « le projet », fait l'objet d'une étude approfondie en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale antérieure réalisée en étroite collaboration avec la province de la Colombie-Britannique. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale, ou l'agence, et le Bureau d'évaluation environnementale de la Colombie-Britannique ont consulté le public dans le cadre du processus d'évaluation environnementale coopérative grâce à des consultations publiques et des réunions communautaires qui portaient notamment sur les effets environnementaux potentiels du projet. En 2013, l'agence a demandé à la Compliance Coal Corporation de fournir plus de renseignements pour lui permettre de mieux comprendre les effets environnementaux du projet. Si ces renseignements lui sont fournis, les prochaines étapes de l'évaluation environnementale comprendront une consultation publique sur l'étude d'impact environnemental du promoteur et le rapport d'étude approfondie de l'agence.

Pour ce qui est des parties b)(i), b)(ii), b)(iii), b)(iv) et b)(v) de la question, j'ai écrit directement à ces municipalités en réponse à de la correspondance qu'elles lui ont envoyée.

En ce qui concerne la partie b)(vi) de la question, le conseil municipal de Port Alberni participe au groupe de travail technique dans le cadre de l'évaluation environnementale pour le projet. Ce groupe de travail communique avec l'agence dont je suis responsable.

Enfin, en ce qui a trait à la partie c) de la question, compte tenu des renseignements actuellement accessibles sur les effets environnementaux potentiels du projet, l'agence est d'avis qu'une étude approfondie est le type d'évaluation le plus approprié pour le projet de mine de charbon souterraine Raven.

* * *

[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 nos 1056, 1059, 1061, 1063, 1066, 1068, 1069, 1071, 1072, 1077 à 1081, et 1083 pouvaient être transformées en ordres de dépôt de documents, les documents seraient déposés immédiatement.

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

[Texte]

Question n° 1056 — **M. Fin Donnelly**:

En ce qui concerne les subventions et contributions gouvernementales accordées dans la circonscription de New Westminster—Coquitlam, de l'exercice 2011-2012 jusqu'à maintenant: quel montant total a été accordé, ventilé par (i) montant, (ii) bénéficiaire?

(Le document est déposé)

Question n° 1059 — **L'hon. Mark Eyking**:

En ce qui concerne les investissements gouvernementaux, à l'exclusion de ceux en lien avec l'Agence de promotion économique du Canada atlantique: quels sont les détails de tous les investissements faits en Nouvelle-Écosse de 2005-2006 à 2013-2014, ventilés par (i) projet, (ii) exercice?

(Le document est déposé)

Question n° 1061 — **M. Marc Garneau**:

En ce qui concerne les exceptions accordées en vertu de la Politique sur le dépôt des traités devant le Parlement (la Politique): a) pour chaque année depuis l'entrée en vigueur de la Politique, combien d'instruments ont fait l'objet d'une exception et quels étaient-ils; b) pour quel motif l'exception a-t-elle été accordée en a); c) si le motif de l'exemption en b) était l'urgence, (i) comment a-t-on déterminé que le traité était urgent, (ii) qui l'a déterminé, (iii) quand; d) si l'exemption en b) a été accordée pour une raison autre que l'urgence, (i) quelle était la raison, (ii) comment l'a-t-on déterminée; e) qui a déterminé ce qui constitue un raison valable, autre que l'urgence, pour exempter un traité de l'obligation de dépôt prévue par la Politique; f) est-il déjà arrivé qu'une demande d'exception à la Politique ait été refusée; g) pour chaque traité ayant fait l'objet d'une exemption, (i) à quelle date le Canada a-t-il signé l'instrument, (ii) quand le Canada a-t-il ratifié l'accord, (iii) quand le traité a-t-il été déposé au Parlement; h) pour chaque traité ayant fait l'objet d'une exemption, une lettre conjointe « expliquant clairement l'objet de la demande d'exemption pour que le traité soit ratifié sans avoir été préalablement déposé devant la Chambre des communes » a-t-elle été rédigée; i) pour chaque lettre indiquée en h), (i) quelle est la date de la lettre, (ii) à qui est-elle adressée, (iii) qui l'a signée; j) en les regroupant par année, quels traités ont fait l'objet d'une exemption à la Politique sans une lettre conjointe; k) pour chaque traité en j), pourquoi une lettre conjointe n'a-t-elle pas été rédigée; l) pour ce qui est de la réponse du gouvernement à la partie gg) de la question Q-816, réponse indiquant qu'aucune lettre conjointe n'a été rédigée dans le cas de l'exemption accordée à l'égard de l'Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique en vue d'améliorer l'observation fiscale à l'échelle internationale au moyen d'un meilleur échange de renseignements en vertu de la Convention entre le Canada et les États-Unis d'Amérique en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, l'absence d'une telle lettre est-elle chose courante; m) dans tous les cas où une exception à la Politique a été accordée, l'approbation du premier ministre a-t-elle été demandée; n) dans tous les cas où l'approbation d'une exception à la Politique a été demandée au premier ministre, l'approbation a-t-elle été obtenue; o) s'il est arrivé qu'une exception ait été accordée sans que son approbation ait été demandée au premier ministre ou sans que le premier ministre l'approuve, (i) de quel traité s'agissait-il, (ii) qu'est-il arrivé, (iii) comment a-t-on justifié les mesures prises; p) une étude ou une analyse a-t-elle été réalisée sur les exceptions accordées en vertu de la Politique; q) quand le dernier examen de la Politique a-t-il eu lieu et quelles ont été les conclusions de cet examen pour ce qui est des exemptions; r) sur le plan de la politique, comment justifie-t-on le fait d'accorder une exception à la politique sur le dépôt; s) une exception accordée est-elle toujours indiquée dans le mémoire explicatif; t) si la réponse en s) est non, dans quels cas un traité a-t-il fait l'objet d'une exception à la Politique sans que ce fait soit mentionné dans le mémoire explicatif; u) quand une exception est accordée et que le fait est indiqué dans le mémoire explicatif, le motif de l'exception est-il indiqué dans tous les cas; v) dans quels cas une exception a-t-elle été accordée et que le traité a quand même été déposé pendant vingt et un jours de séance avant que le Parlement prenne des mesures pour le mettre en œuvre; w) une exception à la politique peut-elle être accordée sans en demander l'approbation du premier ministre; x) une exception à la politique peut-elle être accordée sans l'approbation du premier ministre; y) quelles statistiques tient-on sur les exceptions à la Politique et qui les tient; z) par quels moyens et à quelle étape du processus informe-t-on le public qu'une exception à la Politique a été accordée; aa) par quels moyens et à quelle étape du processus informe-t-on le Parlement qu'une exception à la Politique a été accordée?

(Le document est déposé)

*Affaires courantes***Question n° 1063 — L'hon. Carolyn Bennett:**

En ce qui concerne Affaires autochtones et Développement du Nord Canada et chaque réserve des Premières Nations: *a*) chaque communauté est-elle dotée de son propre service des incendies ou service de protection des incendies sur son territoire; *b*) si la réponse en *a*) est négative, la communauté a-t-elle conclu un contrat ou une entente avec une municipalité ou un autre service des incendies ou service de protection des incendies, en indiquant (i) le nom de l'autre partie du contrat ou de l'entente, (ii) les dates de début et de fin du contrat ou de l'entente; *c*) si la réponse en *b*) est négative, la communauté avait-elle auparavant un contrat ou une entente avec une municipalité ou un autre service des incendies ou service de protection des incendies, en indiquant (i) le nom de l'autre partie du contrat ou de l'entente, (ii) les dates de début et de fin du contrat ou de l'entente, (iii) la raison pour laquelle le contrat ou l'entente a pris fin; *d*) quels sont les titres, les dates et les numéros de référence de tous les rapports, documents d'information, notes d'information, mémoires, dossiers, registres ou évaluations créés ou modifiés depuis le 1^{er} janvier 2010, dont sont en possession Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, Sécurité publique Canada, Santé Canada, la Gendarmerie royale du Canada ou Affaires intergouvernementales, portant sur les services de protection des incendies d'une réserve des Premières Nations ou d'un groupe de communautés en particulier, ou portant sur les services de protection des incendies dans les réserves des Premières Nations en général?

(Le document est déposé)

Question n° 1066 — Mme Chrystia Freeland:

En ce qui concerne les communications du gouvernement: quels sont les détails de tous les envois en nombre, envois de publi-postage ou activités de communication effectués par tout ministère, organisme ou société d'État depuis le 1^{er} janvier 2011, y compris l'insertion de dépliants ou feuillets d'information, accompagnés d'un chèque, d'un relevé ou d'un avis, en indiquant dans chaque cas (i) la date du début et de la fin de l'activité de publicité ou de communication, (ii) la nature, l'objet ou la description de l'activité, (iii) le coût d'impression du document, dépliant ou feuillet de publicité ou de communication, (iv) le coût de mise à la poste du document, dépliant ou feuillet de publicité ou de communication, sauf lorsque l'envoi était accompagné d'un chèque, d'un relevé ou d'un avis, (v) la ou les langues dans lesquelles le document, dépliant ou feuillet de communication a été imprimé, (vi) le titre ou la rubrique du document, dépliant ou feuillet de communication, le cas échéant, (vii) le groupe démographique que l'activité tentait d'atteindre ou d'influencer et les critères utilisés pour définir le groupe démographique, le cas échéant, (viii) l'aire géographique que l'activité tentait d'atteindre ou d'influencer, comme la région de tri d'acheminement, la municipalité, la province, le territoire, la circonscription électorale fédérale, ou d'autres régions, ainsi que les critères utilisés pour définir cette aire géographique, le cas échéant, (ix) le numéro de dossier ou d'identification de l'activité, (x) le numéro de dossier ou d'identification, le titre et la date de tout rapport ou analyse sur l'efficacité ou les résultats de la campagne d'envoi en nombre ou de publi-postage?

(Le document est déposé)

Question n° 1068 — L'hon. Gerry Byrne:

En ce qui concerne le Programme des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans, quels ont été, pour chaque exercice à partir de 2006-2007, ou pour chaque année civile à partir de 2006, le cas échéant, les données devant être ventilées par région administrative du ministère des Pêches et des Océans et par province: *a*) le nombre total d'emplois requis pour l'administration du programme, en indiquant séparément le nombre (i) d'agents de programme, (ii) de techniciens de soutien de projet, (iii) d'autres employés, y compris les titres de poste pour ces derniers; *b*) le nombre de points de service aux clients; *c*) le coût total de l'administration du programme; *d*) le nombre de séminaires des administrations portuaires qui ont eu lieu; *e*) le nombre de représentants d'administrations portuaires pour qui on a payé, ou remboursé, les frais de déplacement exigés pour assister aux séminaires des administrations portuaires; *f*) le montant total des subventions et des contributions versées aux ports ou aux administrations portuaires, en indiquant séparément le montant versé (i) aux ports de pêche essentiels, (ii) aux ports de pêche non essentiels, (iii) aux ports de plaisance; *g*) le montant total des subventions et des contributions versées à chaque port ou administration portuaire ou pour chaque port ou administration portuaire?

(Le document est déposé)

Question n° 1069 — M. Denis Blanchette:

En ce qui concerne le recours juridique du gouvernement, entrepris en 2005, contre le Canadien National concernant la question du respect des ententes au sujet de l'entretien du Pont de Québec, qui a été ensuite scindé en deux poursuites, un jugement avec dépens a été rendu le 22 octobre 2014 par le juge Louis Lacoursière : *a*) à combien s'élevaient les frais juridiques consacrés, par le gouvernement fédéral, aux deux recours à partir de 2005 jusqu'à aujourd'hui; *b*) y a-t-il d'autres frais, outre les dépens, qui sont à prévoir et qui ne sont pas encore comptabilisés; *c*) puisque le

jugement a été rendu avec dépens, à combien s'élevaient ces frais; *d*) le gouvernement entend-il aller en appel de la décision rendue le 22 octobre 2014; *e*) quel est l'état de situation à l'égard de la deuxième poursuite?

(Le document est déposé)

Question n° 1071 — Mme Chrystia Freeland:

En ce qui concerne les pratiques d'embauche et de promotion des femmes dans les ministères, organismes, sociétés d'État, commissions et autres organisations du gouvernement fédéral depuis le 1^{er} janvier 2006 : *a*) au total, combien d'employés occupent des postes de cadre supérieur, ventilés par (i) ministère, organisme, société d'État, commission et autre organisation, (ii) année civile, (iii) sexe; *b*) quel était le nombre de postes de cadre supérieur vacants, ventilés par (i) ministère, organisme, société d'État, commission et autre organisation, (ii) année civile; *c*) combien d'employés ont été promus, au sein de l'organisation, d'un poste de cadre à un poste de cadre supérieur, ventilés par (i) ministère, organisme, société d'État, commission et autre organisation, (ii) année civile, (iii) sexe; *d*) combien d'employés de l'extérieur de l'organisation ont été embauchés pour occuper un poste de cadre supérieur, ventilés par (i) ministère, organisme, société d'État, commission et autre organisation, (ii) année civile, (iii) sexe; *e*) quel était le nombre de postes au sein des conseils d'administration, ventilés par (i) société d'État, commission et autre organisation, (ii) année civile, (iii) poste occupé ou vacant, (iv) sexe du titulaire du poste; *f*) quels sont les détails de tous les documents, lignes directrices ou politiques internes liés aux pratiques en matière d'équilibre entre les sexes aux fins du recrutement, de l'embauche, de la promotion, et des nominations aux conseils d'administration, y compris (i) les dates, titres ou sujets, et les numéros de suivi interne, (ii) les résultats ou les données sur les taux de réussite de ces initiatives; *g*) quels sont les détails de tous programmes internes conçus pour améliorer les chances d'avancement des femmes, comme des programmes de mentorat ou des ateliers, y compris (i) la date de début, la durée et le nom du programme, (ii) les résultats ou les données sur les taux de réussite de ces programmes, (iii) les coûts pertinents par programme; *h*) quels sont les détails de toutes campagnes de publicité sur le recrutement, la promotion ou l'autonomie des employés de sexe féminin, ventilés par (i) titre ou sujet de la campagne, (ii) date de début, (iii) durée, (iv) forme de média, (v) coût, (vi) résultats ou données sur les taux de réussite de ces initiatives?

(Le document est déposé)

Question n° 1072 — M. Francis Scarpaleggia:

En ce qui concerne les valeurs quotidiennes proposées pour les sucres et les gras trans dans le cadre de l'Initiative de modernisation de l'étiquetage des aliments de Santé Canada: *a*) comment Santé Canada a-t-il déterminé une valeur quotidienne de 100 grammes de sucre; *b*) quels particuliers ou organismes Santé Canada a-t-il consultés pour en arriver à une valeur quotidienne proposée de 100 grammes de sucre; *c*) pendant les consultations, des particuliers ou des organismes ont-ils proposé une valeur quotidienne inférieure à 100 grammes et, le cas échéant, (i) de quels particuliers ou organismes s'agit-il, (ii) quelles raisons a-t-on invoquées pour faire abstraction de leurs suggestions d'une valeur quotidienne de sucre inférieure à 100 grammes; *d*) quels articles de recherches scientifiques indépendants examinés par les pairs ont servi à justifier la valeur quotidienne proposée de 100 grammes de sucre; *e*) pendant les consultations, quels articles de recherches scientifiques indépendants examinés par les pairs qui ont été mentionnés recommandaient une valeur quotidienne inférieure à 100 grammes, et quelles raisons a-t-on invoquées pour ne pas respecter leurs conclusions; *f*) pourquoi la valeur quotidienne recommandée par l'Organisation mondiale de la santé, soit 25 grammes, n'a-t-elle pas été adoptée; *g*) comment Santé Canada a-t-il déterminé une valeur quotidienne de 2 grammes de gras trans; *h*) quels particuliers ou organismes Santé Canada a-t-il consultés pour en arriver à une valeur quotidienne proposée de 2 grammes de gras trans; *i*) pendant les consultations, des particuliers ou des organismes ont-ils proposé une valeur quotidienne inférieure à 2 grammes de gras trans, et, le cas échéant, (i) de quels particuliers ou organismes s'agit-il, (ii) quelles raisons a-t-on invoquées pour faire abstraction de leurs suggestions d'une valeur quotidienne de gras trans inférieure à 2 grammes; *j*) quels articles de recherches scientifiques indépendants examinés par les pairs ont servi à justifier la valeur quotidienne proposée de 2 grammes de gras trans; *k*) pendant les consultations, quels articles de recherches scientifiques indépendants examinés par les pairs qui ont été mentionnés recommandaient une valeur quotidienne de gras trans inférieure à 2 grammes, et quelles raisons a-t-on invoquées pour ne pas respecter leurs conclusions; *l*) pourquoi les déclarations de l'Organisation mondiale de la santé selon lesquelles les gras trans industriels ne font pas partie d'une saine alimentation et la consommation de gras devrait tendre à éliminer les gras trans industriels ne sont-elles pas interprétées comme signifiant une valeur quotidienne de 0 grammes?

(Le document est déposé)

Art. 52 du Règlement

Question n° 1077 — Mme Chrystia Freeland:

En ce qui concerne les mesures de sécurité des chemins de fer commerciaux depuis janvier 2006: *a)* combien de vérifications de sécurité ont été menées par Transports Canada, ventilées selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) l'exploitant, (iv) les vérifications menées dans la région du Grand Toronto, (v) celles menées dans les 5 km de la gare de Summerhill-North Toronto du CP, (vi) les coûts connexes, (vii) le pourcentage de constats de conformité, (viii) le pourcentage de constats de non-conformité; *b)* combien de vérifications ont été menées par l'exploitant, ventilées selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) l'exploitant, (iv) les vérifications menées dans la région du Grand Toronto, (v) celles menées à l'égard de la subdivision Toronto Nord du CP, (vi) les coûts connexes, (vii) le pourcentage de constats de conformité, (viii) le pourcentage de constats de non-conformité; *c)* quels sont les détails de la dernière vérification de sécurité menée par Transports Canada pour chaque secteur de voie ferrée entre les gares, ventilés selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) l'exploitant, (iv) le nom de la subdivision, (v) le numéro de suivi interne du rapport, (vi) le résultat, (vii) les mesures de suivi recommandées, (viii) les coûts connexes; *d)* combien de vérifications de sécurité ont été menées par Transports Canada à l'égard du matériel, ventilées selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) l'exploitant, (iv) les résultats, (v) les mesures de suivi recommandées, (vi) les coûts connexes; *e)* combien de vérifications de sécurité ont été menées par l'exploitant à l'égard du matériel, ventilées selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) l'exploitant, (iv) les résultats, (v) les mesures de suivi recommandées par Transports Canada, ventilées selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) les vérifications menées dans la région du Grand Toronto; *g)* combien de vérificateurs de la sécurité étaient à l'emploi de Transports Canada, ventilés selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) les employés affectés dans la région du Grand Toronto, (iv) les employés à temps plein, à temps partiel ou contractuels; *h)* combien d'offres d'emploi de vérificateur de la sécurité ont été publiées, ventilées selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) les offres concernant la région du Grand Toronto, (iv) les offres d'emploi à temps plein, à temps partiel ou contractuel; *i)* combien d'apprentis ou de stagiaires ont suivi une formation en vérification de sécurité, ventilés selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) ceux dont la formation était offerte dans la région du Grand Toronto, (iv) les apprentis ou stagiaires à temps plein, à temps partiel ou contractuels; *j)* pour le gouvernement, quel a été le coût total de la formation des nouveaux vérificateurs de la sécurité, ventilé selon (i) l'année civile, (ii) les employés à temps plein, à temps partiel ou contractuels; *k)* quels sont les détails de tous programmes de formation interne visant à offrir les compétences pour mener des vérifications de sécurité, y compris (i) le titre ou le sujet, (ii) la province, (iii) la date de début, (iv) la durée, (v) les numéros de suivi interne des documents liés à ces programmes, (vi) les résultats; *l)* quels sont les détails de tous programmes de formation de Transports Canada visant à offrir aux exploitants une formation en matière de sécurité, y compris (i) le titre ou le sujet, (ii) la province, (iii) la date de début, (iv) la durée, (v) les numéros de suivi interne des documents liés à ces programmes, (vi) les coûts connexes; *m)* combien d'accidents ont été signalés dans la région du Grand Toronto, ventilés selon (i) l'année civile, (ii) la cause de l'accident (p. ex., collision ou déraillement), (iii) le nombre de blessés, (iv) le nombre de morts, (v) la valeur en argent des dommages aux biens ou à l'environnement, (vi) le type de marchandise transporté, (vii) les mesures de suivi recommandées, (viii) les mesures de suivi prises; *n)* combien d'accidents ont été signalés dans les 5 km de la gare de Summerhill-North Toronto du CP, ventilés selon (i) l'année civile, (ii) la cause de l'accident (p. ex., collision ou déraillement), (iii) le nombre de blessés, (iv) le nombre de morts, (v) le type de marchandise transporté, (vi) les mesures de suivi recommandées, (vii) les mesures de suivi prises; *o)* pour chaque année civile de la période visée, combien le gouvernement a-t-il dépensé pour la supervision des mesures de suivi à la suite d'accidents ferroviaires, ventilé selon (i) la province, (ii) les montants dépensés dans la région du Grand Toronto, (iii) les montants dépensés à la suite d'incidents dans les 5 km de la gare de Summerhill-North Toronto du CP; *p)* combien de problèmes de sécurité potentiels ont été signalés, ventilés selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) les problèmes potentiels signalés dans la région du Grand Toronto, (iv) les problèmes potentiels signalés dans les 5 km de la gare de Summerhill-North Toronto du CP; *q)* combien de réprimandes ont été adressées au personnel pour des infractions à la sécurité, ventilées selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) l'exploitant, (iv) les infractions à la sécurité dans la région du Grand Toronto, (v) les infractions à la sécurité dans les 5 km de la gare de Summerhill-North Toronto du CP; *r)* combien d'employés ont été renvoyés pour des infractions à la sécurité, ventilés selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) l'exploitant, (iv) les infractions à la sécurité dans la région du Grand Toronto, (v) les infractions à la sécurité dans les 5 km de la gare de Summerhill-North Toronto du CP; *s)* combien le gouvernement a-t-il dépensé pour de la publicité faisant la promotion de mesures de sécurité ferroviaire, ventilé selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) le type de média (p. ex. écrit, radio, télévision), (iv) la date de début, (v) la durée; *t)* combien le gouvernement a-t-il dépensé pour de la publicité faisant la promotion des chemins de fer canadiens, ventilé selon (i) l'année civile, (ii) la province, (iii) le type de média (p. ex. écrit, radio, télévision), (iv) la date de début, (v) la durée?

(Le document est déposé)

Question n° 1078 — Mme Marjolaine Boutin-Sweet:

En ce qui concerne les obligations actuelles du gouvernement fédéral à l'égard de logements sociaux financés dans le cadre d'ententes d'exploitation à long terme pour chacun des exercices financiers de 2005-2006 à 2039-2040: *a)* quel est le montant total de l'engagement financier fédéral, ventilé par province et territoire; *b)* quel est le nombre total de logements sociaux financés, ventilé par province et territoire?

(Le document est déposé)

Question n° 1079 — M. Ted Hsu:

En ce qui concerne l'Agence des services frontaliers du Canada: *a)* quelles dépenses totales ont été consacrées au fonctionnement du bâtiment des douanes dans l'île de Cornwall depuis 2008, ventilées par exercice; *b)* quelle est la valeur marchande estimée actuelle du bâtiment des douanes dans l'île de Cornwall; *c)* l'Agence a-t-elle des projets en vue de l'exploitation, de l'utilisation, de la cession ou de l'élimination du terminal douanier dans l'île de Cornwall; *d)* si la réponse en *c)* est affirmative, quels sont les détails de ces projets; *e)* quelles dépenses totales, ventilées par exercice, ont été consacrées à l'entretien et au fonctionnement du terminal douanier temporaire sur le pont des Trois Nations, ou à côté du nouveau pont à bas niveau; *f)* quels sont les détails des projets ainsi que des coûts et du calendrier prévus de la construction d'un terminal douanier permanent au poste frontalier à la frontière Cornwall-Akwesasne-État de New York?

(Le document est déposé)

Question n° 1080 — Mme Yvonne Jones:

En ce qui concerne la documentation préparée pour d'anciens ou d'actuels administrateurs généraux de ministères, de sociétés d'État et d'organismes ou leur personnel du 1^{er} avril 2011 au 31 mars 2013 : quel est, pour chaque document d'information ou dossier produit, (i) la date, (ii) le titre ou le sujet, (iii) le numéro de référence interne du ministère?

(Le document est déposé)

Question n° 1081 — Mme Yvonne Jones:

En ce qui concerne les documents produits pour les ministres, anciens ou en fonction, ou leur personnel, depuis le 1^{er} avril 2011 au 31 mars 2012 : pour chaque document d'information ou dossier produit, quel est (i) la date, (ii) le titre ou le sujet, (iii) le numéro de référence interne du ministère?

(Le document est déposé)

Question n° 1083 — M. Claude Gravelle:

En ce qui concerne le financement gouvernemental: quel est le montant total alloué à la circonscription de Nickel Belt pour l'exercice 2013-2014, ventilé par ministère, organisme, initiative et montant?

(Le document est déposé)

[Traduction]

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

* * *

DEMANDE DE DÉBAT D'URGENCE

LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

Le Président: La présidence a reçu un avis de demande de débat d'urgence du député de Winnipeg-Centre.

Travaux des subsides

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Monsieur le Président, conformément au paragraphe 52(1) du Règlement, je demande la permission de présenter une motion d'ajournement de la Chambre en vue de la discussion d'une question pertinente et de portée nationale que je crois de la plus grande urgence, à savoir l'intention déclarée du gouvernement de céder sans coût initial tout l'actif ainsi qu'un intérêt majoritaire dans l'ancienne Commission canadienne du blé à un partenariat formé entre un géant américain de l'agroalimentaire, Bunge Limited, et le fonds de gestion des biens du Royaume d'Arabie Saoudite.

Mes électeurs sont perturbés et confus parce que, en prenant sa décision, le gouvernement a inexplicablement rejeté une offre venant directement des céréaliculteurs canadiens de l'Ouest, qui proposaient un paiement en espèces de 380 millions de dollars pour l'achat de la Commission du blé et ses actifs. Bunge Limited et l'Arabie saoudite ne paient absolument rien pour la Commission du blé et ses actifs à part une promesse d'investir dans leur propre société à une date ultérieure.

Ce bradage complet des actifs considérables de la Commission canadienne du blé a été annoncé à un moment où la Chambre des communes ne siégeait pas. Par conséquent, les députés n'ont pas eu l'occasion d'examiner de près cette aliénation grotesque de biens publics, comme c'est leur droit, leur obligation et leur devoir de parlementaires. Conformément aux critères de justification d'un débat d'urgence, je vous demande de prendre note du fait que c'est la première occasion que nous avons eue de porter la question à l'attention de la Chambre depuis que ce marché a été annoncé. Je crois en outre qu'il est justifié de considérer cette affaire comme une urgence parce que son impact sur cet important secteur stratégique de l'économie sera permanent et irréversible s'il est permis que ce marché aille plus loin.

Jusqu'à ce qu'elle soit démantelée par voie législative, la Commission canadienne du blé était la plus importante société de commercialisation de céréales du monde. C'était un exemple canadien de réussite parce qu'elle appartenait aux céréaliculteurs canadiens qui l'exploitaient pour le compte des céréaliculteurs canadiens et qu'elle avait des recettes annuelles de plus de 6 milliards de dollars. Elle assurait non seulement le meilleur rendement possible aux producteurs, mais aussi une commercialisation ordonnée et des livraisons fiables, protégeant ainsi la grande qualité et la réputation de notre blé et de notre orge. Il est vraiment curieux de constater que, tout en étant ouvertement hostile au concept des entreprises d'État au Canada, le présent gouvernement permet au Royaume d'Arabie Saoudite d'être un important partenaire dans le rachat de cette grande institution canadienne.

Cette affaire est urgente. Peu de détails de la cession sont connus. Il y a beaucoup de désinformation et de nombreuses questions sans réponse. Par exemple, comment le ministre peut-il affirmer que ce rachat intensifiera la concurrence alors que la fusion éliminera un intervenant? Comment les agriculteurs peuvent-ils s'attendre à vendre leurs produits à un prix plus élevé grâce à la nouvelle société alors que la Commission du blé était une entité à but non lucratif qui restituait tous ses bénéfices aux producteurs en vertu de la loi? Il y a lieu de noter que Bunge Limited a versé à son chef de la direction 6 millions de dollars l'année dernière et a réalisé des bénéfices de 207 millions. Cet argent a bien été prélevé quelque part.

Il ne serait que juste pour toutes les parties de tenir ce débat aujourd'hui afin que les Canadiens, et particulièrement les agriculteurs des Prairies, puissent comprendre les conséquences et les détails de cette mystérieuse vente qui n'en est pas vraiment une, et qu'ils sachent quelles options leur sont ouvertes en ce qui concerne

tant la vente elle-même que ses répercussions sur les décisions d'affaires qu'ils doivent prendre tout de suite au sujet des semences de ce printemps et des récoltes futures. Les contribuables ont le droit de savoir pourquoi leur gouvernement cède cette grande institution canadienne à des intérêts étrangers sans autre contrepartie qu'une promesse d'investissement futur. En fonction de quels critères pourrait-on considérer cela comme une bonne affaire?

Pour ces raisons pressantes, je demande qu'un débat d'urgence ait lieu à la Chambre pour discuter de cette affaire. Si la présidence a besoin de renseignements supplémentaires pour l'aider à aboutir à une décision favorable à ma demande, je serai heureux de les fournir.

● (1525)

DÉCISION DE LA PRÉSIDENCE

Le Président: Je remercie le député de Winnipeg-Centre d'avoir soulevé la question de la vente de la Commission canadienne du blé. À titre de député de l'Ouest du Canada, la Commission canadienne du blé m'est très familière et l'est aussi aux gens de ma circonscription. Cependant, je ne suis pas convaincu que la question soit grave au point de nécessiter un débat d'urgence. Je souligne que c'est aujourd'hui une journée de l'opposition et je suis certain qu'il y aura d'autres occasions de poser des questions sur la Commission canadienne du blé au cours des prochains jours. Cependant, dans l'état actuel des choses, je ne suis pas convaincu que la question réponde aux critères d'un débat d'urgence.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

TRAVAUX DES SUBSIDES

MOTION DE L'OPPOSITION — LA PROTECTION DES EAUX CÔTIÈRES

La Chambre reprend l'étude de la motion.

M. Ted Opitz (Etobicoke-Centre, PCC): Monsieur le Président, je tiens à signaler que je partagerai aujourd'hui mon temps de parole avec le député de Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière.

Je commencerai par rassurer les députés et les Canadiens en leur disant que le Canada dispose de l'un des régimes de sécurité maritime les plus stricts du monde. Le gouvernement demeure résolu à y apporter des améliorations constamment et il continue à prendre des mesures pour renforcer le régime de prévention, de préparation, de capacité d'intervention, de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversement en milieu marin.

Le 8 avril 2015, un déversement de carburant en milieu marin s'est produit dans la baie English, à Vancouver. Depuis que nous avons été informés de l'accident, nous avons confirmé que le déversement provenait du *Marathassa*, un vraquier qui faisait son voyage inaugural pour charger des céréales. Au moment où l'accident s'est produit, il mouillait dans le secteur près de plusieurs autres navires.

Lorsque la Garde côtière a été informée du déversement par un plaisancier inquiet, elle est intervenue et a demandé à l'avion du Programme national de surveillance aérienne de Transports Canada, le PNSA, de survoler la baie English. Plusieurs patrouilles aériennes ont été effectuées quotidiennement tout au long de l'opération d'intervention. En tout, cela représente 13 survols qui sont essentiels pour évaluer et de surveiller la quantité de polluants, ainsi que l'efficacité des travaux de nettoyage. Les résultats de ces survols ont été communiqués à toutes les parties prenantes aux interventions, et les survols se poursuivront au besoin.

Travaux des subsides

Outre l'information sur la situation fournie par les vols menés dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne, Transports Canada a effectué des inspections dans les navires pour s'assurer du respect des exigences applicables en matière de sécurité et de protection de l'environnement et connaître la cause du déversement. De plus, le ministère surveille ce que fait l'organisation chargée de l'intervention, en l'espèce la Western Canada Marine Response Corporation, pour garantir qu'elle se conforme à la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001 et à tous ses règlements d'application.

Transports Canada fait enquête sur tous les déversements de pétrole signalés, et il s'y a des preuves suffisantes de manquement aux lois fédérales, le pollueur peut faire l'objet de poursuites judiciaires. Une sanction administrative pécuniaire peut aussi lui être imposée. C'est là une autre mesure qui vise à protéger les contribuables canadiens.

Les efforts de dépollution se poursuivant, Transports Canada a déjà commencé à réorienter son enquête. Des inspecteurs de la sécurité maritime poursuivent leur étude pour savoir si les exigences de la Loi sur la marine marchande du Canada et du Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux ont été respectées.

Aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada et du Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux, le propriétaire d'un bâtiment comme le *Marathassa* doit avoir pris des dispositions avec une organisation d'intervention accréditée par Transports Canada. Les responsables de tous les navires sont tenus de déclarer les déversements de pétrole effectifs ou prévus. C'est le capitaine du navire qui doit faire la déclaration, et il doit la faire dès que le déversement se produit ou est prévu, à moins que le capitaine ne soit occupé à sauver des vies, à garantir la sécurité ou à intervenir à cause des dommages au bâtiment ou à l'environnement.

Dans le cadre de son enquête, Transports Canada s'efforcera de voir si le bâtiment répondait aux exigences. Les résultats de l'enquête guideront les décisions du ministère sur les mesures d'exécution qui s'imposent. Il pourrait tenter des poursuites ou réclamer des sanctions administratives pécuniaires.

En outre, dans le régime réglementaire du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime exige que les bâtiments aient une assurance couvrant les coûts des dommages causés par la pollution entraînée par un déversement de pétrole. Au Canada, notre régime de responsabilité et d'indemnisation repose sur le principe pollueur-payeur. Cela veut dire que le pollueur doit assumer les coûts des déversements de pétrole. Dans le cas qui nous intéresse, les représentants de l'armateur ont dit qu'ils s'acquitteraient de toutes leurs responsabilités légales. Les pertes et les dommages couverts par le régime comprennent les mesures raisonnables visant à prévenir ou à réduire au minimum les dommages causés par la pollution, les coûts de l'assainissement, les dommages matériels, les pertes économiques et les travaux de remise en état de l'environnement. Aux termes de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la limite de la responsabilité pour un vraquier de la taille du *Marathassa* est de 26,5 millions de dollars, montant qui sert à couvrir les pertes et dommages admissibles liés à un déversement de carburant en mer.

Il est peu probable que, dans ce cas-ci, les coûts dépassent ce montant mais, le cas échéant, les pertes et dommages admissibles supplémentaires pourront être couverts par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les

navires. Cette caisse a été créée en 1989, et il s'agit d'un élément très important du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. La caisse couvre tous les déversements d'hydrocarbures pour tous les types de navires, partout au Canada et dans les eaux canadiennes. Comme on l'a dit aux députés, le Canada a un vaste Régime de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures. S'il y a un déversement, la réaction est efficace et efficiente, et le régime protège les intérêts de tous les Canadiens et l'environnement marin.

• (1530)

Nous tirons des enseignements de cet accident et poursuivons nos efforts de modernisation de notre régime d'intervention en appliquant un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, mais nous devons aussi saluer le travail de tous ceux qui sont intervenus immédiatement dans ce cas-ci. L'accident fait ressortir l'importance de la poursuite de nos efforts de collaboration avec nos partenaires, tous les ordres de gouvernement et l'industrie, pour instaurer un système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes.

Tout au long de ce dernier accident, des équipes de Transports Canada ont eu des échanges nourris avec les principaux partenaires, comme la Garde côtière canadienne, Environnement Canada, les administrations provinciales et municipales ainsi qu'avec l'organisation d'intervention du secteur privé, la Western Canada Marine Response Corporation.

Transports Canada fait toujours des vols de surveillance au-dessus de la baie English pour observer la zone et soutenir les efforts de dépollution. Le Canada demeure un chef de file au niveau international dans le secteur maritime, où il est reconnu comme un pays qui a un ensemble de règles claires et prévisibles. Ces règles non seulement aident à protéger l'environnement et à garantir la sécurité, mais elles protègent aussi les Canadiens grâce au régime de responsabilité qui leur permet d'obtenir une indemnisation en cas de déversement.

Le Canada doit compter sur le transport maritime pour garantir sa croissance économique, créer des emplois et assurer sa prospérité. Grâce au régime d'inspection et d'enquête actuellement en place et aux améliorations constantes du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, nous continuerons de faire en sorte que notre environnement marin soit toujours protégé.

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NPD): Monsieur le Président, je dois poser des questions à mon collègue au sujet de la sécurité des Canadiens. Nous avons vu ce qui s'est produit à Lac-Mégantic. Voici maintenant un autre cas où les délais d'intervention ont été inacceptables. Les conservateurs prétendent que même s'il avait été ouvert, le poste de la Garde côtière à Kitsilano n'aurait pas pu intervenir. Or, ceux qui y ont travaillé font entendre un autre son de cloche.

Le week-end dernier, j'ai participé à la conférence du North Channel Marine Tourism Council. On y a exprimé des préoccupations parce que, dans notre région, des services de la Garde côtière ont été réduits ou éliminés. Je me demande comment le député peut oser prendre la parole à la Chambre et prétendre que les conservateurs font ce qu'il y a de mieux pour les Canadiens alors que les accidents se succèdent. Nous pouvons parler d'accidents ferroviaires, de déraillements de trains à Gogama, à White River et à Lac-Mégantic, comme je l'ai dit. Comment les conservateurs peuvent-ils affirmer effrontément qu'ils travaillent dans l'intérêt des Canadiens, alors qu'ils ne le font pas? La sûreté des Canadiens et la sécurité de l'environnement ne leur tiennent pas à cœur.

Travaux des subsides

•(1535)

M. Ted Opitz: Monsieur le Président, il est évident que je ne suis pas d'accord. Le gouvernement a à cœur la sécurité de tous les Canadiens.

Le problème a suscité une réaction assez rapide. La tâche a été attribuée à 20 h 6, et les équipes étaient sur les lieux à 21 h 25. Ne perdons pas de vue que cet accident s'est produit en mer et qu'il faut du temps pour se rendre sur place. Ce n'est pas la même situation que dans le cas d'un accident qui se produit sur la terre ferme où les intervenants peuvent arriver à toute vitesse. Il s'agissait de répondre à une urgence maritime. Le navire était entièrement entouré de barrages flottants à 5 h 53 du matin. Je trouve que la réaction a été très satisfaisante.

Il y a une autre chose dont nous devons nous souvenir. Nous avons plus de 80 entrepôts de matériel antipollution répartis entre les différentes régions du Canada et auxquels il est possible d'accéder très rapidement. Tous ces moyens ont été mis en œuvre dans le délai que j'ai mentionné. Tous nos services qui sont intervenus ont agi très rapidement et très professionnellement et se sont conformés aux normes les plus élevées.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, le budget sera déposé demain. Nous avons un gouvernement déterminé à dépenser sans compter des millions de dollars pour diffuser des messages dans lesquels il se félicite lui-même de son budget. Il consacre des centaines de milliers de dollars à des annonces diffusées pendant les parties éliminatoires de la LNH. Parallèlement, il supprime des services essentiels qui auraient beaucoup contribué à apaiser les préoccupations exprimées aujourd'hui et au cours des deux dernières semaines. Il ne s'agit pas seulement des ports de Vancouver. Nous en avons également à Halifax, à Churchill et dans d'autres régions où les gens veulent avoir l'assurance qu'il y aura assez d'argent et de ressources pour protéger notre environnement, surtout si nous envisageons un avenir de croissance économique. Nous sommes une nation commerçante.

Comment le député peut-il justifier ces dépenses publicitaires, ces millions consacrés à des annonces à un moment où nous avons besoin...

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Le député d'Etobicoke-Centre a la parole.

M. Ted Opitz: Monsieur le Président, le Canada et le gouvernement sont au service des contribuables canadiens. Nous sommes déterminés à équilibrer le budget. Nous sommes déterminés à protéger la sécurité publique et à prendre les mesures nécessaires pour continuer à avoir l'économie la plus forte du monde.

Nous avons investi dans ces protocoles de sécurité partout dans la région. Comme nous pouvons le voir dans les rapports des organismes en cause, nous avons réagi très rapidement pour circonscrire le déversement. Nous avons apporté des améliorations et fait des investissements dans la Garde côtière et d'autres capacités connexes. Nous nous sommes assurés d'améliorer suffisamment les communications pour permettre la Garde côtière et aux organismes associés de communiquer rapidement et d'intervenir avec célérité partout dans la région.

Nous avons investi non seulement dans la technologie, mais aussi dans la sécurité des Canadiens sur terre, en mer et dans les airs.

[Français]

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, notre pays, le Canada dispose de l'un des régimes de sécurité maritime les plus forts au monde. Le transport maritime est la pierre d'assise de nombreuses économies régionales au Canada. Les marchandises sont transportées de façon sécuritaire dans les eaux canadiennes depuis des décennies grâce à la responsabilité des partenaires de l'industrie du transport et des navigateurs et grâce à l'efficacité des mesures de prévention en vigueur.

Notre gouvernement a fait des investissements importants au système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes afin de prévenir les déversements, de les nettoyer rapidement s'ils se produisent et de s'assurer de faire payer les responsables.

Le Canada continue d'être un chef de file mondial dans la mise en œuvre de nouvelles technologies en matière de navigation en fournissant aux navigateurs l'information essentielle dont ils ont besoin. Les progrès et les innovations, comme l'analyse en temps réel du trafic des navires et l'augmentation des exigences sur l'identification automatique à un plus grand nombre de navires, aideront les navires à naviguer de manière encore plus efficace et sécuritaire.

Grâce au système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, il y a une collaboration encore plus importante entre les experts de différents domaines. Ensemble, Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne, Transports Canada, Environnement Canada et Ressources naturelles Canada collaborent à la réalisation d'initiatives importantes visant à appuyer la sécurité maritime et la protection de notre environnement marin.

En mai 2014, notre gouvernement a annoncé que le Canada avait adopté un modèle de planification de l'intervention par secteur. La planification de l'intervention par secteur offre une nouvelle approche de planification collaborative transparente et axée sur les risques pour la préparation et l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures provenant de navires.

En tant qu'organisme fédéral responsable d'assurer une intervention appropriée en cas d'incidents de pollution en milieu marin causés par les navires, la Garde côtière canadienne réunira plus que jamais ses partenaires pour élaborer des plans d'intervention par secteur afin d'améliorer encore davantage le processus décisionnel. Ces partenaires comprennent un grand nombre d'intervenants locaux et de représentants des communautés autochtones, de l'industrie et d'autres ordres de gouvernement.

Les plans d'intervention par secteur seront améliorés grâce à la recherche scientifique sur les polluants et leur comportement dans l'eau. Ces travaux permettront à la Garde côtière canadienne d'approfondir sa connaissance de nouveaux produits et de la façon dont ils interagissent dans le milieu marin, ainsi que d'avoir une plus grande panoplie de mesures d'intervention. Cette nouvelle approche de planification des interventions renforcera le régime actuel, dans le cadre duquel les organismes d'intervention du secteur privé sont tenus de maintenir une capacité d'intervention de 10 000 tonnes dans l'ensemble du Canada. L'approche actuelle s'est avérée extrêmement efficace pendant de nombreuses années et elle a été une réussite pour la protection de l'environnement.

Cependant, notre gouvernement s'engage à améliorer continuellement la sécurité des Canadiens et de l'environnement. C'est pourquoi notre gouvernement saisit l'occasion de renforcer et d'améliorer les mesures en place afin de protéger notre environnement maintenant et pour les générations à venir.

Travaux des subsides

Le nouveau processus de planification de l'intervention par secteur sera mis à l'essai dans quatre zones initiales: la partie Sud de la Colombie-Britannique; Saint-Jean et la baie de Fundy au Nouveau-Brunswick; Port Hawkesbury et le détroit de Canso en Nouvelle-Écosse; et la Voie maritime du Saint-Laurent de Québec à l'île d'Anticosti au Québec.

La Garde côtière canadienne et nos collègues fédéraux reconnaissent que nous ne pouvons pas élaborer des plans d'intervention par secteur isolément. À cette fin, à compter de cette année, une série d'activités de mobilisation seront planifiées pour que les points de vue des intervenants et des groupes autochtones soient pris en compte dans le processus.

• (1540)

Afin d'appuyer le volet d'intervention du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, notre gouvernement a annoncé l'octroi d'un financement de 31 millions de dollars sur cinq ans à la Garde côtière canadienne, pour l'établissement d'un système de commandement d'intervention, communément appelé SCI, dans l'ensemble de la Garde côtière canadienne.

Il s'agit d'une initiative essentielle qui assurera la mise en oeuvre d'une approche normalisée de gestion sur le terrain, conçue pour assurer un commandement, un contrôle et une coordination efficaces des efforts d'intervention, lors de tous les incidents maritimes.

La mise en oeuvre du système de commandement d'intervention permettra accroître la capacité de la Garde côtière canadienne à intervenir en cas d'incidents de pollution marine, en collaboration avec les principaux partenaires et les organismes d'intervention.

Le système de commandement d'intervention a été utilisé récemment avec succès au sein de la Garde côtière canadienne pour la récupération des polluants provenant de l'épave du navire *Brigadier General M.G. Zalinski* dans le chenal Grenville. Ce système offre une approche centralisée et contrôlée permettant à la Garde côtière canadienne de collaborer avec les partenaires fédéraux et provinciaux, les Premières Nations et le secteur privé pour intervenir rapidement et en toute sécurité.

Au cours des prochaines années, le système de commandement d'intervention sera pleinement mis en oeuvre, renforçant ainsi le régime d'intervention existant. En termes simples, la Garde côtière canadienne et ses partenaires seront mieux placés pour faire face aux incidents de pollution et à d'autres incidents maritimes, en s'appuyant sur un système d'intervention environnemental déjà robuste.

Le système de commandement d'intervention est un autre exemple de la façon dont le système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes est renforcé afin de protéger les Canadiens et notre environnement.

Il est important de noter, comme bon nombre de mes collègues le savent, qu'en vertu des lois du Canada, le régime de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures repose sur le principe pollueur-payeur. Autrement dit, le pollueur est toujours responsable de payer les coûts associés à un déversement d'hydrocarbures. Si un navire provoque un déversement, la législation canadienne rend son propriétaire responsable des pertes et des dommages qui en découlent.

Nos lois exigent aussi que les navires concluent un accord avec un organisme d'intervention maritime pour répondre à toutes les demandes d'intervention environnementales qui pourraient être nécessaires.

Ces organismes d'intervention jouent un rôle important en fournissant un élément essentiel de la capacité d'intervention environnemental dans les eaux canadiennes.

En conclusion, notre gouvernement, grâce à son solide régime de sécurité et à la mise en place du système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes, poursuivra son important travail de protection des Canadiens et de notre milieu marin.

• (1545)

Mme Hélène LeBlanc (LaSalle—Émard, NPD): Monsieur le Président, l'expression qui me vient en tête, c'est: qu'est-ce qu'il ne faut pas entendre?

J'ai la chance de représenter une circonscription qui longe le fleuve Saint-Laurent. Comme tous les Canadiens, on est tous connectés par nos cours d'eau. Ce déversement qui s'est produit en Colombie-Britannique pourrait aussi bien arriver sur la côte Est du Canada, parce qu'on se rend compte que le gouvernement actuel est totalement inconscient en ce qui concerne la sécurité des Canadiens, et notamment la protection de l'environnement.

Mon collègue qui a présenté la motion nous disait que la décision sur la fermeture de la base de la Garde côtière de Kitsilano avait été faite à huis clos. On n'a pas consulté les provinces et les villes à ce sujet.

Qu'a à répondre mon collègue du gouvernement en ce qui a trait à ce non-respect du fédéralisme de coopération que l'on a ici même au Canada?

M. Jacques Gourde: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question. Notre gouvernement a fait en sorte que nous soyons mieux en mesure de réagir à de tels événements en fournissant de nouveaux fonds et de nouveaux outils, et en veillant à faire payer les entreprises responsables.

[Traduction]

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, compte tenu de l'économie et du fait qu'il est tellement important que nous fassions tout ce que nous pouvons pour protéger notre environnement et penser à l'avenir, le Canada étant une nation exportatrice, nous pouvons nous attendre à être de plus en plus appelés à utiliser nos ports. Voilà pourquoi il est d'une importance cruciale que le gouvernement fédéral investisse dans des secteurs qui nous permettront d'avoir un environnement sûr.

En ces temps où le Canada devrait investir dans la Garde côtière et dans d'autres mesures de sécurité pour protéger l'environnement, pourquoi le gouvernement actuel a-t-il décidé d'effectuer des coupes? Il ne semble ni désireux ni capable de créer les emplois importants dont nous avons besoin dans le secteur de l'exportation. Il néglige également l'importante question de l'environnement, un dossier à l'égard duquel les Canadiens nourrissent de grandes attentes et pour lequel ils veulent que le gouvernement fédéral exerce un leadership.

• (1550)

[Français]

M. Jacques Gourde: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Cependant, je lui rappelle que, sous notre gouvernement, l'investissement dans la Garde côtière canadienne a augmenté de 27 %. Malheureusement, le député et son parti, le NPD, ont voté contre l'augmentation de ces budgets.

Travaux des subsides

Mme Hélène LeBlanc: Monsieur le Président, nous avons déjà entendu les annonces du gouvernement actuel, alors nous nous rendons compte qu'il a plutôt l'intention de voter des budgets de publicité, afin de faire mousser son budget. Il ne tient pas du tout compte des priorités qui touchent les Canadiens, qui parlent d'adaptation aux changements climatiques et de protection des cours d'eaux. Ils veulent que le gouvernement fédéral soit là pour la protection du public canadien. Or il n'est pas là.

Mon collègue pense-t-il que les conservateurs vont se rattraper dans le prochain budget, qui sera présenté demain?

M. Jacques Gourde: Monsieur le Président, je suis persuadé que mes collègues d'en face ne tiendront pas compte de la présentation du budget de demain de l'honorable ministre des Finances.

J'aimerais bien qu'ils votent pour l'ensemble des bienfaits du budget pour tous les Canadiens. Toutefois, nous verrons demain ce qu'ils vont faire.

[Traduction]

M. Jasbir Sandhu (Surrey-Nord, NPD): Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec que mon collègue d'Esquimalt—Juan de Fuca.

Comme toujours, c'est un honneur de prendre la parole à la Chambre au nom de mes citoyens de Surrey-Nord, tout particulièrement aujourd'hui, parce que la question dont nous débattons les touche de très près et qu'elle leur tient vraiment à coeur.

J'ai souvent parlé de la nécessité de protéger les eaux pures de nos côtes pour assurer la viabilité de nos secteurs touristique et récréatif et de notre industrie des pêches. En effet, les emplois de beaucoup de personnes sont tributaires de la protection de ces eaux.

J'ai déjà dit que le déversement survenu dans la magnifique baie English, où se trouvent des parcs, est une bien triste affaire. Des centaines de milliers de gens vivent autour du secteur où le navire a laissé échapper du pétrole au beau milieu de la baie. Nous faisons valoir depuis des années qu'il faut protéger les lieux et veiller à ce que nous ayons les ressources nécessaires pour réagir si quelque chose devait survenir. Par surcroît, nous avons vu une augmentation de la circulation des pétroliers et de la circulation maritime en général dans la baie English, et nous avons vu le gouvernement réduire le nombre de mesures de protection en place.

Quels sont les faits à prendre en considération à propos de ce déversement de combustible de soute au milieu d'une baie en pleine ville de Vancouver? Commençons par la fermeture de la station de la Garde côtière de Kitsilano. Le gouvernement conservateur a fermé cette station au grand dam non seulement des partis de l'opposition, mais d'un grand nombre d'habitants de la Colombie-Britannique qui s'insurgèrent contre cette décision. Je l'avais moi-même dénoncée à la Chambre, car je craignais que la fermeture des stations de la Garde côtière n'ait un effet délétère sur le mode de vie de la région.

Quelqu'un a appelé le 911 pour signaler le déversement, mais il a fallu attendre 12 heures pour que les responsables informent la Ville de Vancouver, laquelle est censée empêcher la population de se rendre sur les plages et veiller à la sécurité du public en général. J'estime qu'un délai de 12 heures pour une intervention qui se veut de calibre mondial est tout à fait inacceptable, et que cela ressemble plus à une opération broche à foin. Il a fallu six heures aux responsables pour installer des barrages flottants afin de contenir le combustible. C'est beaucoup trop si l'on veut empêcher le déversement de se propager.

L'ancien commandant de la base de la Garde côtière que le gouvernement a fermée a déclaré, dans des médias de Vancouver,

qu'il faudrait à peine six minutes à la Garde côtière pour se rendre sur les lieux du déversement. Imaginons les dégâts qui ont pu être causés entre les six minutes prévues et les six heures réelles. On nous a dit, à la Chambre, que la marée noire s'était propagée jusqu'à 12 kilomètres du lieu de déversement.

● (1555)

Si la Garde côtière avait pu arriver sur les lieux dans les six minutes, elle aurait pu limiter la propagation de la marée noire. Mais étant donné que le gouvernement a fermé la station de la Garde côtière de Kitsilano, il lui a fallu six heures pour intervenir. C'est tout à fait inadmissible. On ne peut pas accepter cela de la part du gouvernement canadien. En tous les cas, je sais que les habitants de la Colombie-Britannique n'acceptent pas pareil comportement de la part du gouvernement actuel, et c'est pour cette raison que les néo-démocrates demandent au gouvernement de s'assurer que le délai d'intervention sera beaucoup plus court si un autre déversement se produit.

Outre la fermeture de la station de la Garde côtière, le gouvernement a également fermé la station environnementale de Vancouver. Elle assurait les services d'intervention environnementale d'urgence, et administrait le programme de confinement des mammifères marins. Elle a été fermée par le gouvernement. Cela fait partie de la réalité. Si le trafic doit augmenter dans la baie English et dans la baie Burrard, nous avons besoin de mécanismes de sécurité adéquats afin de garantir qu'en cas de déversement, des mesures seront prises rapidement.

De plus, la vérificatrice générale avait elle-même affirmé clairement que le Canada n'était pas prêt à faire face ne serait-ce qu'à un modeste déversement, mais les conservateurs font la sourde oreille. Je ne sais pas s'ils font la sourde oreille ou s'ils nient la gravité de la situation, mais je peux vous dire que les électeurs de ma circonscription, de Vancouver et de tout le littoral de la Colombie-Britannique s'attendent à des interventions beaucoup plus efficaces de la part du gouvernement, un gouvernement qui a éliminé toutes les protections dont a besoin notre environnement marin.

Je n'ose imaginer ce qui serait arrivé si le déversement avait été plus important. Nous ne pouvons même pas contenir le combustible de soute d'un bateau, soit à peu près 3 000 litres. Que se passerait-il en cas d'accident d'un gros pétrolier? Je n'ose imaginer les dégâts qu'un tel accident causerait à l'environnement et aux ressources halieutiques. Sans parler des emplois qui disparaîtraient en Colombie-Britannique. Le port du Grand Vancouver fournit des dizaines de milliers d'emplois, et je n'ose imaginer les dégâts que causerait un déversement plus important, à la suite du naufrage d'un gros pétrolier. Ce serait dévastateur, non seulement pour notre environnement mais aussi pour notre économie, parce que beaucoup de personnes sont tributaires des eaux côtières de la Colombie-Britannique.

Les néo-démocrates ne cessent de demander au gouvernement de prendre d'autres règlements pour garantir la sécurité de la navigation au large de la Colombie-Britannique. Nous nous devons d'écouter les spécialistes, qui vont d'ailleurs se réunir à Ottawa cette semaine: le comité canadien de coordination maritime de la Fédération internationale des ouvriers du transport, les représentants au CMWC de tous les syndicats maritimes du Canada, y compris le Syndicat international des marins canadiens, l'International Longshore and Warehouse Union, la Guilde de la marine marchande du Canada, l'Association internationale des débardeurs, la BC Ferry and Marine Workers' Union et la section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique.

Travaux des subsides

Le comité canadien de coordination maritime de la Fédération internationale des ouvriers du transport et le CMWC ont appuyé à l'unanimité la motion du NPD, en faisant particulièrement mention du récent déversement provoqué par le *Marathassa* immatriculé à Chypre et de propriété grecque. Ils font également remarquer que, en vertu des dispositions maritimes de l'AECG, ce navire serait autorisé à naviguer dans les eaux côtières du Canada, alors qu'actuellement, ces eaux sont réservées aux bâtiments immatriculés au Canada et de propriété canadienne qui respectent le droit canadien.

J'espère que les députés du Parti conservateur, surtout ceux qui représentent des circonscriptions de la Colombie-Britannique, sauront se porter à la défense des habitants de la Colombie-Britannique en appuyant cette motion.

• (1600)

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Monsieur le Président, je rappelle que le budget sera déposé demain. Nous avons eu, pendant des années, un gouvernement majoritaire conservateur qui a fait des compressions dans des domaines où le maintien des services aurait eu un effet positif sur la capacité d'intervention en cas de déversement.

Les Canadiens seront submergés de publicités faisant la promotion du Parti conservateur et financées à coup de millions de dollars. Ma question au député est assez simple. Ne convient-il pas que l'argent aurait beaucoup mieux servi s'il avait permis de rétablir ou même d'augmenter les ressources, s'il avait permis d'éliminer les compressions que les conservateurs ont faites ces dernières années; n'est-il pas d'accord pour dire que les 7 millions et quelque devant être consacrés à la publicité auraient pu être réinvestis dans la Garde côtière et dans des approches plus proactives de l'intervention en cas de déversement?

M. Jasbir Sandhu: Monsieur le Président, cela montre les priorités du gouvernement. Il va dépenser 7,5 millions de dollars de l'argent des contribuables pour faire la promotion du budget qu'il déposera demain, alors qu'il est incapable d'accorder 750 000 \$ aux services de la Garde côtière à Kitsilano. Cela illustre bien les priorités et le manque d'initiative du gouvernement.

Les Canadiens s'attendent à mieux. Je sais que les gens de la Colombie-Britannique s'attendent à mieux. Nous pouvons être sûrs que si le gouvernement ne change pas ses priorités, c'est le gouvernement lui-même qui changera le 19 octobre.

[Français]

M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue de son discours fort intéressant. La situation sur la côte Ouest est préoccupante, et les gens de la côte Est sont également préoccupés.

Le gouvernement a dit à maintes reprises que nous n'avions pas à nous inquiéter, puisque les transporteurs maritimes seront tenus responsables d'éventuels déversements et devront payer pour les dommages. Toutefois, ces déversements de pétrole tuent des espèces et la pêche, ce qui a un effet très néfaste sur l'industrie touristique. Des plages doivent être fermées, par exemple.

Est-ce qu'une police d'assurance équivaut au fait d'avoir des équipements sur place et un centre de trafic maritime?

[Traduction]

M. Jasbir Sandhu: Monsieur le Président, je voudrais remercier le député de Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine pour tout le travail qu'il accomplit à la Chambre ainsi que pour la question qu'il vient de poser.

Il est certain que l'opposition officielle ne fera pas l'autruche. Nous connaissons le bilan du gouvernement. Nous continuerons à parler au nom des électeurs, tant ceux de Surrey-Nord, en Colombie-Britannique, que ceux d'ailleurs au pays.

J'évoque souvent le principe du pollueur-payeur. Je n'ai pas le temps d'en parler en détail en ce moment, mais nous devons constamment nous inspirer de ce principe. Si quelqu'une cause de la pollution, il doit payer pour le nettoyage. Malheureusement, sous le gouvernement actuel, le pollueur n'a pas à payer. C'est le contribuable qui paie les pots cassés. Ce n'est pas juste pour les Canadiens.

• (1605)

[Français]

Mme Hélène LeBlanc (LaSalle—Émard, NPD): Monsieur le Président, j'aimerais remercier mon collègue de son discours.

C'est une question de confiance. Le principe du pollueur-payeur, c'est bien, mais il est tout aussi important que le gouvernement protège le public, car c'est son travail. Il doit appliquer et faire respecter ces règlements relatifs au principe du pollueur-payeur.

Selon mon collègue, qu'en est-il de ce gouvernement?

[Traduction]

M. Jasbir Sandhu: Monsieur le Président, la responsabilité première d'un gouvernement, quel qu'il soit, c'est d'assurer la sécurité des citoyens et la protection de l'environnement. Malheureusement, selon ce que je vois depuis quatre ans, une coupe n'attend pas l'autre. Je ne parle pas seulement de la Garde côtière et des services d'urgence sur la côte Ouest: c'est la même chose d'un bout à l'autre du pays. Ce n'est pas ainsi qu'on dirige un pays. Un gouvernement qui accorde la priorité absolue à la protection des citoyens et de l'environnement ferait les investissements nécessaires pour que ses citoyens soient en sécurité en tout temps. Hélas, le gouvernement conservateur ne livre pas la marchandise. Mes concitoyens me le disent. Je le lis dans les journaux de partout au pays.

Le temps est venu pour le gouvernement d'appuyer cette motion, qui représente un strict minimum, afin que l'on prenne sur-le-champ les mesures nécessaires à la sécurité sur la côte Ouest.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir au cours du débat d'aujourd'hui. Je pense que la vérité sur le déversement de combustible de soute du céréalier *Marathassa* ressort peu à peu, non pas en raison des explications que fournit aujourd'hui le gouvernement, mais bien grâce au travail des journalistes, des marins et des travailleurs maritimes qui ont observé ce qui s'est passé.

Rob O'Dea et Arnt Arntzen, deux marins, ont remarqué le déversement à 16 h 45, le mercredi 8 avril, dans la baie English. En l'espace de 15 minutes environ, ils ont réussi à retracer la nappe de pétrole jusqu'au navire motorisé *Marathassa*. Au cours de ce laps de temps, le pétrole déversé s'était déjà étendu sur une surface faisant un demi-kilomètre de long sur 250 mètres de large. Voyant que rien ne semblait être fait pour récupérer le pétrole déversé, M. O'Dea a appelé au 911; la Garde côtière l'a alors assuré qu'elle était au courant du déversement et qu'une équipe d'intervention avait été déployée, même s'il ne pouvait rien apercevoir sur les lieux. Comme on l'a appris par la suite, l'avis initial de la Garde côtière n'a peut-être été donné que trois minutes avant son appel.

Travaux des subsides

Malheureusement, l'entrepreneur privé n'a pas été appelé avant encore trois heures. Nous avons certes recours à des entrepreneurs privés pour les déversements, mais, dans ce cas, il se trouve que la compagnie appelée appartient à Kinder Morgan. Voilà qui soulève des questions intéressantes au sujet des compagnies qui livrent du pétrole jusqu'à la côte et qui se paient ensuite pour nettoyer les déversements. Toutefois, cette question appartient à un autre débat. Il a fallu une heure et demie à la compagnie pour arriver sur l'eau, et il lui a fallu près de douze heures pour circonscrire le déversement.

Je me permets de rappeler trois choses au sujet du déversement. Premièrement, c'était un déversement relativement petit, d'environ 2 700 litres de combustible de soute. Toutefois, on ne sait pas exactement quelle quantité de pétrole a été déversée à cet endroit. Ce n'est probablement qu'une estimation. Deuxièmement, le déversement s'est produit dans un endroit très visible. Il s'est produit au beau milieu d'un port achalandé et d'un secteur de navigation récréative; alors, des gens ont pu heureusement apercevoir le pétrole qui s'écoulait du navire. Troisièmement, l'incident est survenu sur des eaux calmes, par une journée de beau temps. Voilà qui a probablement été le déversement de pétrole le plus facile à nettoyer.

Il est clair dans ce cas que nous aurions pu réagir plus rapidement si les conservateurs n'avaient pas fermé le poste de la Garde côtière de Kitsilano en 2013, et s'ils n'avaient pas mis en cale sèche, là où il est aujourd'hui, le navire dont on aurait pu se servir pour intervenir dans un petit déversement comme celui-là. Fred Moxey, l'ancien commandant du poste de la Garde côtière de Kitsilano, a offert de signer un affidavit selon lequel les conservateurs ont menti lorsqu'ils ont dit que le poste de Kitsilano n'avait pas la capacité ni l'équipement requis pour intervenir. Lorsqu'il était commandant, M. Moxey avait bel et bien la capacité d'intervenir dans un déversement comme celui-là à l'intérieur de six minutes, et il pouvait contenir la propagation de la nappe en 30 minutes.

Nous avons des mesures très précises à prendre pour être mieux en mesure d'affronter des déversements de ce genre. La motion dont nous sommes saisis aujourd'hui contient des propositions très concrètes à cet égard. J'ai cependant un souhait à formuler parallèlement à ces propositions: je voudrais que les conservateurs cessent de parler de nos capacités d'intervention de calibre mondial.

Tout d'abord, le « calibre mondial » n'est pas une norme permettant de mesurer la capacité de réagir à un déversement d'hydrocarbures. Cette capacité est mesurée par l'intervalle de temps qui s'écoule entre le moment où un déversement se produit et celui où on arrive sur place ainsi que par le volume d'équipement qu'on peut apporter sur les lieux. La capacité d'intervention ne se mesure pas au moyen d'un terme publicitaire ou promotionnel tel que « calibre mondial », qu'on réserve plutôt à des événements sportifs ou à des voitures de luxe. Ce n'est tout simplement pas un critère à utiliser dans le cas d'un déversement d'hydrocarbures.

Il est évident que le gouvernement s'en sert pour nous convaincre que la succession de coupures et de fermetures qu'il a fait subir à notre système d'intervention d'urgence en milieu marin n'a rien à voir avec notre capacité d'intervention. Nous devons tous utiliser cette merveilleuse expression qui permet de rêver en couleurs pour ne pas voir la réalité de ce qui se produit en mer, à savoir que notre capacité d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures a été réduite.

Le gouvernement ne s'est pas contenté de déplacer le centre d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures de Vancouver à Montréal. Il est vraiment insensé de gérer les déversements de Vancouver à partir de Montréal. Le gouvernement a fermé la station

de la Garde côtière de Kitsilano. Il a fermé le centre de communications et de trafic maritimes d'Ucluelet. Même ce déversement ne l'a pas persuadé de revenir sur sa décision de fermer deux autres centres de communications maritimes de la côte Ouest, à Vancouver et à Comox.

Je voudrais inviter les conservateurs d'en face à participer avec moi et quelques amis à un repas de crabe. Le crabe est normalement pris au large de Jericho Beach, à Vancouver. Mais attendez un instant. Ce ne sera pas possible parce que la pêche au crabe a été fermée à cause de ce déversement. Il a fallu au ministère des Pêches et des Océans six jours pour fermer cette pêche et mettre des pancartes. La nation de Musqueam a mis des affiches et a fermé sa pêche le lendemain du déversement. Où était le gouvernement fédéral qui prétend protéger les gens qui s'adonnent à cette pêche récréative contre les effets toxiques du déversement?

Une voix: En train de préparer ses annonces.

M. Randall Garrison: Monsieur le Président, un de mes collègues vient de dire que le gouvernement était occupé à préparer ses annonces. Je crois malheureusement que cela est vrai.

• (1610)

La pêche sportive du crabe et de la crevette est toujours fermée dans la baie Burrard, y compris à Jericho Beach, endroit très populaire à Vancouver, jusqu'à ce que nous puissions faire des prélèvements pour vérifier s'il y a eu pollution. Cela ne devrait pas prendre trop de temps, n'est-ce pas? Or, il y a un an, le gouvernement a complètement fermé son seul service qui avait des scientifiques capables de prélever des échantillons pour vérifier la pollution marine. Il a congédié le personnel. Maintenant, il devra confier ce travail à une entreprise, puisqu'il n'a plus la capacité d'analyser les échantillons.

Il n'y a pas que les députés néo-démocrates qui soient scandalisés par l'intervention dans le cas de ce déversement. Mon collègue de Surrey a signalé que le Canadian Maritime Workers Council et la Fédération internationale des ouvriers du transport, qui ont appuyé la motion à l'étude, sont allés plus loin et ont fait remarquer qu'il faut se méfier d'autre chose encore: avec son obsession pour les accords de libre-échange, le gouvernement cède très souvent le cabotage en Colombie-Britannique, qui est actuellement réservé à des bâtiments immatriculés au Canada, qui ont des normes de sécurité et de surveillance bien plus élevées. Ces organisations non seulement appuient notre motion, mais elles disent aussi que nous ne devons pas céder notre secteur du cabotage à des navires qui battent pavillon étranger.

Même la première ministre provinciale a signalé les lacunes de l'intervention fédérale dans le cas de ce déversement, bien que, là encore, elle ne manque pas de toupet, étant donné que ce que le gouvernement provincial a fait dans ces domaines est aussi totalement inadéquat.

Enfin, l'Association of Vancouver Island Coastal Communities a tenu son assemblée générale annuelle seulement quatre jours après le déversement. Elle a adopté une résolution d'urgence pour demander une vérification indépendante de l'état actuel de préparation aux déversements d'hydrocarbures en Colombie-Britannique. Les maires et les conseils de toute l'île de Vancouver ne font aucunement confiance à l'évaluation que le gouvernement actuel fait de sa propre capacité de lutter contre les déversements d'hydrocarbures.

Travaux des subsides

Je représente certaines de ces collectivités côtières, et mes inquiétudes au sujet des menaces qui pèsent sur notre environnement marin sont devenues particulièrement vives lorsque j'ai été élu pour la première fois au conseil d'Esquimalt. Esquimalt est une ville qui a des kilomètres de côtes aussi bien sur le détroit de Georgia qu'autour des ports de Victoria et d'Esquimalt. Au cours de notre premier mois au conseil, nous avons commencé à examiner nos préparatifs d'urgence. C'est là une responsabilité municipale clé. Qu'avons-nous constaté au sujet de la menace de déversement d'hydrocarbures? Que nous n'avions aucun moyen ou presque d'affronter les menaces existantes ni, a fortiori, celles que présenteront l'accroissement de la circulation de navires-citernes et l'augmentation de la taille de ces bâtiments.

Il est devenu apparent qu'en cas de déversement de pétrole de grande ampleur, nous ne pourrions compter sur à peu près personne à part les citoyens qui feraient bénévolement la chaîne armés de seaux et de vadrouilles. C'est la même chose pour d'autres localités de ma circonscription. Il a été question d'améliorer les capacités d'intervention en cas de déversement, mais les municipalités sont laissées à elles-mêmes et doivent s'organiser seules, quand le gouvernement fédéral daigne les informer de ce qui se passe.

La propre vérification menée par la Garde côtière sur les capacités d'intervention en cas de déversement de pétrole, rendue publique en juillet 2013, a conclu que le réseau d'intervention de la côte Ouest était désuet et désorganisé et que la plupart de l'équipement sur l'île de Vancouver datait de plus de 25 ans.

En octobre 2013, le gouvernement de la Colombie-Britannique estimait dans un rapport qu'advenant un modeste déversement de 10 000 tonnes sur la côte Nord, il serait possible d'en récupérer à peine 3 ou 4 %. Cette proportion serait de 10 à 30 % sur la côte Sud, puisqu'on y trouve plus d'équipement.

En 1989, quand l'*Exxon Valdez* a fait naufrage en Alaska, il a perdu 34 600 des 200 000 tonnes de pétrole qu'il transportait. C'est donc comparable aux très gros pétroliers qui devraient fréquenter la région si le nombre de pipelines devait augmenter comme prévu.

D'aucuns prétendent que l'exemple de l'*Exxon Valdez* n'est plus pertinent, puisque ça fait plus de 25 ans et que la technologie a évolué, mais je rappelle à la Chambre que le navire à moteur *Marathassa* était flambant neuf et qu'il effectuait son voyage inaugural.

Pour conclure, je rappelle qu'en 2010, il s'est produit deux accidents — un en Malaisie et l'autre au Texas — touchant des pétroliers à double coque tout neufs et que, dans les deux cas, il s'est déversé plus de 2 500 tonnes de pétrole. C'est plus de 2,9 millions de litres de pétrole dans chaque cas, et non 2 700 litres.

L'augmentation du nombre de pétroliers le long des côtes cause de graves problèmes, et c'est pourquoi j'avais présenté une motion, à l'époque où j'étais conseiller municipal, afin d'imposer un moratoire sur la circulation des pétroliers jusqu'à ce que nous disposions de mesures adéquates d'intervention.

Pour assurer l'avenir de la pêche, de la navigation de plaisance et du tourisme sur la côte Ouest, nous devons prendre au sérieux la menace que constituent les déversements de pétrole. Nous ne pouvons pas nous contenter d'affirmer que notre réseau d'intervention est de calibre mondial, puis faire comme si nos capacités d'intervention actuelles n'étaient pas insuffisantes.

Je prendrai bonne note de la manière dont vont voter les députés conservateurs de la Colombie-Britannique.

• (1615)

M. Ryan Leef (Yukon, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais rappeler les paroles de quelqu'un et entendre ce que d'autres personnes ont à dire à ce sujet. C'est le commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne de la région de l'Ouest, qui a déclaré que si le poste de Kitsilano avait été ouvert, il n'aurait pas été appelé à intervenir sur le plan environnemental dans cet incident.

Les députés d'en face continuent de dire que la fermeture du poste de Kitsilano a eu une certaine incidence sur l'intervention de la Garde côtière. Nous avons une déclaration qui provient directement du commissaire adjoint. Mon collègue d'en face est-il en train d'affirmer que le commissaire adjoint se trompe?

M. Randall Garrison: Monsieur le Président, je suis sûr que la déclaration du commissaire a été au préalable approuvée par le bureau du ministre.

Je suis disposé à m'aligner sur quelqu'un qui n'a aucun intérêt dans cette affaire, soit l'ancien commandant du poste de la Garde côtière de Kitsilano, qui a déclaré que lorsqu'il exerçait ses fonctions là-bas, il y a deux ans, les gens du poste avaient la capacité d'être sur les lieux en six minutes et qu'ils seraient intervenus.

Là encore, le communiqué du gouvernement dit le contraire; or, il est clair que la fermeture du poste de Kitsilano a réduit notre capacité d'intervenir lors d'un déversement de pétrole dans la baie English.

M. Adam Vaughan (Trinity—Spadina, Lib.): Monsieur le Président, j'ai, moi aussi, écouté à la période des questions et avant la période des questions. La notion du calibre mondial m'a laissé perplexe; on dit que l'intervention a été de calibre mondial et, en même temps, qu'il faut améliorer les choses; on aura donc des interventions de calibre intergalactique! Je me demande comment on peut améliorer quelque chose qui est de calibre mondial, mais l'amélioration est possible, apparemment.

On a également dit qu'il ne faut pas porter de jugement sur l'intervention avant de connaître les faits. J'aimerais bien savoir comment on peut qualifier quelque chose de calibre mondial si on admet publiquement ne pas disposer de tous les faits.

J'aimerais également savoir ce que le député a à dire sur la lenteur avec laquelle on a informé le maire de Vancouver. De même, autre question cruciale, s'il y avait eu des navires de la Garde côtière dans le port, les personnes compétentes auraient peut-être pu arriver sur les lieux plus tôt, et c'est ce qui explique le retard dans les opérations.

• (1620)

M. Randall Garrison: Monsieur le Président, je me suis, moi aussi, posé la question. Une intervention de calibre intergalactique, c'est probablement ce que vise le gouvernement. Je ne sais pas.

Il est très clair que toutes les choses que nous faisons le long de la côte en matière de sécurité maritime et toutes les coupes effectuées réduisent notre capacité d'agir. C'est une question de gros bon sens. Nous ne pouvons pas couper le nombre de postes et de centres de communications et dire que nous améliorons notre capacité d'intervenir dans ce genre d'incidents. Ce n'est tout simplement pas vrai.

Travaux des subsides

Ce n'est pas seulement dans le domaine des déversements de pétrole que les municipalités ont de la difficulté à obtenir de l'information du gouvernement fédéral. Nous avons entendu dire que la même situation a cours en ce qui concerne les substances toxiques transportées par train: les municipalités demandent un préavis au gouvernement fédéral sur les matières dangereuses qui vont transiter sur leur territoire et le gouvernement leur répond qu'il est trop compliqué de leur communiquer cette information et qu'il ne peut pas leur dire si elles courent des risques.

La situation se répète dans tous les secteurs, depuis la sécurité alimentaire jusqu'à la sécurité ferroviaire en passant par les déversements pétroliers. Les compressions du gouvernement ont une incidence réelle et directe sur notre capacité d'assurer la sécurité des Canadiens.

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskasing, NDP): Monsieur le Président, de ce côté-ci de la Chambre, nous nous soucions de l'environnement. Nous nous soucions de protéger les Canadiens. De ce côté-là de la Chambre, ils préfèrent sabrer de tous les côtés.

Mon collègue pourrait-il nous en dire plus sur le fait que les avis sanitaires ont été levés pour toutes les plages, mais que la Garde côtière conseille à ceux qui fréquentent les plages de rester vigilants et d'éviter tout contact avec les résidus de pétrole, même petits?

Le gouvernement semble dire que tout va pour le mieux et qu'il s'en occupe; pourtant, la Garde côtière dit que les gens doivent encore faire attention. Je sais que, lorsque les gens plongent sous l'eau, il est très difficile pour eux de savoir s'ils vont toucher des boules de goudron.

Mon collègue pourrait-il commenter les répercussions que cela pourrait avoir sur le tourisme et sur la situation à ce stade-ci?

M. Randall Garrison: Monsieur le Président, le député soulève une question importante, à savoir que, si la question environnementale est très importante, il y a aussi des emplois qui sont en jeu.

Un grand nombre de personnes sur la côte Ouest travaillent dans le secteur du tourisme et des loisirs et dans des domaines qui dépendent beaucoup de la pureté des eaux au large de la côte pour leur survie. Les pétroliers et autres navires de charge qui ne font que passer dans le port génèrent bien peu de retombées économiques dans nos localités.

Des emplois dépendent de l'écotourisme et des loisirs d'eaux. Chaque accident du genre nuit à notre secteur touristique et nuit aux secteurs de l'écotourisme et des loisirs. Cela a des répercussions économiques beaucoup plus vastes que ce que les députés pourraient penser de prime abord.

[Français]

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée d'Ahuntsic, Le transport; et le député de Trinity—Spadina, L'infrastructure.

[Traduction]

Nous reprenons le débat. Le député de Brandon—Souris a la parole.

M. Larry Maguire (Brandon—Souris, PCC): Monsieur le Président, j'aimerais d'abord signaler que je partagerai mon temps de parole avec mon collègue, le député de Yukon.

Je suis très content de pouvoir parler de la motion présentée par le député de New Westminster—Coquitlam. Comme mes collègues

l'ont dit aujourd'hui, le régime de sécurité maritime du Canada est l'un des meilleurs du monde. J'ai le plaisir de parler du dévouement et du savoir-faire dont font preuve nos répondants et nos partenaires pour protéger le milieu marin.

Je parlerai plus précisément du rôle d'Environnement Canada lorsque survient une urgence environnementale de ce genre. Je souligne le zèle et le savoir-faire impressionnants dont fait preuve ce ministère lors des cas de pollution accidentelle. Je parlerai aussi de l'aide essentielle et de l'expertise qu'a fournies Environnement Canada lors du cas de pollution marine causé par le *Marathassa*.

Il va sans dire qu'Environnement Canada tire fierté de la rigueur de ses travaux scientifiques. En fait, il pilote l'un des plus importants programmes scientifiques de l'administration fédérale. Environnement Canada est un chef de file. Il contribue à l'assainissement de l'environnement, une priorité du gouvernement du Canada. Les politiques et les mesures du ministère se fondent sur ses travaux scientifiques de premier ordre.

Le rôle clé d'Environnement Canada consiste à fournir des avis scientifiques et techniques afin de réduire les conséquences potentielles des urgences environnementales. Le Centre national des urgences environnementales est le quartier général d'Environnement Canada pour la gestion des urgences environnementales. Il offre des conseils et de l'information scientifiques de haut calibre aux intervenants et aux organismes responsables en cas d'urgence environnementale. Il les conseille sur des questions comme les espèces nordiques et arctiques, les prévisions météorologiques, notamment pour ce qui est du vent, les oiseaux de mer imprégnés de pétrole, les espèces en péril, les modèles de dispersion de la pollution et les techniques de nettoyage de la pollution.

Comme les députés peuvent se l'imaginer, ce genre d'information a une importance cruciale dans diverses interventions environnementales. Pour protéger l'environnement et déterminer la meilleure marche à suivre, les organismes responsables ont besoin d'avoir accès à ce genre d'avis stratégique et ce genre d'expertise.

Le Centre national des urgences environnementales gère également les avertissements d'urgence environnementale. Il en reçoit environ 36 000 chaque année. Il s'acquitte efficacement et économiquement de cette tâche. De plus, il émet des directives et agit comme le prescrivent la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999 ainsi que la Loi sur les pêches. Il évalue l'opportunité d'appliquer les mesures correctrices prévues dans ces lois.

Le Centre national des urgences environnementales d'Environnement Canada travaille 24 heures par jour, 7 jours par semaine et fournit des conseils scientifiques aux intervenants et aux agences concernées. Il conseille des organismes fédéraux tels que Transports Canada et la Garde côtière canadienne, des ministères, agences et organismes aux échelons provincial et municipal, et des entreprises d'intervention en environnement. Au besoin, le centre peut aussi offrir une coordination et des conseils sur place.

Travaux des subsides

Environnement Canada joue un autre rôle important en cas d'urgence environnementale. En effet, ce ministère voit à l'application de mesures législatives importantes, soit la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs, ainsi que les dispositions de la Loi sur les pêches qui concernent la prévention de la pollution. Ces dispositions interdisent notamment le rejet de substances nocives dans des zones fréquentées par les oiseaux migrateurs et les eaux habitées par des poissons. Environnement Canada fournit donc des renseignements sur les oiseaux migrateurs et les espèces en péril qui se trouvent dans la zone du déversement. Le ministère emploie aussi des mesures dissuasives pour minimiser les risques que courent les oiseaux non contaminés par un hydrocarbure. De plus, il recommande des stratégies d'intervention et de traitement appropriées et non cruelles à l'intention des oiseaux migrateurs et des espèces en péril.

Environnement Canada et Transports Canada ont conclu un protocole d'entente aux termes duquel ils collaborent étroitement à la surveillance des activités en mer, comme la détection de la pollution, la reconnaissance des glaces et la sûreté maritime.

Pour illustrer comment Environnement Canada aide les intervenants à réduire les conséquences environnementales d'un incident polluant, j'aimerais prendre l'exemple de l'intervention déclenchée par le déversement du *Marathassa*.

Le 8 avril dernier, Environnement Canada a été informé de la présence d'une nappe d'hydrocarbures à Vancouver, dans la baie English. À partir de ce moment, des experts d'Environnement Canada établis à Vancouver et ailleurs au pays ont travaillé nuit et jour afin d'aider la Garde côtière et d'autres partenaires à réagir efficacement au déversement du *Marathassa*.

• (1625)

Le Centre national des urgences environnementales d'Environnement Canada a été activé et a fourni des cartes et une modélisation de la trajectoire du déversement. De plus, Environnement Canada a coprésidé, avec le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, une unité environnementale au sein du poste de commandement.

Les spécialistes d'Environnement Canada ont conseillé l'équipe d'intervention pour la prise d'échantillons d'eau et les plans de surveillance et de nettoyage du littoral. Les scientifiques du Centre des sciences environnementales du Pacifique ont analysé les échantillons d'eau provenant du site de l'incident dans le but de déterminer la source du déversement et le type de pétrole. Une fois cela fait, les scientifiques de la Section des urgences - Sciences et technologie du ministère ont fourni une modélisation additionnelle du déversement, afin d'aider les intervenants à comprendre le comportement du combustible de soute dans l'eau.

En outre, les employés du Service canadien de la faune assignés au poste de commandement ont fourni des conseils afin de cibler les efforts des organismes d'intervention auprès de la faune en matière d'élaboration et d'exécution d'un plan pour protéger la faune de la région.

Il s'agit déjà d'une liste impressionnante de mesures, mais l'aide considérable qu'Environnement Canada a apportée au système de sécurité maritime durant cette intervention ne s'arrête pas là. En effet, des météorologues du Centre de prévision des intempéries du Pacifique et du Yukon ont fourni au poste de commandement leurs prévisions concernant les conditions météorologiques et l'état de la mer, y compris des prévisions pour chaque site à toutes les six heures. Ces prévisions précisaient la vitesse et la direction du vent, la

température, les précipitations, la hauteur des vagues, de même que le niveau des marées.

Des agents de la Direction de l'application de la loi d'Environnement Canada sont arrivés sur les lieux et ont continué de venir en aide à Transports Canada, l'organisme d'enquête principal en cas d'incidents causés par des navires. De surcroît, des experts d'Environnement Canada dirigeant l'équipe de reconnaissance aérienne maritime, qui fonctionnent dans le cadre du Programme national de reconnaissance aérienne de Transports Canada, ont utilisé des instruments de télédétection pour faciliter le calcul du volume de pétrole dans les eaux à proximité du *Marathassa*.

Enfin, Environnement Canada a tenu les Canadiens informés des progrès de l'intervention, leur donnant notamment des renseignements sur les oiseaux souillés par le pétrole et les mesures prises pour les sauver.

Comme peuvent le constater les députés, l'intervention d'Environnement Canada dans la foulée de cet incident maritime était complète et énergique. Elle montre à quel point Environnement Canada déploie des efforts énergiques pour aider ses partenaires à gérer les urgences environnementales.

Les efforts soutenus et l'expertise scientifique d'Environnement Canada font partie intégrante du programme national de sécurité maritime. Le ministère est une source de conseils utiles et intéressants en matière d'intervention en cas d'urgence et ses experts contribuent aux efforts de protection de l'environnement; il compte bien continuer de s'acquitter ainsi de ses responsabilités.

• (1630)

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, j'ai été impressionné par le discours du député sur l'excellent travail d'Environnement Canada, qui semble illustrer une réalité parallèle. Je ne sais trop comment Environnement Canada réussit à faire un meilleur travail alors qu'il a dû remercier 55 scientifiques de son programme de lutte contre les contaminants. Je ne sais trop comment il réussit après avoir réduit d'environ 35 % le budget total pour les interventions en cas d'urgence. Je ne sais trop comment Environnement Canada réussit à faire un meilleur travail après avoir dû renoncer, au cours des quatre à cinq dernières années, à des sommes équivalant à un cycle budgétaire complet. Chaque année, Environnement Canada a perdu une part des crédits qui lui étaient attribués et, en date d'aujourd'hui, le total de ces sommes équivaut à un cycle budgétaire complet.

J'aimerais savoir si le député a analysé la question et s'il est en mesure d'expliquer, à la lumière de ces faits fondamentaux, comment Environnement Canada a pu améliorer sa capacité d'intervention.

M. Larry Maguire: Monsieur le Président, de toute évidence, le député a écouté mon exposé et m'a entendu parler de tout l'excellent travail qu'a fait Environnement Canada, qu'il continue de faire sur une base régulière, et qu'il a fait dans la foulée de cette urgence.

À mon avis, le député a répondu à sa propre question lorsqu'il a dit qu'Environnement Canada a fait de l'excellent travail dans cette situation en répondant à toutes les préoccupations, que ce soit la densité et le type d'hydrocarbure présent dans l'eau, la quantité déversée et le nombre d'oiseaux touchés et pris en charge. J'ai clairement expliqué comment Environnement Canada a géré le déversement causé par le *Marathassa*. Il a été très efficace.

Travaux des subsides

[Français]

M. Raymond Côté (Beauport—Limoilou, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Brandon—Souris de son discours, mais je ne peux m'empêcher de me demander sur quelle planète il vit.

En effet, le discours de mon collègue était complètement déconnecté de la réalité que vivent concrètement les gens qui ont été affectés par le déversement en Colombie-Britannique.

Nous avons fait face au même problème dans la région de Québec, quand le gouvernement conservateur, malgré tous les avis contraires, avait décidé de fermer le centre de sauvetage de Québec. Au-delà de la levée de boucliers, le gouvernement a dû faire face à la réalité que le déménagement des intervenants vers l'Ontario était totalement irréaliste s'il voulait respecter la réalité linguistique du Québec dans le secteur du Saint-Laurent. Le gouvernement a donc été forcé de revenir sur sa décision.

Alors, quand le gouvernement va-t-il ouvrir les yeux et revenir sur la décision de fermer le centre en Colombie-Britannique?

•(1635)

[Traduction]

M. Larry Maguire: Monsieur le Président, mes observations concernant le bon travail d'Environnement Canada et de la Garde côtière en Colombie-Britannique, ainsi que la notification immédiate de la province, qui est ensuite responsable d'informer la ville et les municipalités voisines, portent uniquement sur l'excellente intervention dans la foulée du déversement causé par le *Marathassa*.

Je ne suis pas surpris que mon collègue néo-démocrate ait des questions à ce sujet, étant donné que le financement de la Garde côtière a augmenté de 27 % depuis 2005, lorsque les libéraux étaient au pouvoir, mais que le NPD a voté contre l'augmentation de fonds.

À mon avis, ce sont les députés de l'opposition qui doivent revoir leurs plans visant à renforcer la sécurité dans ce genre de situation, et c'est ce sur quoi j'ai essayé de centrer mes observations.

M. Ryan Leef (Yukon, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir aujourd'hui à la Chambre pour parler de cette motion importante.

Bien entendu, le gouvernement est résolu à assurer la sécurité des Canadiens ainsi qu'à protéger le milieu marin. Nous avons toujours été très clairs à cet égard. Nous avons d'ailleurs consacré des sommes inégalées à la flotte de la Garde côtière canadienne et nous continuons de le faire.

La Garde côtière canadienne a une responsabilité importante: elle doit protéger nos eaux en coordonnant l'intervention en cas de situation d'urgence relative à la pollution marine. Les Canadiens comptent sur le système de sécurité maritime du Canada. Ce système solide présente plusieurs niveaux et repose sur la collaboration étroite de l'industrie, de tous les paliers de gouvernement et des différents intervenants.

J'aimerais prendre le temps qui m'est accordé aujourd'hui pour parler des interventions environnementales prévues par ce système. Je me concentrerai surtout sur l'intervention de la Garde côtière, mais j'aimerais prendre le temps de mentionner les autres partenaires qui contribuent à la protection du milieu marin. Par exemple, le système a été créé à partir d'un cadre détaillé établi par Transports Canada. Transports Canada joue un rôle essentiel en inspectant les navires afin de s'assurer qu'ils respectent les normes de sécurité rigoureuses en vigueur au Canada. En cas de pollution de l'eau, c'est le ministère qui mène l'enquête et qui peut intenter des poursuites contre les pollueurs, si cela est nécessaire. Environnement Canada et Pêches et

Océans Canada jouent aussi un rôle crucial: ils contribuent au fonctionnement du système en nous fournissant les meilleures données scientifiques qui soient, ce qui permet de prendre des décisions éclairées.

Pour ce qui est de la Garde côtière canadienne, ses priorités sont de veiller à la sécurité des marins et à la protection du milieu marin. Lorsqu'il faut intervenir parce que l'eau est polluée, c'est la Garde côtière qui voit à ce que les travaux de décontamination soient effectués dans les règles de l'art. Et ce n'est pas rare: la Garde côtière intervient et mène l'enquête dans le cas d'environ 1 300 incidents de pollution maritime par année.

Selon la situation, la Garde côtière n'interviendra pas de la même façon et n'assumera pas les mêmes responsabilités à l'étape de la décontamination. Au Canada, c'est à l'armateur du navire qu'il incombe de décontaminer toute pollution que celui-ci a causée; la Garde côtière observe alors la situation pour voir à ce que l'armateur s'acquitte correctement de ses responsabilités. Lorsque le pollueur est inconnu, réfractaire ou incapable de s'acquitter de ses responsabilités, comme ce fut le cas dans les heures qui ont suivi le déclenchement de l'intervention relative au *Marathassa*, la Garde côtière veille sur les intérêts des Canadiens et sur l'environnement en prenant les opérations en main afin de contenir la pollution et de décontaminer les lieux.

Je tiens à ce que les Canadiens comprennent qu'ils n'auront pas à payer la note pour la décontamination de la pollution marine. Au Canada, c'est le pollueur qui paie. Je répète que l'intervention ne se fait pas aux frais du contribuable, mais bien à ceux du pollueur.

Le régime du pollueur-payeur oblige notamment les navires d'un certain tonnage à conclure une entente avec un organisme d'intervention reconnu par Transports Canada, qui sera chargé d'assainir les eaux polluées par eux. Pour satisfaire aux exigences élevées du Canada en matière de capacité d'intervention, ces organismes demandent aux navires un certain tarif à la tonne. Ce sont eux qui préparent les plans d'intervention et le matériel nécessaire. Les organismes d'intervention reconnus ont l'obligation légale d'être en mesure de contenir un déversement de 10 000 tonnes, ce qui fait du Canada un chef de file en matière d'intervention d'urgence en cas de déversement. Dans le cas du *Marathassa*, c'est un organisme de ce genre, ayant une forte capacité et une grande expertise, qui, sous la supervision de la Garde côtière canadienne, s'est occupé des opérations de nettoyage.

Je tiens à rappeler les déclarations que mes collègues ont faites tout à l'heure et à parler de la motion dont nous sommes saisis.

La commissaire de la Garde côtière est formelle: la station de Kitsilano n'était pas un poste d'intervention en cas d'urgence environnementale et n'a jamais fourni le type d'interventions environnementales qu'exigeait l'opération *Marathassa*.

Comme nous l'avons vu, la Garde côtière canadienne peut gérer d'importants cas de pollution causée par les navires. Elle se prépare à des situations de ce genre. Elle forme ses employés et s'exerce avec ses partenaires afin que toutes les parties soient prêtes à intervenir en cas d'accident. La Garde côtière canadienne est habilitée à prendre ces mesures et toutes celles qu'elle estime nécessaires pour réduire ou prévenir les dommages causés à l'environnement.

En plus des organismes d'intervention reconnus, la Garde côtière possède son propre matériel qu'elle déploie stratégiquement aux quatre coins du Canada.

Travaux des subsides

●(1640)

La Garde côtière canadienne suit un protocole d'intervention solide et efficace en répondant aux plus de mille signalements de pollution qu'elle reçoit chaque année. Lorsque l'un de ces signalements arrive, la première chose que fait la Garde côtière est de mener une enquête. Les responsables de la Garde côtière veulent savoir d'où la pollution provient, de quelle substance il s'agit et quelles mesures devraient être prises pour protéger nos eaux. Une fois la marche à suivre déterminée, elle déclenche l'intervention. Elle informe les pollueurs de leurs responsabilités ou prend à sa charge l'intervention si les pollueurs sont inconnus ou qu'ils sont incapables ou refusent d'intervenir efficacement.

L'objectif premier d'une intervention est de protéger le milieu marin. Je ne saurais trop insister sur l'importance que cela a pour la Garde côtière canadienne, et toute décision prise durant une opération l'est dans cette optique.

Comme je l'ai mentionné, le Canada est doté d'un des régimes de sécurité maritime les plus solides du monde. Cela étant dit, nous ne pouvons pas nous reposer sur nos lauriers et le gouvernement est déterminé à continuer de rendre encore plus sûr notre système d'intervention. L'accroissement des échanges commerciaux et du transport de marchandises dans les eaux canadiennes est un important facteur à prendre en considération dans l'évolution de notre système et nous prenons des mesures pour améliorer un système de sécurité maritime déjà excellent en mettant en place des mesures de calibre mondial.

Le fait d'être entièrement prêt à intervenir en cas de pollution n'est qu'un élément de l'équation. Pour protéger l'environnement, il faut d'abord et avant tout prévenir toute forme de pollution. La Garde côtière canadienne est en voie de mettre en place plusieurs nouvelles mesures de prévention qui permettront de réduire les risques de pollution dans les eaux canadiennes. Ces mesures auront pour effet d'accroître la sécurité de la navigation maritime. Il s'agit notamment d'améliorer les renseignements sur les dangers possibles communiqués en temps réel aux marins et de veiller à ce que les agents de la Garde côtière canadienne soient munis d'outils, d'équipements et de technologies d'avant-garde, afin de fournir des services de navigation plus sûrs. Évidemment, ces mesures englobent la modernisation des centres des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière, qui offrent aux agents des technologies ultramodernes pour qu'ils puissent améliorer les services offerts à tous les marins.

Le gouvernement a pris des mesures visant à renforcer notre système déjà rigoureux et solide d'intervention et de protection environnementale et il continuera de le faire. La Garde côtière canadienne poursuit sans relâche ses efforts en vue d'assurer la sécurité de nos eaux et de protéger le milieu marin. Nous la remercions de son travail et de son appui inlassable à cet égard.

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NDP): Monsieur le Président, j'ai constaté que le député avait énormément insisté sur le principe du pollueur-payeur. Je me demande comment il conçoit ce principe. Selon ce que je peux comprendre, le principe du pollueur-payeur ne s'applique qu'aux coûts liés aux opérations de nettoyage. Il ne tient pas compte des dommages causés au secteur du tourisme ou à l'industrie de la pêche. Ce principe ne s'applique certainement pas aux coûts liés à l'extinction d'espèces, ce qui peut se produire dans une circonscription comme la mienne. Je saurais gré au député de s'exprimer un peu plus clairement afin que la population comprenne bien la portée très étroite du principe du pollueur-payeur quant aux coûts qui seraient couverts.

Le deuxième volet de ma question est le suivant: quelles sociétés profitent des activités de nettoyage? À qui appartiennent les sociétés chargées du nettoyage? Je pense que le député connaît la réponse, car il s'agit de sociétés comme Kinder Morgan.

●(1645)

M. Ryan Leef: Monsieur le Président, comme je l'ai souligné dans mon discours, ce qui compte le plus pour les Canadiens, c'est que la prévention est la première intervention du gouvernement du Canada. Nous instaurons des mesures pour faire en sorte que les accidents ne surviennent tout simplement pas. Le principe du pollueur-payeur s'applique seulement s'il y a eu pollution ou un accident. Nous préférons, comme tous les députés de la Chambre, prendre des mesures et réaliser des investissements — ce que fait le gouvernement du Canada — pour éviter que des accidents ne se produisent. Toutefois, quand cela arrive, il est important que les Canadiens sachent que ce ne sont pas eux qui devront payer la note du nettoyage.

En effet, le nettoyage coûte parfois très cher. Dans ce cas, le principe du pollueur-payeur prévoit et exige que les propriétaires et les exploitants de ces navires mettent un système en place à l'avance. Ce ne sont pas des mesures qu'ils doivent adopter après coup, mais plutôt à l'avance, pour que le nettoyage soit effectué efficacement, rapidement et à un coût raisonnable, sans avoir de répercussions sur la population canadienne.

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, il semble que le caucus conservateur soit le seul à faire preuve d'enthousiasme pour l'intervention à l'égard de cet accident en particulier. La première ministre de la Colombie-Britannique n'a pas du tout été impressionnée. Le maire de Vancouver n'a pas du tout été impressionné. D'ailleurs, les conseillers municipaux ont été désagréablement surpris d'apprendre la fermeture du poste de Kitsilano en 2013.

Je me demande comment le député explique le fait qu'aucun élu, mis à part les membres du caucus conservateur de la Colombie-Britannique, n'est très impressionné par cette intervention. Comment explique-t-il le fait que la vérificatrice générale a souligné ce problème il y a plusieurs années lorsqu'elle a dit que le Canada doit apporter des améliorations considérables en ce qui a trait au matériel de recherche et de sauvetage et à la transmission des renseignements au sein de la Garde côtière et du ministère de la Défense nationale?

À l'extérieur du monde imaginaire dans lequel vit le caucus conservateur, y a-t-il qui que ce soit qui approuve la façon dont l'intervention s'est déroulée jusqu'à présent?

M. Ryan Leef: Monsieur le Président, je vais parler brièvement des observations faites par la vérificatrice générale il y a plusieurs années. Je peux expliquer cela en disant que c'était certainement à cause de l'héritage laissé par les libéraux et de leurs déficits, et je peux dire que depuis 2005...

Une voix: Oh, oh!

M. Ryan Leef: Monsieur le Président, il est intéressant de souligner que j'ai été respectueux envers le député en écoutant sa question, mais qu'il n'est pas disposé à écouter la réponse.

Je sais qu'il n'aime pas entendre cela, mais depuis 2005, le gouvernement a augmenté les investissements dans la Garde côtière du Canada de 27 % par rapport au niveau d'investissement du gouvernement libéral qui l'a précédé. L'ensemble des améliorations apportées aux infrastructures et à la capacité d'intervention de la Garde côtière sont directement attribuables au déficit hérité du gouvernement libéral. Voilà qui explique cet aspect de la question.

Travaux des subsides

Existe-t-il une seule personne, hors du caucus conservateur, qui pense que l'intervention a été appropriée? Je vous réponds ceci. Cette personne n'est pas membre du caucus conservateur et est un fonctionnaire estimé. L'opposition libérale, qui forme le troisième parti, ne semble éprouver aucun scrupule à réprimander et à sacrifier le formidable personnel de la fonction publique qui fait du bon travail pour nous tous. Michael Lowry, de Western Canada Marine Response, affirme que l'intervention de cet organisme s'est faite sans délai. Entre le moment où l'alerte a été lancée par la Garde côtière et le moment où le premier bateau est arrivé sur place, il s'est écoulé seulement une heure et 19 minutes, ce qui montre que la réaction a été d'une incroyable rapidité. Le commissaire adjoint a signalé le temps d'intervention.

Tandis que le troisième parti se plaît à faire des reproches au personnel formidable de la Garde côtière canadienne, nous préférons appuyer ce personnel et continuer de lui fournir l'argent nécessaire.

Mme Jinny Jogindera Sims (Newton—Delta-Nord, NPD): Monsieur le Président, je vais partager le temps qui m'est accordé avec le vaillant député de Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

Je suis heureuse de pouvoir prendre la parole aux Communes. C'est un honneur et un privilège de pouvoir appuyer la motion présentée par le député de New Westminster—Coquitlam, qui sait défendre avec ardeur et passion l'intégrité des eaux canadiennes. Je sais qu'il y consacre une somme de travail incroyable, que ce soit pour le fleuve Fraser, l'inlet Burrard ou, dans le cas qui nous intéresse présentement, les eaux côtières immaculées du pays qui sont menacées. Nous apprécions vraiment son dévouement à cette cause.

La motion que nous présentons aujourd'hui fait suite à un déversement de pétrole qui s'est produit récemment dans notre magnifique Colombie-Britannique, à cause d'une fuite provenant d'un pétrolier près de la côte, à Vancouver. C'est un endroit que je connais bien. J'ai vécu pendant plus de dix ans près de la baie English et je peux dire à la Chambre que le très grand nombre de personnes habitant près de cette baie auxquelles j'ai parlé ne sont pas d'avis que l'intervention a été de classe mondiale ou guidée par des méthodes scientifiques de classe mondiale.

Les litanies et les incantations des conservateurs n'auront jamais pour effet de changer la nature de l'intervention et de lui conférer un niveau de classe mondial et un caractère scientifique. Relire sans cesse le même message tout en sachant qu'elle est faux ressemble davantage à de l'électorisme et à une tentative de camouflage de la vérité qu'à un effort pour se pencher sur ce qui s'est vraiment produit.

Le déversement lui-même est alarmant. Il est alarmant non seulement pour tous ceux d'entre nous qui vivent sur la côte, mais aussi pour ceux qui travaillent sur la côte et pour l'ensemble des Canadiens. Il met en évidence l'insuffisance totale de notre intervention et nous montre que nous ne sommes pas prêts, malgré les avertissements du vérificateur général. Le gouvernement a eu le temps de remédier à la situation. Au lieu de montrer du doigt un gouvernement antérieur, il aurait plutôt dû intervenir pour améliorer la capacité d'intervention. Mais il a préféré empirer les choses.

C'était une grave erreur que de fermer le poste de la Garde côtière de Kitsilano. Le port de la région est un des plus achalandés par les pétroliers. C'est un port commercial. Il y a également beaucoup de tourisme dans la région. La décision de fermer le poste de la Garde côtière de Kitsilano était mal conçue. Avec ce récent déversement de pétrole, nous en avons vu les conséquences.

Le centre d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures de la Colombie-Britannique a aussi été fermé, de même que trois des

cinq centres des Services de communications et de trafic maritimes, et ce, malgré l'augmentation de la circulation maritime. Il y a maintenant un centre d'appels à Montréal. Ceux d'entre nous qui connaissent bien notre merveilleux pays savent que Montréal se trouve à une certaine distance de Vancouver. En avion, le trajet prend environ cinq heures. Mais on accepte que la protection de notre magnifique côte Ouest soit assurée à partir de Montréal, sans qu'il y ait de responsable sur le terrain en Colombie-Britannique.

Comme je l'ai déjà souligné, la vérificatrice générale a été très claire.

J'aimerais aussi rappeler que l'incident est survenu par temps plutôt calme. La région n'était pas aux prises avec l'une de ces superbes tempêtes qu'on admire toujours avec plaisir, mais il a tout de même fallu des heures avant le début de l'intervention. Imaginez ce qui se serait produit si le déversement avait été causé par un pétrolier ou par l'une des raffineries de la baie Burrard. Imaginez les ravages qu'il aurait causés le long de la côte.

Pour toutes ces raisons, le NPD demande au gouvernement de poser quelques gestes simples. Il lui demande, premièrement, de rouvrir le poste de la Garde côtière de Kitsilano; deuxièmement, de rouvrir le centre des Services de communications et de trafic maritimes d'Ucluelet récemment fermé; et troisièmement, d'annuler le plan de fermeture des centres des Services de communications et de trafic maritimes de Vancouver et de Comox.

• (1650)

Nous ne sommes pas seuls. D'autres groupes réclament la même chose que nous et appuient sans réserve la motion dont nous débattons aujourd'hui. La Fédération internationale des ouvriers du transport et la CDDMCL, qui représentent l'ensemble des travailleurs du secteur maritime, ont clairement fait état des besoins actuels. Voici ce que Peter Lahay a à dire sur le sujet:

Il n'est pas surprenant que le capitaine du MARATHASSA ait essayé de nier que du pétrole s'échappait de son navire. Les représentants des marins canadiens s'attaquent continuellement aux propriétaires de ces navires battant pavillon de complaisance.

Il dit ensuite ceci:

Voilà pourquoi le transport maritime intérieur doit demeurer une industrie canadienne. Une telle catastrophe est peu probable pour les navires canadiens et, si elle devait se produire, les propriétaires des navires seraient tout près. Ils ont des intérêts dans leur communauté. Mais, plus important encore, nous connaissons leur identité. Ce ne sont pas de nébuleuses compagnies à numéro enregistrées aux îles Cayman, à Panama ou à Chypre.

Il y a autre chose qui me sidère: quelle est l'entreprise qui est maintenant chargée de nettoyer le déversement et de faire le suivi des interventions? Kinder Morgan. Les Canadiens doivent tous être bouche bée à l'heure qu'il est. Ce n'est pas comme si les déversements de pétrole étaient rarissimes et ne se produisaient jamais.

Les accidents sont inévitables. J'ai été choquée d'apprendre que l'International Tankers Owner Pollution Federation a enregistré près de 10 000 déversements accidentels de pétrole dans le monde depuis 1970. C'est énorme. Nous ne parlons pas d'accidents isolés qui ne se reproduiront plus. Nous devons donc mettre des systèmes en place.

Mes collègues d'en face parlent des pollueurs-payeurs. Ils proposent de leur faire payer le nettoyage, mais qu'arrive-t-il au magnifique littoral intact de la Colombie-Britannique? Qu'arrive-t-il à notre industrie touristique qui génère 1,55 milliard de dollars par an? Qu'arrive-t-il à l'industrie des fruits de mer en Colombie-Britannique, qui génère près de 1,7 milliard de dollars chaque année?

Travaux des subsides

C'est énorme. Nous ne parlons pas de milliers de dollars. Nous parlons d'industries qui génèrent plus de 3,2 milliards de dollars par an, lesquels retournent directement dans notre économie. Ces industries procurent des emplois bien rémunérés et permanents aux travailleurs, année après année.

Ces industries fournissent une source de revenus permanente à quelque 45 000 Canadiens. Aucun député d'en face ne peut garantir — ou, eu égard aux propos que j'ai entendus aujourd'hui, peut-être le pourront-ils — que ces industries ne seraient pas touchées par les déversements d'hydrocarbures.

Par ailleurs, le gouvernement conservateur doit prendre la responsabilité absolue de cette intervention présumément de calibre mondial. Les intervenants ont fait de leur mieux avec ce qu'ils avaient, mais, en vérité, c'est le gouvernement qui doit assumer la responsabilité des événements, en raison des compressions qu'il a exercées. En Colombie-Britannique, certains postes de la Garde côtière ont vu leur personnel réduit de 25 %.

Nous ne sommes pas les seuls de cet avis. Le maire de Vancouver a déclaré qu'il a été informé de l'important déversement non pas une heure, cinq minutes, dix minutes ou même cinq heures après l'incident, mais bien 13 heures plus tard.

Il existe une coalition entre conservateurs et libéraux en Colombie-Britannique — c'est ainsi qu'on gouverne là-bas. Je suis rarement d'accord avec la première ministre de ma province, mais même elle a dû convenir que l'intervention avait été bien en deçà de ce qui est satisfaisant et de ce à quoi nous sommes en droit de nous attendre.

Je presse mes collègues de la Colombie-Britannique et le reste du caucus conservateur de faire ce qui s'impose et de voter pour la motion à l'étude.

• (1655)

M. Gerald Keddy (secrétaire parlementaire du ministre de l'agriculture, de la ministre du Revenu national et pour l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, ayant écouté le discours de la députée, j'ai plusieurs questions à poser. L'opposition ne nous parle que de catastrophes et de malheurs. Pourtant, la Garde côtière canadienne a fait du très bon travail, de concert avec la Western Canada Marine Response Corporation, face à ce déversement d'hydrocarbures.

D'après ce que je peux voir, la WCMRC a été officiellement avertie à 20 h 06 et les équipes sont arrivées sur place à 21 h 25. Cela fait une heure et 19 minutes, soit seulement trois heures après qu'on ait signalé des reflets sur l'eau et localisé la source du pétrole et le navire en cause.

Un barrage flottant a immédiatement été dressé autour du bâtiment, ce qui a permis de contenir 80 % du déversement dès le lendemain matin et de récupérer 80 % des hydrocarbures répandus. Le lendemain, les autorités canadiennes et américaines estimaient que la quantité de pétrole restée dans l'eau totalisait moins d'un tiers de litre.

Vous pouvez rester assis là et critiquer la Garde côtière canadienne autant que vous le voudrez. Vous pouvez affirmer que c'est la fin du monde tel que nous le connaissons, mais, sur la côte Est du Canada, la Garde côtière intervient après un incident de ce genre, nettoie la pollution et tout rentre dans l'ordre.

• (1700)

Le président suppléant (M. Barry Devolin): Je voudrais simplement rappeler à tous les députés qu'ils doivent adresser leurs

observations à la présidence et éviter de parler directement à leurs collègues.

Mme Jinny Jogindera Sims: Monsieur le Président, je suis renversée et, pour la première fois à la Chambre, presque sans voix après avoir entendu le ministre présenter des données qu'il aura récupérées encore une fois sur Kijiji.

Mes collègues d'en face ne sont pas vraiment renommés pour leur connaissance des données. Ils ont même du mal à savoir combien le Canada compte d'habitants.

Voici qu'on vient nous raconter que moins d'un litre de carburant s'est déversé. L'ancien commandant de la base de Kitsilano, le capitaine Fred Moxey, qui n'est pas un néo-démocrate et ne fait pas partie du caucus néo-démocrate, a dit très clairement ce qui se serait passé si le poste de Kitsilano avait été ouvert:

L'équipage était formé et le navire était prêt jour et nuit à intervenir dès le début d'un incident. Si la base avait été ouverte et l'équipage, en service, il aurait suffi de quelques minutes à peine pour intervenir dans la baie English.

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, j'ai été quelque peu amusé par la réponse du député du Yukon, à qui j'ai demandé pourquoi la première ministre de la Colombie-Britannique, le maire de Vancouver et les membres de son conseil étaient tous contrariés. Les policiers, les pompiers et les intervenants d'urgence étaient tous indignés par les délais d'intervention.

Le député n'a donné aucune réponse et il a préféré citer une personne qui m'est inconnue, mais que la députée qui vient d'intervenir connaît peut-être.

La députée peut-elle me dire comment il se fait qu'il semble y avoir un tel écart d'interprétation des faits entre le caucus conservateur, pour qui le déversement se serait limité à un tiers de litre, et l'indignation que semblent ressentir tous les politiques élus et tous les représentants en dehors des députés conservateurs de la Colombie-Britannique?

Mme Jinny Jogindera Sims: Monsieur le Président, nous avons sous les yeux un excellent exemple de gens qui lisent des notes d'allocution pour tenter de se convaincre de cette interprétation des faits.

Mes collègues d'en face auraient beaucoup de mal à admettre que l'intervention a été loin d'être satisfaisante, qu'elle n'a pas été de calibre mondial, loin de là. Le ministre a tenu ce discours malgré le fait que tous ceux qui étaient sur le terrain disaient le contraire, y compris le maire et la première ministre de la province.

J'accorde beaucoup de valeur à ce que me disent les citoyens. J'ai discuté avec bien des gens qui habitent sur la baie English, et ils sont toujours perturbés, convaincus qu'ils sont que les eaux ne sont pas aussi propres qu'elles devraient l'être.

[Français]

M. Philip Toone (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, NPD): Monsieur le Président, j'ai le plaisir et le grand honneur de présenter mes idées aujourd'hui sur la motion de l'opposition au sujet de la Garde côtière de Kitsilano et des centres de trafic maritime d'un bout à l'autre du Canada.

J'ai entendu à maintes reprises à la Chambre que l'intervention à Vancouver avait été à la hauteur des règles de l'art. Franchement, si c'est ce qu'on appelle les règles de l'art au Canada, il y a de quoi s'inquiéter. Dans l'Est du Canada, les gens ont vécu des situations semblables et comprennent qu'on est loin d'être à la hauteur des règles de l'art.

Travaux des subsides

Je rappelle que le commissaire à l'environnement, dans son rapport publié au début de 2013, était très clair: dans l'Est du Canada et dans l'estuaire du Saint-Laurent, on est très loin d'être prêt en cas de déversement.

À Vancouver, on doit tirer des leçons de ces événements afin que les gens de l'Est comprennent mieux ce qui a mal tourné dans l'Ouest. L'Ouest aurait intérêt à se rappeler ce qui s'est passé dans l'Est. Je compte donc faire le survol des situations que nous avons vécues récemment et prouver que les règles de l'art ne sont malheureusement pas respectées par ce gouvernement.

Au contraire, il est en train de démanteler le système de protection qu'on avait au Canada, ce qui ne profite certainement pas à la population. Je me demande donc à qui peut bien profiter le démantèlement des services de secours et des services de défense de nos communautés côtières. Cela met à risque la vie de nos pêcheurs et de nos marins, sans parler de l'état des écosystèmes et des industries qui en dépendent, comme l'industrie touristique et les industries de la pêche.

Dernièrement, les conservateurs disent qu'ils ont grandement amélioré la capacité de la Garde côtière depuis 2005. J'aimerais donner des exemples démontrant clairement que la capacité de la Garde côtière a diminué, et ce, au détriment de la sécurité.

Rappelons que le NPD est monté aux barricades pour défendre le centre de sauvetage maritime de Québec, le centre principal de l'Est du Canada pour protéger non seulement les pêcheurs et les marins, mais aussi l'environnement. Il faut des ressources concrètes dans nos régions pour être en mesure de répondre à des situations de détresse.

Dans l'Est du Québec, on est en train de fermer le Centre de communication et de trafic maritime de Rivière-au-Renard, qui se situe dans mon comté, près de la ville de Gaspé. On pense fermer le centre de trafic maritime à St. Anthony, au profit de Happy Valley-Goose Bay, sans parler des centres de Vancouver, de Comox, de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, de Saint-Jean de Terre-Neuve, de Tofino et de Thunder Bay. Tous ces centres seront fermés, affaiblissant ainsi notre capacité de répondre aux situations de détresse.

Les gens qui travaillent dans ces centres de trafic maritime constituent la première ligne de défense pour les pêcheurs et les marins. Quand un pêcheur est en détresse ou qu'il y a un déversement de pétrole, les centres de trafic maritime sont les premiers à répondre aux appels au secours. La fermeture de ces centres affaiblira notre capacité de répondre aux situations de détresse.

À Vancouver, la réponse a été extrêmement lente, alors que les secours n'étaient pas loin. Dans l'Est du Canada, ceux-ci se situent à des centaines, voire des milliers de kilomètres. Or on va fermer les centres de trafic maritime qui répondent aux situations de détresse.

Quand les gens font un appel de détresse, ils sont souvent eux-mêmes en détresse. Ils sont donc incapables de nous donner leur position précise. Ils s'attendent à ce que les gens qui leur répondent savent où se trouve le banc des Américains, par exemple. Lorsqu'un navire est en train de couler, ce n'est pas le temps de consulter un manuel pour savoir où se trouve le banc des Américains.

C'est la même chose en ce qui concerne le nettoyage en cas de déversement. On ne peut pas seulement se fier sur la responsabilité que les nouveaux projets de loi des conservateurs imposent aux transporteurs maritimes qui parcourent nos eaux quant au nettoyage en cas de déversement. Non, il faut aussi se prémunir.

●(1705)

Quand les conservateurs sont en train de dire que, depuis 2005, ils ont amélioré la capacité de la Garde côtière canadienne, je pose la question suivante: si c'est vrai, comment se fait-il que le vérificateur général et le commissaire à l'environnement ont respectivement dit, en 2010 et en 2012, que nous n'étions pas en mesure de nettoyer en cas de déversement. La situation ne s'est pas améliorée, bien au contraire. J'aimerais voir un réel intérêt de la part de ce gouvernement à améliorer nos capacités de nettoyage.

Dans l'Est du Canada, 82 millions de litres de pétrole transitent dans le grand territoire de l'Est, et 25 millions de litres de pétrole transitent annuellement dans le golfe et dans l'estuaire du Saint-Laurent, et ce, sans que nous ayons la capacité de nettoyer un déversement potentiel.

Encore une fois, quand les conservateurs disent être à la hauteur de la situation, au contraire, les gens de l'Est du Canada savent très bien que nous en sommes loin. Je vais donner en exemple une fuite récente. À Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine, l'année passée, il y a eu une fuite de 100 000 litres, et cela a pris toutes les pressions possibles pour qu'Environnement Canada fasse une déclaration. Il ne faut pas oublier le récent déversement à Vancouver où on a parlé de 2 800 litres et probablement plus.

Si on reproche au gouvernement le fait que la Garde côtière canadienne n'était pas à la hauteur pour communiquer avec les élus de la région de Vancouver, il est également vrai qu'à Cap-aux-Meules, la capacité de communication était pratiquement nulle dans le cadre d'un déversement de 100 000 litres.

Avec l'aide de la Garde côtière canadienne et de compagnies privées, nous avons pu mettre des barrières dans le but de récupérer 20 000 litres sur les 100 000 litres. Néanmoins, 80 000 litres se sont dispersés dans l'eau ou dans la mer. Nous ne le savons pas tout à fait.

Cependant, depuis ce temps, Pêches et Océans Canada et la Garde côtière canadienne nous ont dit que la situation était très inquiétante. Ils sont prêts à aller de l'avant avec un plan d'action. Toutefois, nous n'avons toujours pas le plan d'action en main. Nous ne savons pas quelle direction ils vont prendre.

Il y a 50 ans, le navire *Corfu Islands* faisait naufrage aux Îles-de-la-Madeleine, et nous trouvons toujours du pétrole sur les plages aujourd'hui. En septembre dernier, Pêches et Océans Canada était finalement prêt à aller de l'avant avec un plan d'action. Au mois d'avril de cette année, nous n'avons toujours pas de plan d'action. Cela fait 50 ans! Alors, il faut croire que les gouvernements du Canada n'ont pas pris au sérieux à maintes reprises les déversements énormes survenus dans l'Est du Canada. Les déversements y sont presque quotidiens. Parfois, ils sont petits; parfois, ils sont grands.

Ma collègue de Surrey-Nord l'a dit clairement. La quantité de déversements constatée annuellement se chiffre à des milliers, et nous constatons que la capacité de nettoyage est tout à fait pitoyable.

Travaux des subsides

Quand on parle de fermer les centres de communication et de trafic maritime, non seulement nous perdons l'expertise sur comment répondre à une situation de détresse, mais nous perdons également des gens dans nos régions. En effet, les centres de communication et de trafic maritime s'y trouvent souvent. Si nous fermons ces centres, les gens partiront avec leur famille et leurs connaissances. Les régions vont souffrir énormément de cette tentative d'économiser sur le dos des pêcheurs, des marins et de l'environnement.

Le Centre de communication et de trafic maritime de Rivière-au-Renard est censé fermer cette année. Il sera fermé au profit de Les Escoumins, de l'autre côté du golfe. Il y a un grand délai avant cette fermeture en raison d'un système de communication qui ne fonctionne tout simplement pas.

Quand les conservateurs nous disent qu'ils ont beaucoup amélioré le système de communication, il faut se poser des questions. Cela fait maintenant deux ans qu'on essaie de fermer le Centre de communication et de trafic maritime de Rivière-au-Renard au profit de Les Escoumins, mais cela ne peut se faire à cause d'un système de communication qui ne fonctionne pas et qui a pourtant été installé au coût de 40 millions de dollars. Les Escoumins et les autres centres de communication et de trafic maritime ne fonctionnent pas. Il faut se poser des questions sur la qualité de ce qu'ils sont en train de faire.

● (1710)

Je souligne le fait que le système de communications que les conservateurs vont acheter provient d'une compagnie européenne. Il serait peut-être temps qu'ils commencent à investir dans les Canadiens, non seulement du côté de notre technologie mais aussi du côté de la santé et de la sécurité des gens dans leur environnement.

[Traduction]

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, j'essaie de faire la lumière sur certains écarts manifestes entre ce que disent les députés ministériels et ce qui semble être la vérité dans cette affaire.

Lorsque la base de Kitsilano était ouverte, elle s'occupait chaque année de plus de 300 accidents, ce qui fait un peu plus d'un par jour. Le temps de réaction était de l'ordre de cinq minutes pour les accidents de tous les niveaux. Dans ce cas-ci, le temps de réaction, le temps de notification a été de 37 heures. Il semble y avoir un important écart entre cinq minutes et 37 heures. Par conséquent, l'intervention n'est pas tout à fait conforme au système de calibre mondial dont parlent les députés d'en face.

Comment se fait-il qu'un temps de réaction de 37 heures représente une capacité de calibre mondial, par opposition à un temps de réaction de cinq minutes?

● (1715)

M. Philip Toone: Monsieur le Président, c'est une question qu'il faudrait poser aux députés ministériels parce que je crois que mon arithmétique et celle de mon collègue est différente de la leur. Les conservateurs devraient peut-être recommencer à utiliser des règles à calculer parce qu'il est clair que le logiciel dont ils se servent ne fonctionne pas très bien.

Nous devrions envisager d'établir des normes réelles. Lorsque la Chambre a récemment adopté un projet de loi concernant la responsabilité des pollueurs, c'était un pas dans la bonne direction. Toutefois, le hic, c'est que nous résolvons le problème après coup.

Ce que nous essayons de mettre en évidence aujourd'hui, c'est que le gouvernement ne veut pas comprendre qu'il vaut mieux prévenir que guérir. Les mesures de prévention sont vraiment

précieuses. On a l'impression que les conservateurs ne comprennent pas qu'ils ne font que refiler le problème aux générations futures, qui paieront cher les mauvaises lois que fait adopter le présent gouvernement.

Les conservateurs doivent cesser de fermer des centres d'intervention d'urgence. Ils doivent mettre un terme au licenciement des scientifiques. Ils doivent commencer à investir dans l'environnement. Ils doivent réexaminer les projets de loi qu'ils ont fait adopter et qui ont considérablement réduit notre capacité de protéger l'environnement. Ils doivent commencer à croire eux-mêmes aux histoires qu'ils racontent et accorder une certaine priorité à la protection de l'environnement, cet environnement dont l'économie canadienne dépend.

[Français]

Mme Hélène LeBlanc (LaSalle—Émard, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours. En fait, notre pays s'étale d'un océan à l'autre. L'incident dont nous parlons présentement a eu lieu sur la côte Ouest. Toutefois, mon collègue a bien décrit les incidents qui ont eu lieu sur la côte Est.

Il a bien expliqué aussi qu'il manque un joueur à la table: la tierce partie, la responsabilité du gouvernement de protéger le public. J'aimerais qu'il parle davantage de la façon dont il voit le rôle du gouvernement dans la protection du public, dans la réglementation et dans une meilleure protection des côtes canadiennes.

M. Philip Toone: Monsieur le Président, je remercie ma collègue, qui pose une question extrêmement pertinente.

On se rappellera que le gouvernement n'a probablement pas de responsabilité plus importante que celle de protéger le public et de mettre en place des règlements qui assurent que les gens peuvent compter sur lui en cas d'urgence. Ce gouvernement fait le contraire. Nous avons vu ses multiples tentatives de démantèlement du centre de sauvetage maritime de Québec, le démantèlement des centres de trafic maritime, des institutions scientifiques comme l'Institut Maurice-Lamontagne et des protections auxquelles les gens s'attendent.

Le gouvernement doit cesser de penser qu'il est suffisant d'agir à posteriori, c'est-à-dire d'avoir la capacité de régler les problèmes après qu'ils se soient produits. Le Canada est un État du XXI^e siècle, et on s'attend à ce que nous utilisions les technologies, les connaissances et le savoir-faire que nous avons pour nous prémunir contre les éventualités qui sont tout à fait prévisibles. Nous savons qu'il va y avoir des déversements et des situations de détresse en mer.

Malheureusement, le gouvernement conservateur fait fi de ces connaissances, il en fait abstraction. Il est temps qu'il les prenne au sérieux.

[Traduction]

M. Robert Sopuck (Dauphin—Swan River—Marquette, PCC): Monsieur le Président, je compte partager mon temps de parole avec ma collègue, la députée de Sarnia—Lambton.

Travaux des subsides

Je suis très heureux d'avoir l'occasion de participer au débat d'aujourd'hui, qui porte sur l'excellence du système de sécurité maritime du gouvernement du Canada et de sa capacité d'intervention en cas d'urgence environnementale. Nous reconnaissons tous l'importance d'assurer la sécurité des gens qui travaillent en mer et la protection de l'environnement marin.

J'aimerais parler aujourd'hui du rôle que joue Environnement Canada dans le dispositif d'intervention en cas d'urgence dont s'est doté notre pays. Les préparatifs d'urgence sont une responsabilité partagée, et nous avons tous un rôle important à jouer pour empêcher ou atténuer les impacts d'un événement imprévu. C'est la raison pour laquelle les mesures de planification et de coordination des préparatifs d'urgence entre tous les niveaux de gouvernement, qu'ils soient fédéral, provincial ou municipal, sont d'une importance cruciale pour parer aux catastrophes potentielles.

S'agissant des situations d'urgence, Environnement Canada a notamment la responsabilité d'administrer et de faire appliquer les règlements d'intervention en cas d'urgence qui accompagnent la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999. L'objectif de ces règlements est de réduire la fréquence et les conséquences d'un rejet incontrôlé, imprévu ou accidentel d'une substance toxique dans l'environnement.

La récente marée noire de la baie English, en Colombie-Britannique, causée par un déversement du bateau *Marathassa*, a souligné la nécessité d'avoir une approche coordonnée face à des urgences environnementales. Avec ses partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux, la Garde côtière canadienne a coordonné une intervention vigoureuse pour endiguer la pollution de la baie English. Sous un commandement unifié, la Garde côtière canadienne, Transports Canada et Environnement Canada, aux côtés de leurs homologues provinciaux et d'agences spécialisées, ont conjugué leurs efforts pour contenir rapidement le déversement et stopper la pollution. Les équipements ont travaillé inlassablement et avec succès pour nettoyer le site. En fait, aux dires du commissaire de la Garde côtière canadienne, 80 % du pétrole a été extrait de la baie English au cours des 36 premières heures de l'intervention.

Ce que je trouve curieux quand j'écoute mes collègues d'en face, c'est qu'ils ne mentionnent jamais de chiffres, de mesures de l'impact sur l'environnement, et de ce qui se passe dans l'environnement. En fait, j'observe que le NPD et les libéraux ne parlent jamais de l'environnement en soi. Ils évoquent des symboles, parce que pour les deux partis, l'environnement n'est qu'un enjeu politique et rien d'autre. Ils ne se soucient jamais de ce qui arrive à l'environnement. Mais pour moi, ce qui est important, c'est ce qui arrive à l'environnement.

J'aimerais rappeler à mes collègues d'en face que l'environnement, c'est avant tout des mesures et des chiffres. Pour ce qui est des chiffres, rien ne prouve que les mollusques et crustacés de la région où s'est produit l'accident du *Marathassa* représentent aujourd'hui quelque danger sanitaire que ce soit, et le MPO applique le principe de précaution, dans l'intérêt de la sécurité publique, tant que tous les prélèvements n'ont confirmé l'existence d'aucun risque pour la santé publique. De plus, des prélèvements faits récemment dans les eaux de Siwash Rock, de Sandy Cove, de la baie English et autour du *Marathassa* révèlent des taux d'hydrocarbures inférieurs aux seuils de détection en laboratoire, qui satisfont aux lignes directrices fédérales et provinciales.

Je sais que mes collègues d'en face ont peur des chiffres et que c'est pour cela qu'ils n'en citent jamais, mais grâce à la vigilance de notre gouvernement, la plupart des indicateurs environnementaux du

Canada, pour ce qui est de la qualité de l'eau, de l'air et de la biodiversité, se sont améliorés et continuent de s'améliorer. Tout ce qui compte, ce sont les chiffres.

J'aimerais maintenant dire quelques mots au sujet de la motion dont nous sommes saisis, en ce qui concerne la réaction de la Garde côtière.

Le commissaire de la Garde côtière a dit en termes on ne peut plus clairs que le maintien de la station de Kitsilano n'aurait rien changé au délai d'intervention. Je me dois également de rappeler que la modernisation du centre des communications et du trafic maritimes permettra d'accroître la sécurité des marins, grâce aux technologies de pointe.

Au sujet de la station de Kitsilano, la commissaire de la Garde côtière a précisé: « J'aimerais répondre aux spéculations véhiculées par les médias soutenant que la station de recherche et sauvetage de Kitsilano n'a jamais réalisé ce type d'opérations d'intervention environnementale, et que sa présence n'aurait pas changé notre façon d'intervenir face à cet incident ». Les partis de l'opposition cherchent à reconstruire une structure qui, très franchement, n'avait rien à voir avec ce genre d'accident. Cela montre bien qu'en matière d'environnement, tout ce qui intéresse les partis de l'opposition, c'est de dépenser de l'argent et de construire des bâtiments, l'environnement en soi n'ayant aucun intérêt pour eux. Pour moi, c'est l'environnement qui compte, et sous la houlette de notre gouvernement, l'environnement canadien s'est nettement amélioré.

J'aimerais profiter de cette occasion pour rendre hommage à tous ceux qui se dépensent sans compter pour protéger les eaux et le littoral de la baie English, notamment tous ceux qui sont venus au secours de la faune touchée par cet accident. Notre gouvernement croit fermement au principe du pollueur payeur, et il est clair que les contribuables ne seront pas tenus de payer la note pour les interventions rendues nécessaires par cet accident. Les propriétaires du *Marathassa* avaient la responsabilité de prendre les mesures nécessaires pour atténuer les dommages causés par leur bâtiment, et ils seront tenus responsables des dégâts et des coûts de nettoyage de cet accident.

● (1720)

Des députés ont déjà parlé abondamment de la façon dont les trois ministères fédéraux concernés ont collaboré, dans ce cas précis, pour limiter les risques posés par la marée noire, et je n'en dirai pas davantage.

Je souhaite plutôt dire quelques mots sur les responsabilités d'Environnement Canada dans des urgences de ce type, pour ce qui est des oiseaux et des espèces migratoires en péril dont il a la protection.

Dans le cas d'une marée noire comme celle qui s'est produite dans la baie English, Environnement Canada a pour rôle de fournir un soutien immédiat aux principaux organismes et intervenants. Il le fait en dispensant des conseils scientifiques et techniques sur la façon de faire face à certains types d'urgence environnementale. Comme l'a expliqué mon collègue tout à l'heure, cela a été fait par l'intermédiaire du Centre national des urgences environnementales.

Travaux des subsides

Le CNUE est ouvert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et son rôle est de fournir un soutien précieux aux intervenants. Il offre également des services scientifiques à tous les paliers de gouvernement et à l'industrie, notamment des services météorologiques, des conseils sur la modélisation de la dérive des nappes d'hydrocarbures, et des avis sur le comportement des substances dangereuses. Le centre fournit également des services de cartographie des zones écosensibles, du soutien pour l'établissement des priorités pour les opérations de nettoyage, et des conseils sur la protection des écosystèmes et des espèces animales sensibles comme les oiseaux migrateurs. Ce programme est un outil qui permet d'aider efficacement les organisations d'intervention d'urgence à prendre des mesures immédiates et efficaces, afin d'atténuer les impacts d'une pollution sur l'environnement et la santé publique.

Malheureusement, la faune est souvent la première à subir l'impact d'un accident environnemental comme la pollution maritime. C'est le Service canadien de la faune, d'Environnement Canada, qui est principalement responsable de l'établissement des priorités, normes et lignes directrices en matière d'intervention d'urgence, dans le but de protéger les oiseaux migrateurs et les espèces en péril. Nous prenons cette responsabilité très au sérieux.

Aux termes de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs et du Règlement sur les oiseaux migrateurs, Environnement Canada a la responsabilité législative de la conservation et de la protection des oiseaux migrateurs dans tout le Canada. Dans le cadre de son mandat, le ministère recueille et conserve des données sur tous les oiseaux migrateurs et notamment ceux qui sont à risque dans les zones touchées par la pollution marine. Il fait des recherches dans les zones touchées tout en aidant au sauvetage et au traitement des oiseaux migrateurs ou des espèces en péril qui sont affectés. Il donne également des conseils scientifiques aux intervenants lorsqu'un habitat essentiel d'une espèce en péril a été atteint.

Nous sommes déterminés, comme notre bilan en témoigne, à protéger la faune du Canada et à appuyer les rôles principaux d'Environnement Canada dans ce type d'urgence, en prélevant des échantillons et en examinant la faune touchée en vue d'éventuelles poursuites judiciaires contre les pollueurs. La Direction générale de l'application de la loi d'Environnement Canada est là pour veiller à ce que les entreprises et les particuliers se conforment à toutes les règles sur la prévention de la pollution et la conservation figurant dans les lois et règlements sur l'environnement et la protection de la faune.

J'ai seulement effleuré certains des programmes qu'Environnement Canada propose pour protéger l'environnement, la santé de la population et la survie de la faune. Nous avons tous un rôle à jouer pour réduire la fréquence des urgences environnementales et atténuer les effets qu'elles peuvent avoir lorsqu'elles se produisent. Le gouvernement demeure tout à fait déterminé à collaborer avec ses partenaires des provinces et des territoires et avec l'industrie pour que nous ayons toujours une capacité d'intervention solide, efficace et coordonnée en cas d'accident environnemental. Nous continuerons de travailler avec diligence en matière de prévention pour éviter que ces incidents ne se produisent.

Pour conclure, je réitère les remerciements que j'ai adressés à tous ceux qui ont consacré du temps et des efforts à l'intervention réussie de la baie English. Les Canadiens peuvent être très fiers de la solide protection accordée aux côtes de leur pays.

• (1725)

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapuskaing, NPD): Monsieur le Président, il est vraiment renversant d'entendre

les députés d'en face. Le député vient de dire que les conservateurs feront tout ce qu'ils peuvent pour prévenir des accidents comme celui-ci. Or, ces accidents se produisent, et ils se produisent sous leur gouverne. Ce qui se passe maintenant, c'est exactement ce que nous avons prédit lorsque le gouvernement a commencé à imposer des coupes à la Garde côtière et à affaiblir la législation environnementale. Ce qui se passe aujourd'hui, c'est le résultat des coupes que vous pratiquez, car vous n'assurez pas une surveillance appropriée.

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît. La députée sait qu'elle doit adresser ses observations à la présidence et non à d'autres députés.

Mme Carol Hughes: Monsieur le Président, ce n'est pas vous, c'est eux.

Cela est très troublant pour nous, de ce côté-ci de la Chambre. Nous avons écouté les Canadiens, les scientifiques et les écologistes qui disent que nous devons faire très attention face aux changements environnementaux et en présence de ces réductions irresponsables et du manque de transparence de l'autre côté.

Nous avons remarqué que les responsables de la Garde côtière ont dit que la plupart des plages sont maintenant ouvertes, mais les gens s'inquiètent encore des boules de goudron qui pourraient être là. Le député peut-il me dire si les plages sont vraiment sûres?

• (1730)

M. Robert Sopuck: Monsieur le Président, ce sont encore les mêmes divagations, les mêmes questions diffuses sur l'environnement, avec beaucoup d'exagération et de conjectures

Ce sont les chiffres liés à la qualité de l'air, la qualité de l'eau, la biodiversité, le poisson et la faune qui comptent. De l'autre côté, on ne cite jamais de chiffres parce qu'ils sont trop bons.

Sous l'égide de notre gouvernement, les prises de saumon rouge ont atteint un record historique dans le Fraser en 2010. En 2014, toujours dans le Fraser, les prises ont dépassé celles de 2010. Voilà une réalisation remarquable, faite sous l'égide de notre gouvernement.

Après avoir écouté les députés d'en face se lamenter au sujet de questions dont ils ne savent rien, je dois leur dire que la seule chose qui compte, c'est l'amélioration des chiffres environnementaux relatifs à la qualité de l'air, la qualité de l'eau, les pêches, la biodiversité, etc. Presque tous ces chiffres ont monté.

Pour ce qui est des précautions à prendre dans la baie English, le gouvernement se montre très prudent en veillant à ce que tout soit absolument sûr avant qu'on ne recommence à utiliser la région. C'est la bonne chose à faire.

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, le député affirme aimer l'environnement et les données, alors voici quelques données pour lui: entre 2009 et 2015, le budget consacré à la sécurité dans les transports maritimes est passé de 82 millions de dollars à 57,5 millions de dollars. Le budget du programme d'intervention en cas d'urgences environnementales a été comprimé de 34 % au cours des sept dernières années. Cela remonte à quelques années, mais en 2012, 55 scientifiques du programme de lutte contre les contaminants marins du ministère des Pêches et des Océans ont été licenciés. Toutes ces compressions font en sorte qu'il faut maintenant 37 heures pour lancer une intervention, alors que cela ne devrait prendre que cinq minutes.

Travaux des subsides

J'aime entendre les élucubrations du député. Il a droit à son opinion, mais elle ne se fonde pas sur des faits. Je viens d'exposer les faits et de présenter des données. Peut-il expliquer dans quelle mesure ces faits ont permis de lancer une intervention de calibre mondial lors du déversement qui a lieu dans la baie English?

M. Robert Sopuck: Monsieur le Président, j'aimerais remercier le député de m'avoir ouvert la porte de façon aussi spectaculaire. Il parle de sommes d'argent. Pourtant, les seules données importantes sont celles qui se rapportent à l'environnement, à la qualité de l'air et à la qualité de l'eau. Je suis conscient que l'idée de dépenser les deniers publics afin d'obtenir des résultats tangibles sur le plan environnemental lui semble étrange, puisque les deux partis d'opposition semblent croire que dépenser de l'argent constitue une fin en soi. S'il peut dépenser moins d'argent tout en améliorant la protection de l'environnement, c'est ce que fait le gouvernement. Nous avons équilibré notre budget et, puisque nous sommes des gestionnaires financiers prudents, les Canadiens de tous les milieux bénéficieront très bientôt d'avantages fiscaux. Ces avantages sont le fruit d'une gestion saine et intelligente.

Mme Patricia Davidson (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'avoir accepté de partager son temps de parole avec moi. Je lui en suis très reconnaissante.

Je suis heureuse d'avoir l'occasion aujourd'hui de participer à ce débat. Je comprends parfaitement les inquiétudes des députés au sujet de la sécurité maritime et des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures. Ma circonscription est aussi entourée d'eau — ce n'est pas l'eau salée de la côte Est ou Ouest, mais plutôt l'eau douce des Grands Lacs. La question des déversements en milieu marin est extrêmement importante pour toute la population canadienne.

Je tiens à assurer aux députés que le Canada dispose de l'un des régimes de sécurité maritime les plus solides au monde. Il excède les normes internationales, et les Canadiens peuvent être fiers de notre excellent bilan en matière de sécurité maritime.

Je comprends les inquiétudes des députés au sujet de la sécurité maritime et je sais aussi à quel point le transport sécuritaire des marchandises est essentiel à la prospérité économique du Canada. C'est très simple: le Canada est un pays commerçant. Nous devons faire affaire avec d'autres pays pour maintenir notre niveau de vie et pour assurer la croissance économique du Canada. Les échanges commerciaux représentent plus de 60 % de notre produit intérieur brut, et un emploi sur cinq au Canada est lié directement aux exportations. Les échanges commerciaux sont le moteur de l'économie canadienne et ils permettent aux Canadiens de vivre en sécurité et en santé et de jouir de l'un des niveaux de vie les plus élevés au monde. Le transport maritime est un élément essentiel de nos échanges commerciaux.

Au total, en 2012, le trafic maritime a représenté 475 millions de tonnes de marchandises, une hausse de 1,9 % par rapport à l'année précédente. En 2013, les services maritimes ont transporté des marchandises d'une valeur de 205 milliards de dollars entre le Canada et l'étranger. Cela dit, soyons clairs: le transport maritime de marchandises doit se faire de manière sûre et écoresponsable. Je suis fière d'affirmer que le Canada dispose déjà d'un robuste système de sécurité maritime qui satisfait aux normes internationales ou même les dépasse, tout cela grâce à une vaste gamme de mesures de prévention, à un solide régime de réglementation et de surveillance, à la collaboration avec nos partenaires internationaux et aux efforts de l'industrie du transport.

Les exigences de sécurité exhaustives que le Canada impose à tous les navires battant pavillon canadien ou étranger qui naviguent sur les eaux territoriales canadiennes forment la pierre angulaire de son régime réglementaire en matière de sécurité maritime. Elles touchent des domaines tels que la construction et l'équipement des navires, y compris les systèmes de navigation; les inspections et les pouvoirs d'application; ainsi que le pilotage, étant donné qu'un pilote breveté doit être à bord de tout bateau qui navigue dans des voies navigables sensibles ou achalandées.

Du fait du solide bilan du Canada en matière de sécurité maritime, nous devons être prêts à tirer avantage des nouvelles possibilités commerciales à mesure que les marchés mondiaux et les tendances commerciales se transforment. Tout en réalisant notre programme commercial, nous devons continuer à protéger les Canadiens et l'environnement. Le gouvernement tient à sans cesse améliorer la sécurité maritime et le régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures en milieu marin. C'est pourquoi il a déjà pris des mesures en vue de mettre en place un système de sécurité de calibre mondiale pour les navires-citernes.

Même si quelques-uns de mes collègues en ont déjà parlé aujourd'hui, puisqu'il y a un lien à faire avec la Garde côtière, j'aimerais prendre quelques instants pour dresser un bref portrait de cette initiative et expliquer en quoi elle permettra d'améliorer la sécurité maritime des expéditeurs.

Pour commencer, le gouvernement a créé le Comité d'experts indépendant sur la sécurité des navires-citernes afin de trouver des moyens d'améliorer et de renforcer le Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. L'objectif: être prêts lorsque les échanges commerciaux et le transport maritime s'intensifieront. Nous avons écouté. Nous avons écouté les experts du comité. Nous avons écouté les Canadiens, les provinces, l'industrie, les Autochtones et les organismes environnementaux.

En se fondant sur les conseils du comité d'experts et des Canadiens, le gouvernement va donc mettre sur pied un régime de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes. Une fois en vigueur, cette vaste série d'initiatives s'attaquera à tous les déversements de pétrole causés par des navires, qu'il s'agisse de fuel cargaison ou de combustible marine, puisqu'elle permettra d'empêcher les déversements de pétrole en mer de se produire, de nettoyer rapidement et efficacement ceux qui pourraient survenir et de faire en sorte que la facture soit refilée aux pollueurs.

● (1735)

Le gouvernement augmente les inspections afin que tous les navires-citernes étrangers qui entrent au Canada soient inspectés la première fois qu'ils arrivent, puis une fois par année par la suite. Il étend les patrouilles aériennes relevant du Programme national de surveillance aérienne afin de dissuader les pollueurs. Il prend les moyens pour détecter rapidement les accidents maritimes et surveiller les opérations d'intervention. Il mène des recherches de pointe afin de mieux comprendre comment se comporte le pétrole dans différents milieux marins et comment on peut le nettoyer. Enfin, il va adopter le Système de commandement en cas d'incident, qui est reconnu à l'échelle mondiale et qui permet de mieux coordonner les efforts d'intervention entre plusieurs partenaires.

Travaux des subsides

En plus des mesures que je viens d'énoncer, nous prenons les devants en modernisant le Système canadien d'aides à la navigation et en misant sur la navigation électronique. Les exploitants de navire pourront ainsi recevoir de l'information sur la sécurité maritime en temps réel et éviter les dangers pour la navigation et les accidents maritimes.

Dans la même veine, le gouvernement fédéral va investir dans la technologie et les services de navigation de pointe afin que le Canada demeure un chef de file en matière de navigation électronique.

Le gouvernement versera en outre une somme pouvant atteindre 20 millions de dollars à l'initiative Smart Oceans de l'organisme Ocean Networks Canada afin que ce dernier puisse transformer les données océanographiques qu'il recueille en renseignements de navigation qui aideront les exploitants de navire et les autres à éviter les dangers pour la navigation, à prévenir les accidents maritimes, à prévoir les aléas naturels et à en informer les personnes concernées.

Le gouvernement va également approfondir les connaissances maritimes globales que l'on a des zones près du port de Vancouver, de la rivière Campbell, de Kitimat, du chenal marin de Douglas et de Prince Rupert.

Le gouvernement a aussi instauré des plans d'intervention par secteur dans quatre régions du Canada, entre autres sur la côte Sud de la Colombie-Britannique, qui comprend la baie English et le détroit de Juan de Fuca. Le plan d'intervention par secteur facilite la planification des mesures d'intervention intergouvernementales à partir d'une évaluation rigoureuse des risques par secteur. Ce plan d'intervention est axé sur la communication de l'information, l'inclusivité et la collaboration des intervenants, des groupes autochtones et des gouvernements. Grâce à la planification des mesures d'intervention par secteur, les plans d'intervention répondent aux risques et sont adaptés aux conditions particulières des différentes régions, comme les caractéristiques géographiques, la circulation maritime et les vulnérabilités environnementales, tout en maintenant la capacité d'intervention nécessaire si un scénario-catastrophe se produisait.

Nous augmenterons aussi le nombre d'outils d'intervention et de nettoyage en cas de déversement de pétrole en supprimant les obstacles juridiques qui empêchent l'utilisation d'agents dispersants et d'autres mesures d'intervention lorsque ces mesures sont nettement avantageuses sur le plan environnemental.

Nous mènerons et soutiendrons aussi des travaux de recherche-développement sur de nouveaux produits dérivés du pétrole, sur le prétraitement des produits de pétrole lourd et sur une vaste gamme de techniques d'intervention, afin d'avoir le matériel nécessaire pour intervenir rapidement et efficacement.

Enfin, je m'en voudrais de ne pas renouveler l'engagement qu'a pris le gouvernement d'appliquer le principe du pollueur-payeur. Nous continuerons de faire en sorte que les contribuables canadiens n'aient pas à payer pour les opérations de nettoyage coûteuses, quel que soit le moyen de transport.

En mettant en place un régime de sécurité de premier ordre pour les navires-citernes, le gouvernement continuera de respecter l'engagement qu'il a pris de protéger les Canadiens et l'environnement tout en transportant de façon responsable nos ressources naturelles et en soutenant notre programme commercial, pour le bien de tous les Canadiens.

● (1740)

M. Randall Garrison (Esquimalt—Juan de Fuca, NPD):

Monsieur le Président, premièrement, j'aimerais savoir si la députée est d'accord avec son collègue de South Shore—St. Margaret's, qui prétend qu'après le nettoyage, il restait moins qu'un tiers de litre de pétrole dans l'eau.

Deuxièmement, j'aimerais lui demander si elle est d'accord avec ses autres collègues qui ont dit que le poste de la Garde côtière de Kitsilano n'a jamais mené d'opérations visant à limiter la pollution. J'aimerais citer l'ex-commandant Fred Moxey, qui a dit, la semaine dernière que, sur le site du poste, il y avait 750 pieds de barrages flottants; que sur le bateau de patrouille antipollution, il y en avait 1 000 pieds et qu'au Fisherman's Wharf, ils entreposaient également 750 pieds de barrages flottants.

En face, ils affirment maintenant que la Garde côtière n'a jamais mené d'opérations de contrôle de la pollution. Pourquoi alors gardait-elle tous ces barrages flottants au poste?

La députée pense-t-elle aussi qu'il ne restait qu'un tiers de litre? Car je pense qu'il y a une forte preuve matérielle, en l'occurrence du pétrole, qui contredit cette affirmation. Deuxièmement, pense-t-elle que le poste de la Garde côtière n'a jamais fait d'opérations de contrôle de la pollution?

Mme Patricia Davidson: Monsieur le Président, en ce qui concerne le tiers de litre de pétrole qui reste — je crois que c'est ce qu'il a dit —, ce n'est pas moi qui ai décidé de prendre cette mesure et je ne sais pas de quoi il s'agit. Je réponds aux questions et je crois sur parole les experts qui sont sur le terrain et qui en arrivent à ces conclusions.

En ce qui concerne le poste de Kitsilano, les experts de la Garde côtière nous ont transmis beaucoup de documents et de renseignements. Ils ont très clairement indiqué que les interventions de la Garde côtière canadienne n'ont pas changé depuis la fermeture du poste de Kitsilano. Ils ont affirmé sans équivoque que le poste de Kitsilano n'était pas un poste d'intervention environnementale et qu'il n'avait jamais participé à ce genre d'interventions. Le commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne a affirmé que le poste de Kitsilano n'aurait fait absolument aucune différence dans l'intervention qui a suivi la fuite du *Marathassa*.

Nous devons tenir compte de ce que disent les experts et exposer les faits. Nous ne voulons pas faire de la politique avec cette intervention, car il s'agit d'une situation très grave.

Quand le commissaire adjoint de la Garde côtière canadienne affirme qu'aucun expert en intervention environnementale n'a jamais travaillé au poste de Kitsilano et qu'on n'aurait pas eu recours à ce poste pour participer à l'intervention environnementale dans une telle situation, il faut en tenir compte. Il faut continuer à partir de là. C'est un groupe d'experts qui se chargera de déterminer s'il y a eu des problèmes du côté de l'intervention et du signalement. Les décisions visant à modifier ce processus, le cas échéant, découleront de cet examen.

Travaux des subsides

• (1745)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je suis honorée de pouvoir participer à ce débat. En tant que députée d'une circonscription du Sud de l'île de Vancouver, je suis certainement heureuse que l'opposition officielle appuie et réclame la réouverture du poste de la Garde côtière de Kitsilano. Je tiens à signaler à ma collègue d'en face, la députée de Sarnia—Lambton, que nous avons également perdu les centres d'urgence environnementale d'Environnement Canada qui étaient répartis dans l'ensemble du Canada ainsi que le programme de lutte contre les contaminants marins du ministère des Pêches et des Océans.

Les capacités d'intervention en cas d'urgence environnementale ont été considérablement réduites. J'aimerais seulement raconter brièvement à la Chambre une situation d'urgence qui est arrivée il y a plusieurs années lorsque j'étais avocate à Halifax. Au port, un accident impliquant un porte-conteneurs avait causé le mélange de produits chimiques toxiques. C'est un employé du bureau d'Environnement Canada responsable des urgences environnementales qui est intervenu en supervisant les activités de manière à ce que les gens soient bien protégés. Le bureau de la côte Est a depuis été fermé, comme le nôtre, sur la côte Ouest.

Il n'y a plus de centre de commandement pour gérer les interventions en cas de déversement de pétrole. Les interventions sont menées de façon trop ponctuelle. Je me demande si ma collègue croit qu'Environnement Canada devrait assumer un rôle de leader lorsqu'un déversement se produit.

Mme Patricia Davidson: Monsieur le Président, nous savons tous qu'il existe des protocoles qui encadrent les interventions en cas de déversement. Ces protocoles sont le fruit de multiples conversations et de la collaboration de nombreux intervenants. Le gouvernement fédéral n'en est pas le seul responsable. Les gouvernements provinciaux, les administrations municipales et les organismes locaux d'intervention en cas d'urgence participent tous à l'élaboration des protocoles. Si les protocoles, leur application ou leurs résultats posent problème, les experts du domaine feront les vérifications nécessaires.

Je sais combien ces protocoles sont importants. J'ai longtemps fait de la politique municipale à Sarnia—Lambton, et j'ai largement contribué à la mise en place de protocoles exigeant la collaboration de tous les ordres de gouvernement. Je sais qu'il est essentiel que les intervenants locaux aient leur mot à dire.

Le processus de vérification aura lieu si certains éléments n'ont pas été respectés et s'il faut modifier les protocoles. Je suis persuadée que les experts demanderont cette vérification et qu'elle aura lieu.

M. Kennedy Stewart (Burnaby—Douglas, NPD): Monsieur le Président, aujourd'hui, je prends la parole sur la motion de l'opposition qui vise à protéger les Britanno-Colombiens de la destruction environnementale et de futurs déversements de pétrole.

Je remercie le député de New Westminster—Coquitlam d'avoir travaillé inlassablement dans ce dossier et présenté cette motion très importante.

Tous les ans, j'aide la Wildlife Rescue Association de la Colombie-Britannique à obtenir du financement auprès d'Emplois d'été Canada. Leur programme, qui est très bon, forme de jeunes gens en matière de protection de la faune et fait beaucoup de bien à la province. L'administration centrale de l'association est située dans ma circonscription. Jusqu'à présent, elle a contribué à sauver plus de 100 000 animaux.

La semaine dernière, des bénévoles et des employés de la Wildlife Rescue Association se sont affairés à nettoyer des canards du pétrole qui les recouvrait et à en euthanasier certains, et ce, à la suite du déversement que les conservateurs tentent de minimiser en soutenant qu'il a été complètement nettoyé, grâce à un système d'intervention prétendument de première classe. C'est tout simplement faux. L'incident a eu des conséquences réelles, tant émotives que physiques, sur les gens du Grand Vancouver. On l'a constaté à Burnaby. Il s'est manifesté sous la forme de canards couverts de pétrole, qui ont dû être soit nettoyés, soit euthanasiés.

Je dirais que cet événement marque un point tournant pour les habitants du Grand Vancouver. Il faut nous demander quel genre de région métropolitaine nous désirons. Il faut décider de l'avenir de la région métropolitaine de Vancouver.

Une de ces visions d'avenir est agréable, l'autre ne l'est pas. Je vous demanderais, monsieur le Président, de bien vouloir vous imaginer assis sur une plage à Honolulu, une région métropolitaine comptant un million de personnes. Son port est très achalandé; c'est l'un des ports les plus achalandés des États-Unis. Imaginez-vous passer du bon temps à la plage à Honolulu; vous êtes en vacances, vous prenez du soleil, peut-être même que vous dégustez une boisson non alcoolisée.

Monsieur le Président, je vous demande maintenant de vous imaginer à la plage à Shanghai. Shanghai n'a pas su trouver l'équilibre entre le trafic portuaire et l'habitabilité. Voilà le genre de visions concurrentes auxquelles nous sommes confrontés dans la région métropolitaine de Vancouver: voulons-nous évoluer à l'image d'Honolulu, destination de choix où les gens vivent, travaillent et s'amusez près de la mer, ou bien à celle de Shanghai, où les habitants ne peuvent profiter du secteur riverain, car il est réservé exclusivement au trafic portuaire?

Pendant que vous vous imaginez ces deux scénarios, je précise que je partagerai mon temps de parole avec la députée de Halifax.

Metro Vancouver est pris entre ces deux visions. À mon avis, le gouvernement d'en face s'apprête à se heurter de front à la façon dont la plupart des habitants de la région métropolitaine de Vancouver imaginent leur vie ainsi que leur avenir et celui de leurs enfants. Le gouvernement, avec l'appui des libéraux, essaie de faire construire à la hâte, dans notre province, de gigantesques pipelines destinés au transport de pétrole brut, sans réelle consultation publique. Le processus lancé par l'Office national de l'énergie est une farce, car même si un particulier est exproprié, ce dernier ne peut même pas envoyer une lettre à l'Office national de l'énergie.

Le gouvernement fait fi de la sécurité publique ou des répercussions que les pipelines auront sur nos activités de plein air. Le déversement qui a eu lieu dans la baie English est un réveil brutal pour les habitants de la Colombie-Britannique, car ils savent que cela aurait pu être bien pire. Il les amène à se demander si c'est le genre d'avenir qu'ils veulent pour le lieu où ils habitent.

C'est vraiment un présage de ce qui pourrait arriver à notre région. Elle risque bientôt de ressembler de plus en plus à Shanghai ou à Rotterdam plutôt qu'à Honolulu.

Ce qu'on prévoit pour la région, c'est la construction d'un nouveau pipeline géant pour acheminer du bitume. Il transportera du bitume d'Edmonton à Burnaby pour le transborder dans des navires. Un pétrolier par jour quittera le port. Le déversement qui s'est produit dans la baie English ne provenait pas d'un pétrolier transportant du brut qui aurait subi un bris. Il s'agissait d'un navire tout neuf qui a eu une fuite, entraînant le déversement de 2 700 litres d'une substance très toxique.

Travaux des subsides

Les gens d'en face nous ont débité des sonnettes, affirmant qu'il ne reste qu'un tiers de litre à récupérer. Il y avait plus d'un tiers de litre sur les canards qui se trouvent à Burnaby pour récupérer. Nous avons entendu des fadaïses au sujet d'un système d'intervention de calibre mondial. Et d'autres bêtises: que les coupes n'ont rien changé à l'affaire. Oui, elles ont eu un effet. Tous les habitants de Vancouver et de la Colombie-Britannique le savent bien.

Le gouvernement s'est mis dans tout un pétrin. Il a multiplié les coupes. Il s'est fait prendre au dépourvu. Qui paie les pots cassés? Les habitants de la région de Vancouver.

• (1750)

J'appuie sans réserve la motion à l'étude, qui réclame la réouverture des institutions qui ont été fermées et un réinvestissement dans ces institutions, car, malgré tout ce que nous entendons de ce côté-là à propos de la sécurité publique, il faut dire que les centres de la Garde côtière et les centres d'intervention en mer ont pour rôle d'assurer la sécurité de la population. Il me semble bizarre que ces gens-là parlent de passer d'une circulation d'un pétrolier par mois dans le port de Vancouver à un pétrolier par jour, mais aussi de réduire la capacité d'intervention en cas d'urgence.

Il s'agit d'une motion qu'il est essentiel d'appuyer. Elle propose de rouvrir la base de la Garde côtière à Kitsilano, de rouvrir le centre des Services de communications et de trafic maritimes d'Ucluelet, récemment fermé, et d'annuler le plan de fermeture des centres des Services de communications et de trafic maritimes de Vancouver et de Comox.

Je dois dire que le premier ministre n'est pas très populaire sur la côte Ouest. C'est à cause de mesures comme celles-là. C'est parce qu'on fait passer les intérêts des grandes pétrolières avant ceux des Britanno-Colombiens. Kinder Morgan, par exemple, si elle réussit à faire construire son pipeline vers la côte Ouest, transporterait près d'un million de barils de brut par jour. Pas un seul baril ne nous est destiné. Aucun ne sera raffiné chez nous. Il s'agit simplement d'acheminer ce pétrole à l'étranger.

Le pipeline rapporterait environ 5 millions de dollars par jour à cette entreprise et, pourtant, il ne créerait que 50 emplois durables dans l'ensemble du pays. Il serait probablement construit, comme l'ont admis le président de Kinder Morgan et d'autres entreprises pipelinaires, par des travailleurs étrangers temporaires. Les avantages sont bien minces. Pourtant, nous constatons dans la baie English l'étendue des risques, et nous savons que, à Burnaby, ce serait bien pire.

Le déversement survenu dans la baie English ne représentait que 10 % de celui qui s'est produit à cause de la rupture du pipeline de Kinder Morgan à Burnaby en 2007. L'affaire a été portée devant les tribunaux. L'entreprise a été jugée coupable d'avoir causé le déversement. Il y a eu 270 000 litres d'hydrocarbures qui se sont répandus dans nos quartiers et dans les égouts pluviaux, et la moitié de ce produit s'est écoulée dans la baie Burrard.

C'est une plaisanterie de parler d'une intervention de dépollution de calibre mondial. La Western Canada Marine Response Corporation était présente tout près du déversement, à un jet de pierre de l'endroit où le produit se déversait dans la baie Burrard. Je suis allé voir. Ces gens-là se vantaient parce qu'ils avaient récupéré 15 % du produit. Il s'échoue encore sur les plages de la côte à Burnaby.

Les conservateurs et les libéraux jouent avec le feu. Ils exposent les collectivités à des risques. Les conservateurs aggravent même la situation en imposant des coupes à la Garde côtière et dans la capacité d'intervention dans ces régions.

Nous devons faire plus. D'abord, nous devons veiller à ce que les Britanno-Colombiens puissent faire entendre leur point de vue sur ces projets. Ils ont été presque complètement écartés. Au cours des protestations dans ma circonscription, 125 personnes ont été arrêtées. La population ne peut se faire entendre dans ces processus. Le gouvernement conservateur impose ces choses-là de force. Aujourd'hui, à cause de la chute des cours du pétrole, qui sait où se retrouve notre économie. Mais le dédain pour la population locale est consternant.

Un rapport du vérificateur général signalait récemment que le Canada n'est pas prêt à gérer un déversement, même de taille modérée. Et cette fois, il ne s'agissait même pas d'un déversement de taille modérée. C'était un petit déversement de 2 700 litres qui a été remarqué par un marin. Il a fallu 12 heures pour prévenir la Ville de Vancouver. Des bénévoles s'occupaient de la décontamination avant même que ne débute l'intervention fédérale.

Il ne s'agit pas de l'agence fédérale des situations d'urgence aux États-Unis. Il n'y a pas de quoi être fier. Il y a de quoi avoir honte, et cette honte doit retomber sur ce côté-là de la Chambre. Les conservateurs ont mal fait le travail, ils continuent de mal le faire, et la situation va s'aggraver. J'ai grand peur pour ma région, ma ville et les électeurs de ma circonscription si on continue à tolérer cet état de fait.

• (1755)

M. Robert Sopuck (Dauphin—Swan River—Marquette, PCC): Ce qui est honteux, monsieur le Président, c'est que le NPD continue de s'attaquer aux familles et aux travailleurs des industries extractives du Canada.

Les sables bitumineux de l'Alberta créent 575 000 emplois. Cette fourbe remarque au sujet de 50 emplois est complètement absurde. Il s'agit ici de gens en chair et en os, de vraies familles. Il est essentiel d'acheminer notre pétrole vers les côtes. Notre économie perd environ 20 milliards de dollars par année, ce qui permettrait de payer beaucoup de programmes sociaux si nous obtenions le cours mondial. Pourtant, le député a enchaîné en déplorant la faiblesse du prix du pétrole. Qu'il se branche.

Voilà encore un discours du NPD où on ne trouve aucun chiffre. Une foule d'élucubrations à propos de l'environnement et de l'état où il se trouve. Le député habite à Vancouver, où passe le Fraser. En 2010, il y a eu une montaison record de saumon sockeye et en 2014, une montaison plus importante encore de cette espèce, tout cela sous notre gouverne.

Le gouvernement actuel fait le nécessaire pour créer une économie durable, une croissance vigoureuse et des emplois bien rémunérés et pour offrir un environnement de grande qualité. Comment le député explique-t-il cela?

M. Kennedy Stewart: Monsieur le Président, c'est toujours un plaisir de se faire faire la leçon par quelqu'un qui nie l'existence des changements climatiques et qui affirme que l'on ne se fonde pas sur des faits.

Voilà encore une fois un spectacle et une attitude déplorables; c'est carrément honteux. On propose de construire des pipelines qui traverseront la Colombie-Britannique, et les députés les mieux avisés prennent la parole pour nous dire qu'il s'agit de projets judicieux. C'est une véritable honte.

Travaux des subsides

● (1800)

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, j'ai demandé au député de Dauphin—Swan River—Marquette de m'expliquer pourquoi le budget consacré à la sécurité dans les transports maritimes est passé de 82 millions de dollars à 57 millions de dollars, pourquoi 55 scientifiques du programme de lutte contre les contaminants marins du ministère des Pêches et des Océans ont été licenciés, pourquoi le budget d'un autre programme du genre a été réduit de 34 % et pourquoi le délai de lancement d'une intervention est passé de cinq minutes à 37 heures. Il a dit que la réduction des budgets des programmes permettait de faire des gains en efficacité et d'avoir un système de calibre mondial en ce qui concerne la protection de l'environnement et ainsi de suite.

Le député aime que l'on se fonde sur des données. Comme le député à qui s'adresse ma question est un véritable scientifique, j'aimerais qu'il me parle des répercussions que ces compressions ont eues sur Environnement Canada et sur les délais d'intervention en cas de déversement.

M. Kennedy Stewart: Monsieur le Président, le député sait que la science est en péril au Canada: plus de 4 000 scientifiques et chercheurs fédéraux ont été licenciés et les budgets ont été réduits de plus de 1 milliard de dollars. J'espère qu'il appuiera la motion ce soir, puisqu'elle est importante.

Ma question pour le député est la suivante: comment son chef peut-il appuyer la construction du pipeline de Kinder Morgan? Il a déclaré à de nombreuses reprises dans les journaux qu'il espère que ce projet verra le jour, et cela déçoit grandement les résidents de ma circonscription et de la Colombie-Britannique.

[Français]

Mme Hélène LeBlanc (LaSalle—Émard, NPD): Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours et de la présentation qu'il a faite pour défendre ses concitoyens de Burnaby—Douglas.

Je connais également son travail concernant son dossier en tant que porte-parole en matière de science et de technologie. Tout cela est interrelié. En effet, par des compressions irréflechies, le gouvernement conservateur est en train de détruire la capacité du Canada de s'adapter aux changements climatiques et de mieux protéger l'environnement.

J'aimerais que le député parle un peu plus du fait que les compressions au sein d'Environnement Canada et de Statistique Canada font en sorte que le Canada est de plus en plus fragilisé en ce qui concerne la protection de l'environnement?

[Traduction]

M. Kennedy Stewart: Monsieur le Président, je tiens à remercier la députée de l'énorme travail qu'elle réalise en vue d'appuyer le milieu scientifique au pays. C'est très apprécié.

Les compressions sont colossales. Plus de 4 000 scientifiques et chercheurs ont été mis à pied. La plupart de ces chercheurs travaillaient pour Environnement Canada ou d'autres organismes ou ministères qui emploient des biologistes pour surveiller diverses choses, comme la qualité de l'environnement et de l'eau. Par ailleurs, le gouvernement fédéral a procédé à des compressions de 1 milliard de dollars dans le domaine de la recherche scientifique. Je pense que les députés d'en face espèrent tout simplement que ce dossier disparaîtra complètement. Toutefois, le déversement survenu dans la baie English nous a montré que la situation ne fera qu'empirer.

Mme Megan Leslie (Halifax, NPD): Monsieur le Président, je remercie le député de Burnaby—Douglas d'avoir accepté de partager

son temps de parole avec moi et de faire part à la Chambre des communes de ce qu'il constate sur le terrain. Il a soulevé des points très importants en parlant du délai d'intervention de 12 heures et du fait que des bénévoles se trouvent dans la baie English pour tenter de sauver des espèces sauvages, dont des oiseaux marins. Il est vraiment important que des députés attirent l'attention de la Chambre sur ce qui se passe dans leur circonscription un peu partout au Canada.

Nous possédons tous certaines compétences. Nous ne sommes pas tous des scientifiques, mais nous savons ce qui se passe dans nos circonscriptions et comprenons les facteurs qui ont une incidence sur les régions où nous vivons, travaillons et jouons. Je tiens à remercier mon collègue, le député de New Westminster—Coquitlam, d'avoir présenté cette motion et de nous faire bénéficier de ses compétences en la matière.

Le député de New Westminster—Coquitlam préconise inlassablement la protection de nos plans d'eau et travaille depuis des années pour sensibiliser la population aux rivières et aux bassins hydrographiques de la Colombie-Britannique.

Le député de New Westminster—Coquitlam a participé à 14 épreuves de longue distance à la nage. Il a parcouru 3 200 kilomètres sur les lacs et rivières de la Colombie-Britannique et sur l'océan. Pour sensibiliser la population aux dommages environnementaux que subissent les fleuves et les rivières, il a aussi parcouru à la nage les 1 400 kilomètres du fleuve Fraser. Aucun autre député n'a plus d'autorité que lui en la matière, et je suis absolument ravie qu'il ait présenté cette motion, qui souligne à quel point les côtes de la Colombie-Britannique sont mal protégées contre les déversements.

Je le remercie d'avoir présenté une motion visant à inciter le gouvernement à annuler ses compressions budgétaires en matière de sécurité maritime, d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures et de capacités de nettoyage environnemental à Vancouver et ailleurs sur les côtes de la Colombie-Britannique.

● (1805)

[Français]

Les néo-démocrates veulent protéger la côte contre des déversements catastrophiques et rétablir la capacité de la Garde côtière pour permettre une intervention efficace dans des situations de déversements et d'autres urgences. Le NPD a été à l'avant-garde de la lutte contre la fermeture de la base de Kitsilano depuis son annonce en 2012, et nous allons continuer de nous battre pour protéger l'environnement marin et l'économie qui en dépend. La sécurité maritime et la protection de l'environnement ont été mises à rude épreuve, après 10 années de gestion terrible de la part des conservateurs. Le déversement de pétrole dans le port de Vancouver n'est qu'un exemple de l'ampleur des dégâts. C'est pourquoi mon collègue de New Westminster—Coquitlam et le NPD exhortent le premier ministre à écouter le public et à agir sans tarder.

Le commissaire à l'environnement et au développement durable nous a révélé ce qui suit dans son rapport de l'automne 2010:

Les plans de gestion des urgences ne sont pas tous à jour

La Garde côtière canadienne n'a pas adopté d'approche nationale pour la formation de son personnel, la mise à l'essai de ses plans et l'entretien de son équipement

Il n'y a aucun processus permettant de vérifier l'état de préparation de la Garde côtière canadienne

Les interventions lors de déversements provenant de navires sont mal documentées

Il n'y a aucun régime national pour les déversements de produits chimiques provenant de navires

Travaux des subsides

Dans une entrevue au *Toronto Star*, Scott Vaughan, l'ancien commissaire à l'environnement a dit: « Nous savons que les ressources naturelles sont en plein essor au Canada, et je crois qu'il faut que nous assistions également, compte tenu des lacunes et des problèmes que nous avons constatés, à un essor de la protection de l'environnement ».

[Traduction]

Nos mécanismes de préparation aux déversements de pétrole et notre connaissance des possibles répercussions des déversements sur la côte Ouest comportent d'énormes lacunes.

En ce qui concerne le tout récent déversement dans la baie English, le PDG de l'aquarium de Vancouver, John Nightingale, affirme que nous connaissons très mal le milieu côtier de Vancouver parce qu'il n'y a pas de surveillance à long terme des écosystèmes locaux. Il dit que, si les mesures de nettoyage ont pour but de remettre le port dans l'état où il était avant le déversement, cet objectif est impossible à réaliser parce qu'on ne connaît pas précisément l'état antérieur du port.

Pourquoi sommes-nous dans cette situation? C'est en raison des compressions faites à répétition sans tenir compte de leurs répercussions. Le poste de la Garde côtière de Kitsilano est passé sous le couperet et a été fermé. Le centre des Services de communications et de trafic maritimes de Ucluelet a été fermé. D'autres compressions ont une incidence sur notre compréhension des répercussions sur l'eau et sur la recherche, par exemple dans la Région des lacs expérimentaux. Le gouvernement a mis la clé sous la porte. C'était — je vais dire « c'est », parce que le centre existe toujours, mais pas grâce au gouvernement — c'est l'un des centres de recherche sur l'eau douce les plus influents dans le monde. Il s'agit d'un établissement canadien unique où se déroulent des recherches novatrices sur l'eau douce. C'est le seul centre du genre au monde. Il s'agit d'un laboratoire à ciel ouvert où on peut étudier l'écosystème dans son ensemble. C'est là que sont menées les recherches sur les problèmes environnementaux.

En 2012, le gouvernement a annoncé qu'il allait fermer la Région des lacs expérimentaux. La région a été sauvée grâce à l'Institut international du développement durable, mais à ce moment-là le gouvernement a dit très clairement qu'il ne se souciait pas des faits; il ne se soucie pas non plus de la science, ni de l'environnement. Les conservateurs l'ont prouvé à maintes reprises, comme lorsqu'ils ont sabré dans le financement du ministère des Pêches et des Océans, le MPO, ce qui a pris de court l'Institut océanographique de Bedford.

L'institut se trouve sur la côte Est du Canada, plus précisément dans la circonscription de Dartmouth—Cole Harbour. À la suite des compressions, il a perdu les services de Kenneth Lee, un spécialiste de la question déversements de pétrole. Le centre de recherche a été fondé en 2002 dans le but de coordonner les travaux de recherche de Pêches et Océans sur les répercussions environnementales et océanographiques de la prospection, de l'extraction et du transport du pétrole extracôtier.

Même si, au final, le centre n'a pas fermé, le spécialiste des déversements de pétrole et directeur Centre de recherche sur le pétrole, le gaz et autres sources d'énergie extracôtiers, Kenneth Lee, a dû, lui, quitter le Canada. Il a accepté un poste en Australie. Voilà un homme qui jouit d'une renommée internationale. Ce chercheur était établi en Nouvelle-Écosse, au Canada, et il travaillait pour le gouvernement fédéral. Il est une sommité de l'utilisation des agents dispersants chimiques dans la décontamination de déversements d'hydrocarbures. Il a aidé BP relativement au déversement de pétrole dans le golfe du Mexique. Il a coprésidé un groupe de travail de

l'Organisation maritime internationale qui a défini des directives à l'égard de la biorestauration suivant les déversements de pétrole en milieu marin. Il a entre autres reçu le prestigieux prix d'excellence de Pêches et Océans pour ses travaux de recherche sur les questions environnementales associées à l'extraction pétrolière et gazière en milieu extracôtier. Cet homme couvert de prix a pourtant reçu une lettre l'avisant que son poste serait touché par les compressions budgétaires, gracieuseté du gouvernement fédéral. Nous pouvons compter sur cette expertise exceptionnelle, mais nous l'avons laissée nous échapper. Nous l'avons laissé, lui, nous échapper. Aujourd'hui, il travaille en Australie et nous ne pouvons pas faire appel à lui ici, au Canada.

● (1810)

[Français]

Les néo-démocrates partagent les préoccupations des Britanno-Colombiens, qui s'inquiètent des dommages environnementaux, sociaux et économiques que les conservateurs ont causé au Canada.

Dix ans après leur arrivée au pouvoir, les conservateurs n'ont toujours rien fait en ce qui concerne les changements climatiques, et rien ne changera si les libéraux sont élus. Le NPD est le seul parti à s'être doté d'un plan pour protéger l'environnement, stimuler l'économie et lutter pour protéger le littoral des déversements dangereux. Nous sommes résolus à aider les Britanno-Colombiens à lutter contre les projets insensés.

Les conservateurs ignorent ou attaquent ceux qui se préoccupent le plus du littoral de la Colombie-Britannique, comme les Premières Nations, les organismes de pêche, les organismes communautaires, les organismes environnementaux et l'industrie touristique. C'est inacceptable.

[Traduction]

Au lieu d'isoler les Premières Nations, au lieu de diaboliser les personnes qui ont l'environnement à coeur, le gouvernement devrait collaborer avec les Canadiens dans ce domaine. Hélas, nous savons que les conservateurs n'en ont rien à faire. Tout a commencé en 2012, avec l'énorme projet de loi omnibus — les députés s'en rappellent très bien —, qui a non pas modifié, mais bien abrogé la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale pour la remplacer par une mesure qui laisse nettement à désirer. Nous avons été témoins du saccage de la Loi sur la protection des eaux navigables et de la Loi sur les pêches, sans oublier, hélas, l'amputation tous azimuts du budget d'Environnement Canada.

Le bilan du gouvernement en dit long. C'est une motion que nous devons appuyer. Le gouvernement devrait se joindre à nous et annuler certaines compressions, en particulier concernant la côte Ouest et le poste de la Garde côtière sur la côte Ouest, car nous savons que ce poste est incapable de prendre en charge une intervention en cas de déversement pétrolier comme celui-là.

L'hon. Hedy Fry (Vancouver-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je voudrais parler des opérations de prétendu nettoyage à la suite de ce déversement de pétrole ou de produit toxique.

À 17 heures mercredi, un appel a été fait au 911. La Garde côtière nous dit qu'elle avait fini d'installer une estacade flottante dès minuit. Puis, elle dit que l'estacade y était à 2 heures du matin. Elle change encore sa version des faits pour dire qu'en fin de compte c'est à 5 h 53 du matin que l'estacade a été installée parce qu'elle ne pouvait pas trouver la source du déversement. La personne qui se trouvait sur un voilier et qui a fait l'appel au 911 la veille à 17 heures affirme qu'il lui a fallu 15 minutes pour déterminer que la source du déversement était le navire dont il est présentement question.

Peut-on affirmer que l'intervention a été de classe mondiale? S'il faut en croire ces histoires, il a fallu, dans le meilleur des cas, sept heures pour trouver le navire et l'encercler avec une estacade. Puis, ce fut neuf heures. Maintenant, c'est 13 heures. Comment pouvons-nous faire confiance à la Garde côtière et croire ce qu'elle affirme si elle passe son temps à changer sa version des faits et si un plaisancier a pu repérer le navire en 15 minutes?

• (1815)

Mme Megan Leslie: Monsieur le Président, je remercie la députée de sa question. Je pense que c'est un peu comme si nous étions en présence de détectives amateurs du genre Dupont et Dupond, qui nous entraînent dans le burlesque. Nous ne pouvons vraiment pas nous fier à ce que raconte le gouvernement. Je renvoie la députée aux propos de l'ancien directeur du poste de la Garde côtière de Kitsilano, M. Moxey, qui affirme purement et simplement que les explications des conservateurs ne sont pas véridiques. Il est prêt à en témoigner sous serment dans un affidavit. Je lui fais confiance beaucoup plus qu'aux conservateurs.

[Français]

Le vice-président: Comme il est 18 h 15, il est de mon devoir d'interrompre les délibérations et de mettre aux voix sur-le-champ toute question nécessaire à l'expédition des travaux des subsides.

[Traduction]

Le vote porte sur la motion.

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

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

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 non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

Le vice-président: Convoquez les députés.

• (1840)

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

(Vote n° 375)

POUR

Députés

Allen (Welland)	Andrews
Angus	Ashton
Atamanenko	Aubin
Ayala	Bélangier
Bellavance	Bennett
Benskin	Bevington
Blanchette	Blanchette-Lamothe
Boivin	Borg
Boutin-Sweet	Brahmi
Brisson	Brosseau
Byrne	Caron
Casey	Cash
Charlton	Chicoine
Choquette	Christopherson
Cleary	Comartin
Côté	Cotler
Crowder	Cullen
Cuzner	Davies (Vancouver East)
Day	Dewar
Dionne Labelle	Donnelly
Doré Lefebvre	Dubé

Duncan (Etobicoke North)	Duncan (Edmonton—Strathcona)
Dusseault	Easter
Eyking	Freeland
Freeman	Fry
Gameau	Garrison
Genest	Giguère
Godin	Goodale
Groguhé	Harris (Scarborough Southwest)
Harris (St. John's East)	Hsu
Hughes	Hyer
Jones	Julian
Kellway	Lamoureux
Lapointe	Laverdière
LeBlanc (Beauséjour)	LeBlanc (LaSalle—Émard)
Leslie	Liu
MacAulay	Mai
Marston	Masse
Mathysen	May
McCallum	McGuinty
McKay (Scarborough—Guildwood)	Michaud
Moore (Abitibi—Témiscamingue)	Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)	Morin (Laurentides—Labelle)
Mourani	Mulcair
Murray	Nantel
Nash	Nicholls
Nunez-Melo	Pacetti
Papillon	Péclet
Pilon	Plamondon
Quach	Rafferty
Rankin	Raynault
Regan	Rousseau
Saganash	Sandhu
Scarpaleggia	Scott
Sellah	Sgro
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor)	
Sims (Newton—North Delta)	
Sitsabaiesan	St-Denis
Stewart	Stoffer
Toone	Tremblay
Valeriote	Vaughan— 120

Travaux des subsides

CONTRE

Députés

Ablonczy	Adler
Aglukkaq	Albas
Albrecht	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Anderson
Armstrong	Aspin
Barlow	Bateman
Benoit	Bergen
Bernier	Bezan
Blaney	Block
Boughen	Braid
Breitkreuz	Brown (Leeds—Grenville)
Brown (Newmarket—Aurora)	Butt
Calandra	Cannan
Carmichael	Carrie
Chong	Clarke
Clement	Crockatt
Daniel	Davidson
Dechert	Devolin
Dreeshen	Duncan (Vancouver Island North)
Dykstra	Eglinski
Falk	Fantino
Fast	Findlay (Delta—Richmond East)
Finley (Haldimand—Norfolk)	Fletcher
Galipeau	Gallant
Gill	Glover
Goguen	Goldring
Goodyear	Gosal
Gourde	Grewal
Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Hayes	Hiebert
Hillyer	Hoback
Holder	James

Travaux des subsides

Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)	Boughen	Braid
Kennedy (Calgary Southeast)	Kent	Breitkreuz	Brown (Leeds—Grenville)
Kerr	Komarnicki	Brown (Newmarket—Aurora)	Butt
Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lake	Calandra	Cannan
Lauzon	Lebel	Carmichael	Carrie
Leef	Leitch	Chong	Clarke
Lemieux	Leung	Clement	Crockatt
Lizon	Lobb	Daniel	Davidson
Lukiwski	Lunney	Dechert	Devolin
MacKay (Central Nova)	MacKenzie	Dreeschen	Duncan (Vancouver Island North)
Maguire	Mayes	Dykstra	Eglsinski
McColeman	McLeod	Falk	Fantino
Menegakis	Miller	Fast	Findlay (Delta—Richmond East)
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)		Finley (Haldimand—Norfolk)	Fletcher
Moore (Fundy Royal)		Galipeau	Gallant
Nicholson	Norlock	Gill	Glover
Oliver	O'Neill Gordon	Goguen	Goldring
Opitz	O'Toole	Goodyear	Gosal
Paradis	Payne	Gourde	Grewal
Perkins	Poilievre	Harris (Cariboo—Prince George)	Hawn
Preston	Raitt	Hayes	Hiebert
Rajotte	Reid	Hillyer	Hoback
Rempel	Richards	Holder	James
Rickford	Ritz	Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)	Keddy (South Shore—St. Margaret's)
Saxton	Schellenberger	Kennedy (Calgary Southeast)	Kent
Seeback	Shea	Kerr	Komarnicki
Shipley	Shory	Kramp (Prince Edward—Hastings)	Lake
Smith	Sopuck	Lauzon	Lebel
Sorenson	Stanton	Leef	Leitch
Storseth	Strahl	Lemieux	Leung
Sweet	Toet	Lizon	Lobb
Trost	Trottier	Lukiwski	Lunney
Truppe	Uppal	MacKay (Central Nova)	MacKenzie
Valcourt	Van Kesteren	Maguire	Mayes
Van Loan	Wallace	McColeman	McLeod
Warawa	Warkentin	Menegakis	Miller
Watson	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to	Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)	
Sky Country)		Moore (Fundy Royal)	
Weston (Saint John)	Wilks	Nicholson	Norlock
Williamson	Wong	Oliver	O'Neill Gordon
Woodworth	Yelich	Opitz	O'Toole
Young (Oakville)	Young (Vancouver South)	Paradis	Payne
Yurdiga	Zimmer — 150	Perkins	Poilievre
		Preston	Raitt
		Rajotte	Reid
		Rempel	Richards
		Rickford	Ritz
		Saxton	Schellenberger
		Seeback	Shea
		Shipley	Shory
		Smith	Sopuck
		Sorenson	Stanton
		Storseth	Strahl
		Sweet	Toet
		Trost	Trottier
		Truppe	Uppal
		Valcourt	Van Kesteren
		Van Loan	Wallace
		Warawa	Warkentin
		Watson	Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to
		Sky Country)	
		Weston (Saint John)	Wilks
		Williamson	Wong
		Woodworth	Yelich
		Young (Oakville)	Young (Vancouver South)
		Yurdiga	Zimmer — 150

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion rejetée

* * *

**LOI VISANT LA DÉLIVRANCE SIMPLE ET SÉCURITAIRE
DES PERMIS D'ARMES À FEU**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 2 avril, de la motion portant que le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur les armes à feu et le Code criminel et apportant des modifications connexe et corrélative à d'autres lois, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Le Président: Conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui et le jeudi 26 février, la Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé sur la motion à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi C-42.

● (1850)

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

(Vote n° 376)

POUR

Députés

Ablonczy	Adler
Aglukkaq	Albas
Albrecht	Alexander
Allen (Tobique—Mactaquac)	Allison
Ambler	Ambrose
Anders	Anderson
Armstrong	Aspin
Barlow	Bateman
Benoit	Bergen
Bernier	Bezan
Blaney	Block

CONTRE

Députés

Allen (Welland)	Andrews
Angus	Ashton
Atamanenko	Aubin
Ayala	Bélangier
Bellavance	Bennett
Benskin	Bevington
Blanchette	Blanchette-Lamothe
Boivin	Borg
Boutin-Sweet	Brahmi

Brison
Byrne
Casey
Charlton
Choquette
Cleary
Côté
Crowder
Cuzner
Day
Dionne Labelle
Doré Lefebvre
Duncan (Etobicoke North)
Dusseau
Eyking
Freeman
Garneau
Genest
Godin
Grogueh
Harris (St. John's East)
Hughes
Jones
Kellway
Lapointe
LeBlanc (Beauséjour)
Leslie
MacAulay
Marston
Mathysen
McCallum
McKay (Scarborough—Guildwood)
Moore (Abitibi—Témiscamingue)
Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine)
Mourani
Murray
Nash
Nunez-Melo
Papillon
Pilon
Quach
Rankin
Raynault
Rousseau
Sandhu
Scott
Sgro
Sims (Newton—North Delta)
St-Denis
Stoffer
Tremblay
Vaughan— 121

Brosseau
Caron
Cash
Chicoine
Christopherson
Comartin
Cotler
Cullen
Davies (Vancouver East)
Dewar
Donnelly
Dubé
Duncan (Edmonton—Strathcona)
Easter
Freeland
Fry
Garrison
Giguère
Goodale
Harris (Scarborough Southwest)
Hsu
Hyer
Julian
Lamoureux
Laverdière
LeBlanc (LaSalle—Énard)
Liu
Mai
Masse
May
McGuinty
Michaud
Morin (Chicoutimi—Le Fjord)
Morin (Laurentides—Labelle)
Mulcair
Nantel
Nicholls
Pacetti
Péclet
Plamondon
Rafferty
Ravignat
Regan
Saganash
Scarpaleggia
Sellah
Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-
sor)
Sitsabaesan
Stewart
Toone
Valeriotte

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée. En conséquence, ce projet de loi est renvoyé au Comité permanent de la sécurité publique et de la sécurité nationale.

(Le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LE SERVICE FERROVIAIRE

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 2 février, de la motion.

M. Malcolm Allen (Welland, NPD): Monsieur le Président, c'est un plaisir pour moi de parler de la motion M-550, qui nous a été présentée par le député de Sydney—Victoria.

Je trouve intéressant qu'on nous soumette une motion qui parle de ce que nous aurions dû faire, mais qui ne précise aucunement la manière dont nous aurions dû procéder. Cela étant, j'aurais été reconnaissant au député d'avoir accepté quelques-uns des amendements que nous avons proposés au comité de l'agriculture, puisque

Initiatives parlementaires

ces amendements portaient sur le bon fonctionnement du système. Or, on en dira ce qu'on en voudra, mais au final, c'est tout ce qui compte, la bonne marche du système.

Je salue les efforts qu'a déployés le député pour faire en sorte que le gouvernement ait, même minimalement, des comptes à rendre, mais j'aurais encore préféré qu'il propose des mesures plus musclées. Il a notamment été question de revenir aux amendes qui étaient en place au début.

Si tel avait été le cas, peut-être que sa motion aurait eu des résultats, alors que maintenant, le gouvernement a fini par changer les chiffres en catimini. Alors qu'au départ, il devait y avoir une amende par infraction, on est plutôt rendu à une amende par semaine, ce qui, à mon sens, est plutôt inhabituel et légèrement démoralisant.

Nous avons aidé le gouvernement à élaborer le projet de loi. Nul doute que l'autre côté a du mal à croire que nous puissions collaborer à de tels dossiers, mais c'est un fait: nous avons contribué au projet de loi C-30. Nous avons cherché à le faire adopter rapidement, car nous comprenions la situation difficile des agriculteurs des Prairies à la fin de l'hiver 2013. C'était une récolte tout bonnement exceptionnelle. Le fruit de cette récolte était bloqué dans les Prairies parce que, selon les cheminots, le froid rendait le transport de grain impossible. Il semble que le système ferroviaire ne fonctionne pas très bien en plein hiver canadien. C'est comme si quelqu'un avait amené des gens de la Floride — sans rien vouloir dire de mal des bonnes gens de la Floride — en Saskatchewan, en Alberta et au Manitoba en plein milieu de l'hiver et qu'ils étaient complètement désemparés par le froid. Les cheminots ont décidé que c'était une bonne raison de ne pas faire ce que nous pensions qu'ils devaient faire.

Malheureusement, ce sont les agriculteurs qui ont le plus écopé. Au bout du compte, ils ont dû vendre leur grain à un prix inférieur à ce qu'il aurait été s'il avait été transporté normalement.

Ça en dit long sur l'écart entre la façon dont fonctionne le système et la façon dont il devrait fonctionner, et sur ceux à qui il incombe de veiller à son bon fonctionnement. Il est clair qu'il fonctionne mal.

Nous avons demandé à maintes reprises au ministre, à la Chambre, de nous expliquer pourquoi plus de 40 navires étaient ancrés dans le port de Vancouver et attendaient le grain coincé dans les Prairies. Cela coûtait littéralement des milliers de dollars par jour.

Le gestionnaire du port de Vancouver a dit qu'il jouait au voiturier, sauf qu'il travaille avec de grands navires. Les navires lèvent l'ancre et viennent s'amarrer au quai et, comme le grain n'est pas arrivé, ils doivent repartir parce qu'un autre veut venir s'amarrer. Il a dit que chaque fois qu'un navire lève l'ancre pour venir s'amarrer au quai, il en coûte 10 000 \$. C'est beaucoup plus d'argent que les 10 \$ qu'un voiturier peut toucher par voiture.

Voilà les problèmes auxquels sont confrontés les agriculteurs. Ce sont eux qui, au final, absorbent ce coût, car ils obtiennent moins d'argent pour leur grain. Alors qu'ils étaient censés obtenir un bon prix — en fait, on pourrait dire qu'ils auraient dû obtenir un excellent prix —, ils ont obtenu un prix moindre parce que le système ne fonctionnait pas.

Initiatives parlementaires

Il y a des agriculteurs qui remplissent leurs propres wagons-trémies, ce qu'on appelle dans le milieu des wagons de producteurs. Il s'agit simplement d'un petit réseau ferroviaire appartenant à un groupe d'agriculteurs qui ont décidé de fonder une coopérative et de mettre leurs ressources en commun. Ils se servent du chemin de fer secondaire pour mener les wagons au chemin de fer principal. Lorsqu'ils commandaient des wagons de producteurs, ils n'en voyaient aucun. On leur disait qu'ils devraient tout simplement faire transporter leurs grains par camion jusqu'à un silo-élévateur. Le problème, c'est que les silos-élévateurs étaient pleins. Ceux qui les exploitaient leur disaient de ne pas leur apporter leurs grains par camion parce qu'ils n'avaient plus de place.

Les grains finissaient par être entreposés. Bien des agriculteurs avaient des contrats. Le gouvernement était toujours prêt à parler de contrats à terme, à dire que cela permettrait aux agriculteurs de gagner de l'argent. Le problème, c'est qu'ils avaient des contrats à terme, mais le temps passait, et les agriculteurs ne pouvaient pas faire transporter quoi que ce soit parce qu'il n'y avait pas de place dans les silos-élévateurs. Les silos-élévateurs étaient encore pleins parce que les sociétés ferroviaires disaient ne pas être en mesure de transporter les grains à cause de l'hiver très froid.

● (1855)

Finalement, ce sont les agriculteurs des Prairies qui ont fait les frais de toute cette histoire.

Le décret a été promulgué, puis le projet de loi C-30 a été présenté. Nous avons tenté d'améliorer la mesure. Nous avons essayé de faire adopter des amendements sur les amendes qu'il faudrait imposer. Nous étions d'accord avec le premier ministre Brad Wall. Nous étions d'avis qu'il fallait doubler le montant de l'amende. Le gouvernement proposait une amende de 100 000 \$. Nous pensions qu'elle devait s'élever à 200 000 \$. Nous étions d'accord avec le premier ministre de la Saskatchewan. Bien des gens ne croiraient probablement pas que nous puissions être d'accord avec le premier ministre Wall dans ce dossier, mais c'était le cas.

Nous avons également proposé plusieurs amendements pour assurer une certaine transparence du système afin que les agriculteurs puissent savoir si le navire est au port, si le grain a été transporté, à quel endroit il est bloqué, quel a été le prix final, et pourquoi ils ont obtenu un prix en particulier en vendant leur produit aux exploitants de silos-élévateurs.

Dans le domaine agricole, plusieurs savent qu'il y a un prix fixe pour le transport des céréales vers le port de Vancouver. Comme les chemins de fer exigent un prix préétabli, il est facile pour les agriculteurs de faire le calcul s'ils connaissent le prix final imposé une fois à destination. Ils peuvent calculer combien il en coûte d'envoyer leur récolte à l'élévateur et combien il en coûte pour l'expédition.

Selon certains rapports, dont un nous provient d'un professeur de l'Université de la Saskatchewan, les agriculteurs ont perdu 160 \$ par tonne de grains en raison de l'engorgement du système. Ainsi, les agriculteurs ont raté une occasion de tirer d'une récolte surabondante un profit exceptionnel, en raison de ce qui s'est produit avec les chemins de fer.

La motion vise à faire en sorte qu'une telle situation ne se reproduise pas, mais, en fait, c'est le gouvernement qui doit veiller à ce qu'elle ne se répète pas. Il nous faut des services équitables de transport ferroviaire et un système qui permette aux expéditeurs de tenir responsables les compagnies de chemins de fer.

J'ai dit que nous étions d'accord avec M. Wall, mais j'ai proposé un amendement en comité concernant le libre accès aux voies ferrées.

Deux compagnies de chemins de fer s'y opposent, le Canadien National et le Canadien Pacifique, ce que je trouve paradoxal, car elles n'ont pas hésité pas à réclamer la même chose aux États-Unis. Elles ne veulent pas de concurrence. Nous sommes d'avis que s'il y avait de la concurrence et de la transparence dans le système — comme c'est le cas aux États-Unis, où il est possible de connaître le prix des céréales au port de Seattle —, les agriculteurs le sauraient lorsqu'on ne leur accorde pas un prix équitable. Étant mieux renseignés, ils auraient un plus grand pouvoir de négociation. En effet, sur le marché, il est important de posséder de l'information pour décider si, en définitive, on vend maintenant ou plus tard ou s'il faut signer un contrat. En définitive, on constate que le système sert mal les agriculteurs.

Autre amendement que nous avons réclamé: faire en sorte que les millions de tonnes qu'il nous faut transporter fassent l'objet de services répartis équitablement. Ce que nous avons constaté a justifié nos craintes. Les compagnies de chemin de fer ont rapidement compris comment profiter de la situation. En gros, elles ont choisi des élévateurs situés les plus près du port de Vancouver, au détriment de ceux situés plus à l'est.

Ceux d'entre nous dont les enfants ou les petits-enfants aiment les céréales Cheerios se souviendront qu'à un certain moment, il était question de fermer l'usine de Cheerios. Qu'est-ce qui motivait cette fermeture? C'est que toute l'avoine qui sert à fabriquer les Cheerios aux États-Unis vient du Canada, et qu'aucun train ne faisait le trajet Nord-Sud. Les transporteurs tentaient donc de trouver le trajet le plus court possible en empruntant le couloir de l'Ouest.

J'ai parlé dernièrement à un producteur d'avoine. Il m'a dit que les producteurs avaient toujours du mal à obtenir les trains dont ils ont besoin. De toute évidence, le gouvernement conservateur n'a pas livré la marchandise, si on peut dire, malgré l'adoption du projet de loi C-30. Nous avons suggéré aux conservateurs de ne pas laisser les dispositions de cette mesure devenir caduques. Ils ont décidé de les laisser devenir caduques.

Selon moi, si le gouvernement procède à un examen des services ferroviaires, il devrait sortir l'artillerie lourde et oublier les faveurs. S'il faut négocier avec deux sociétés ferroviaires, chacune aura son gros arsenal. Si le gouvernement n'est pas lui-même aussi bien armé, il perdra la partie.

Cela étant dit, les électeurs iront bientôt aux urnes, et nous aurons alors le gros bout du bâton, puisque nous serons assis de ce côté-là. Nous verrons alors à ce que les sociétés ferroviaires offrent aux agriculteurs des prairies le service qu'ils méritent.

● (1900)

M. Scott Armstrong (secrétaire parlementaire du ministre de l'Emploi et du Développement social et de la ministre du Travail, PCC): Monsieur le Président, au nom du gouvernement, j'aimerais dire que nous allons appuyer la motion d'initiative parlementaire M-550. Essentiellement, la motion exhorte le gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour offrir un niveau de service ferroviaire accru, partout au Canada. Le gouvernement estime qu'il a déjà pris d'importantes mesures qui répondent aux différentes préoccupations soulevées dans la motion M-550.

La motion comporte un certain nombre d'éléments que j'aimerais aborder durant le peu de temps dont je dispose aujourd'hui.

Initiatives parlementaires

La motion demande au gouvernement de reconnaître que le service ferroviaire est essentiel au secteur de l'agriculture. Le gouvernement comprend l'importance de la relation entre ces deux secteurs. Nous avons aussi, au cours des dernières années, pris des dispositions afin d'assurer la mise en place d'un cadre adéquat qui bénéficiera à l'ensemble de l'économie canadienne. La majeure partie des produits agricoles du Canada sont destinés à l'exportation. L'industrie agricole dépend donc grandement de la fiabilité et de l'efficacité du service ferroviaire, puisque c'est ce service qui lui permet d'acheminer ses produits vers les différents points d'exportation du Canada. Au Canada, le transport ferroviaire est le moyen de transport terrestre sur de longues distances le plus rentable qui soit. De façon générale, un système de transport ferroviaire efficace est primordial pour assurer la prospérité économique du Canada.

Au cours de la première heure consacrée à l'étude de cette motion, un de mes collègues a énuméré des statistiques qui, selon moi, méritent d'être répétées.

En 2013, l'équivalent de 16,4 % des exportations canadiennes et de 8,5 % de ses importations a été transporté par chemin de fer. Parmi ces marchandises, il y avait pour 30 milliards de dollars d'automobiles, 10,6 milliards de produits chimiques, 9,5 milliards de produits forestiers et 8,2 milliards de métaux. Enfin, les sociétés ferroviaires ont aussi transporté des produits agricoles et alimentaires d'une valeur de 3,5 milliards de dollars. Comme le savent les députés, en 2013-2014, les récoltes dans l'Ouest canadien ont été considérablement plus élevées que la moyenne des 10 dernières années. Malheureusement, en raison de l'hiver rigoureux qui a suivi, les sociétés ferroviaires ont dû composer avec des conditions d'exploitation difficiles, ce qui a imposé des pressions importantes sur le système de manutention et de transport du grain de l'Ouest canadien. Pour atténuer certaines des difficultés auxquelles les producteurs agricoles devaient faire face pour acheminer leurs produits sur le marché, le 7 mars 2014, le gouvernement a annoncé l'adoption d'un décret fixant les quantités minimales de grain que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et le Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée étaient tenus de transporter pour veiller à ce que le grain canadien soit acheminé aux marchés de manière prévisible et sans retard, tout en ne nuisant pas au transport des autres marchandises. Cette mesure a aidé à assurer le transport de l'arriéré exceptionnel de grain.

La motion M-550 dit aussi que l'examen de la Loi sur les transports au Canada constitue une occasion de rééquilibrer le système et d'améliorer la capacité et le service, et que des modifications pourraient devoir être apportées à la législation pour rétablir l'équilibre des pouvoirs entre les intervenants des chaînes d'approvisionnement. Le gouvernement a agi rapidement, l'an dernier, et il a présenté la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain afin de répondre aux craintes des expéditeurs, de favoriser le transport des produits agricoles canadiens vers les marchés et de promouvoir une plus vive concurrence entre les sociétés ferroviaires. Cette loi visait à accroître la transparence de la chaîne d'approvisionnement, à consolider les contrats entre les producteurs et les expéditeurs, à améliorer la reddition de comptes pour ce qui est des ententes et des contrats conclus entre les expéditeurs et les sociétés ferroviaires, et à faire en sorte que l'ensemble du système de transport et de manutention des céréales soit efficace et fonctionne à plein régime.

La ministre des Transports a aussi lancé l'été dernier — c'est-à-dire un an à l'avance — l'examen obligatoire de la Loi sur les transports au Canada, qui vise à répondre à différents problèmes et aux conditions en constante évolution. Cet examen indépendant, mené

par l'honorable David Emerson, s'intéresse actuellement aux différents problèmes que connaît le réseau canadien de transport, notamment les problèmes de transport des céréales et d'autres marchandises par train. Pour que l'examen puisse être profitable, la participation et les conseils de toutes les parties intéressées seront essentiels. Le comité d'examen produira son rapport à la fin de l'année. Le gouvernement l'étudiera, puis en fera rapport au Parlement. Cet examen permettra de déterminer si le cadre législatif actuel répond aux demandes et aux besoins des intervenants. Étant donné que ce rapport n'est pas prévu avant plusieurs mois, il est encore trop tôt pour présumer des recommandations du comité et pour dire s'il faudra adopter d'autres mesures législatives pour régler ces problèmes. Il nous faut donc attendre les recommandations du comité.

• (1905)

Enfin, la motion demande que nous réunissions les principaux intéressés de l'industrie pour améliorer l'efficacité du système de transport et à ce que nous veillions à ce qu'ils travaillent de concert à bâtir un système de transport de calibre mondial. La collaboration et les partenariats tout au long de la chaîne d'approvisionnement demeurent indispensables pour transporter le plus de grain possible. La chaîne d'approvisionnement est complexe. C'est un réseau intégré qui requiert une grande coopération de la part de tous les intervenants si nous voulons en accroître la souplesse.

Dans le cadre de sa réponse au rapport final de 2011 du Comité d'examen des services de transport ferroviaire des marchandises, le gouvernement s'est engagé à créer une table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des marchandises. La ministre des Transports a lancé cette table ronde l'été dernier. Elle réunit des participants aux chaînes d'approvisionnement par train pour les plus importants produits d'exportation du Canada. Elle a pour mandat d'offrir une tribune nationale consensuelle aux expéditeurs, compagnies de chemin de fer et autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement qui participent au transport de produits par train afin qu'ils puissent cerner les lacunes du système et tenter de les combler pour améliorer la fiabilité, l'efficacité et l'efficience de la chaîne d'approvisionnement.

Les participants à la table ronde travailleront en collaboration à examiner les problèmes qui nuisent à la fluidité du transport des marchandises et à améliorer leur connaissance de la chaîne d'approvisionnement pour les produits en échangeant de l'information sur les problèmes et les besoins nouveaux. Les principaux intéressés qui ont participé à ce processus jusqu'à maintenant ont exprimé des commentaires positifs sur la table ronde. Tant le secteur public que le secteur privé participent aux travaux, et c'est très encourageant. Les participants attendent avec impatience les prochaines réunions, qui sont prévues plus tard dans l'année.

Le gouvernement appuie les efforts qui mèneront à la meilleure chaîne d'approvisionnement par train qui soit pour que le secteur agricole du Canada puisse rester concurrentiel sur les marchés intérieur, continental et étrangers. Nous continuerons à suivre de près le fonctionnement du système de transport ferroviaire et son interaction avec le secteur agricole pour nous assurer qu'il continue de soutenir nos objectifs commerciaux et de favoriser une forte croissance économique globale.

Initiatives parlementaires

● (1910)

[Français]

Mme Ruth Ellen Brosseau (Berthier—Maskinongé, NDP): Monsieur le Président, avant de commencer, j'aimerais remercier de leur travail tous mes collègues qui siègent au Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire. Tous les députés souhaitent favoriser le bon fonctionnement de l'agriculture ainsi que l'émancipation des industries agricoles. Je tiens aussi à féliciter le député de Sydney—Victoria pour le dépôt de cette motion qui vient de recevoir l'appui du gouvernement. Je tiens donc encore une fois à le remercier pour avoir obtenu l'appui du gouvernement pour l'adoption de sa motion.

Le 5 février, j'ai déposé une motion semblable au Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire, une motion ayant les mêmes objectifs que ceux dont on parle aujourd'hui. En fait, j'ai demandé à ce que le comité se penche immédiatement sur les problèmes actuels concernant le transport des produits agricoles en consultant toutes les parties prenantes. Dans cette motion, je disais qu'en raison des récents rapports sur la détérioration du service ferroviaire et des lacunes persistantes dans la fourniture de wagons nécessaires pour le transport du grain et compte tenu de l'impact particulier des programmes continus de transport dans le secteur de l'agriculture, nous proposons que le Comité permanent de l'agriculture et de l'agroalimentaire étudie immédiatement les problèmes actuels dans le transport des produits agricoles, établisse des projections à long terme pour 2015, et consulte tous les membres de la chaîne d'approvisionnement du grain, y compris les producteurs, les exploitants de silos, les sociétés céréalières et les compagnies ferroviaires.

Malheureusement, le gouvernement en place a refusé de prendre ses responsabilités, comme cela risque d'arriver avec cette motion. Toutefois, encore une fois, nous avons de bonnes nouvelles. J'espère donc que cela changera la donne.

Il y a un an, j'étais ici pour parler du même problème par l'entremise du projet de loi C-30. Il visait à régler cette crise que vivaient les agriculteurs sur le plan du transport du grain. Je n'ai pas besoin de faire un dessin pour montrer que les décisions prises par les conservateurs n'ont pas réglé grand-chose depuis un an et que les producteurs sont encore dans le même bateau. Je suis fier de me prononcer en faveur de cette motion.

Il faut parler du contexte et comparer la situation avec l'an passé. Comme je l'ai dit, et comme cela arrive très souvent avec les projets de loi émanant du gouvernement, j'ai l'impression de revivre ce qui est arrivé l'an passé.

L'an dernier, la croissance des agriculteurs a été freinée par les services inefficaces du CN et du CP. À ce moment-là, le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire disait que le travail des compagnies ferroviaires était adéquat, alors que des milliers d'agriculteurs s'exaspéraient devant les lacunes fondamentales du système de transport du grain.

Que se passe-t-il aujourd'hui? C'est à peu près la même chose. Les compagnies ferroviaires ont accusé un retard dans la livraison de plus de 11 000 commandes, soit près de 11 % des demandes. Les retards actuels ont coûté plus de 8 milliards de dollars à l'économie canadienne. Plus encore, moins de la moitié des commandes ont été livrées à temps au cours des six derniers mois.

Qu'est-ce que le gouvernement a décidé de faire? Il a décidé de ne pas renouveler les exigences imposées au CN et au CP, visant à ce que ces compagnies transportent un volume minimum de grains. De plus, nous avons appris qu'après avoir rejeté une offre d'achat d'une

association de producteurs canadiens, les conservateurs ont offert sur un plateau d'argent la majorité du contrôle de la Commission canadienne du blé à des intérêts étrangers. C'est une autre décision conservatrice qui démontre un manque de soutien aux producteurs canadiens.

Je reviens encore une fois, un an plus tard, alors que les agriculteurs ont essuyé des pertes de 8,3 milliards de dollars. Ils n'ont rien reçu, mis à part une compensation en vertu du projet de loi C-30, qui les ramène aujourd'hui dans une situation semblable.

Je déplore le fait qu'il n'y a toujours pas de compensation pour les pertes des producteurs, surtout pour des crises et des problèmes qui ont été soulevés au cours des années précédentes. Un gouvernement responsable sait prévenir de telles situations, plutôt que de toujours régler temporairement les gâchis.

En d'autres mots, le projet de loi C-30 n'a pas eu beaucoup d'effets à moyen et long terme. Il a tout simplement retourné le tout à la case départ.

Il faut se poser la question: pourquoi en sommes-nous là? C'est pour les mêmes raisons qui font que l'opposition doit toujours revenir sur les projets de loi lacunaires du gouvernement qui, malgré les avertissements de mes collègues et des parties prenantes, fait la sourde oreille.

● (1915)

Nous nous retrouvons dans la même situation, car dans le cadre de la mise en place du projet de loi C-30, le gouvernement n'a pas écouté toutes les parties prenantes. Plusieurs critiquaient l'abolition de la CCB par le gouvernement et mentionnaient que celle-ci aidait le transport des grains. Cependant, rien n'a été fait par le gouvernement à ce sujet, et aujourd'hui, il a favorisé la vente de celle-ci à des intérêts étrangers.

Les parties prenantes demandaient un mécanisme d'évaluation du rendement et de la qualité des services de transport ferroviaire de marchandises, mais le gouvernement a rejeté cette idée.

Aujourd'hui, les parties prenantes disent que le service est toujours mauvais. Elles se disent frustrées des retards persistants, tandis que le gouvernement affirme que tout va bien encore.

Comme à l'habitude, les choses ont été faites trop rapidement, sans plan ni vision à long terme. Le gouvernement a fait fi de nos amendements qui tenaient compte de toutes les demandes de tous les intervenants, pas seulement celles des grandes entreprises et des grands producteurs. Le gouvernement n'a pas assez appliqué les sanctions nécessaires au service efficace de transport des grains par voie ferroviaire.

En conclusion, nous nous trouvons dans une situation critique en raison de la mauvaise gestion de ce gouvernement, et le ministre continue de dire que les compagnies ferroviaires fonctionnent bien.

Qu'est-ce qui aurait dû être fait et que doit-on faire maintenant?

Pour régler ce problème à la base, il aurait fallu adopter les amendements proposés. Mon parti s'est battu pour que le projet de loi C-30 tienne compte des intérêts des agriculteurs et non seulement de ceux des grands producteurs.

Nos amendements visaient à instaurer la déclaration obligatoire du prix du grain dans l'ensemble du système de transport, à exiger un service adéquat dans les corridors de transport ferroviaire et à veiller à ce que les producteurs de toutes les régions touchées soient consultés à propos de la réglementation.

Initiatives parlementaires

Cela aurait pu aider à éviter la crise actuelle, mais cela ne sert plus à rien de parler du passé. Nous sommes dans ce gâchis et nous devons composer avec cela.

Nous devons nous pencher sur cette crise et agir afin de créer de nouveaux protocoles de communication et de nouvelles conséquences en cas de non-respect des ententes de livraison. Nous devons également veiller à ce que les producteurs disposent d'information sur les exportations et les navires et instaurer la divulgation obligatoire des prix tout au long de la chaîne de manutention des grains. Il faut donner un accès équitable aux infrastructures ferroviaires à tous les producteurs, même aux petits, et penser à long terme en élaborant une stratégie sur l'avenir du service ferroviaire qui considérera la croissance du secteur agricole.

Bref, le ministre doit prendre ses responsabilités et admettre qu'il a failli à son devoir. Il doit admettre qu'il a fait une erreur en abolissant la Commission canadienne du blé, en favorisant la vente de cette ancienne société d'État à des intérêts étrangers, en refusant de faire preuve de transparence au sujet des exportations et en refusant de mettre en place des normes de rendement du transport ferroviaire.

Il faut aussi que le ministre des Transports impose les amendes qu'elle a promis d'imposer, c'est-à-dire 100 000 \$ par jour, et non par semaine, aux compagnies qui ne respectent pas les ententes.

Il est temps que le gouvernement soit à l'écoute et se mette à collaborer avec toutes les parties prenantes afin de régler le problème du transport des grains une fois pour toutes. C'est pour ces raisons que j'appuie cette motion et que je voterai en faveur de celle-ci.

[Traduction]

M. Jim Eglinski (Yellowhead, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir appuyer aujourd'hui la motion M-550 et de parler de ce que fait le gouvernement pour améliorer le service ferroviaire d'un bout à l'autre du Canada.

Le gouvernement prend déjà des mesures pour améliorer le service ferroviaire à l'intention des expéditeurs canadiens, permettant ainsi à l'économie canadienne de mieux soutenir la concurrence, pour la plus grande prospérité de tous les Canadiens.

Dans le cadre des mesures gouvernementales de l'hiver dernier en réaction aux événements qui ont ralenti l'acheminement normal et efficace des céréales de l'Ouest jusqu'aux marchés, la ministre des Transports a devancé d'une année, rien de moins, le lancement de l'examen législatif de la Loi sur les transports au Canada. Elle a donné au comité d'examen le mandat explicite d'étudier les dispositions de la loi qui concernent le transport ferroviaire des céréales tout en tenant compte de l'objectif global, soit un réseau de transport commercial, multimodal et axé sur le marché qui offre le meilleur service possible à tous ses usagers. Bon nombre des dispositions relatives au transport des céréales s'appliquent également, de manière plus générale, aux chaînes d'approvisionnement visant d'autres marchandises destinées à l'exportation qui sont tributaires du service ferroviaire et dont dépend la prospérité des exportateurs canadiens.

Je tiens à signaler que le comité d'examen étudiera aussi la loi pour s'assurer que le réseau ferroviaire canadien a la capacité et la souplesse qui lui permettront, de même qu'à ses usagers, de réagir efficacement à l'évolution du contexte économique dans les marchés nationaux et internationaux. Cet examen tient compte des grandes tendances nationales et internationales qui sont pertinentes pour comprendre les exigences futures en matière de capacité de transport au Canada. Du même coup, cela nous permettra de savoir si la capacité existante ou prévue et les améliorations du rendement seront

suffisantes pour répondre à ces besoins, et si elles peuvent répondre aux demandes périodiques pendant les périodes de pointe.

Comme de nombreux députés le savent probablement déjà, le comité d'examen a été très actif depuis sa formation. Il a publié un document de travail, lancé une demande de mémoires ainsi que rencontré des intervenants de tout le pays, et son travail se poursuit. Je pense que les députés conviendront aussi qu'il est important que nous laissions le comité faire son travail de façon indépendante et que nous attendions ses recommandations.

Le gouvernement est fier de travailler avec ses partenaires pour mettre sur pied un réseau de transport de calibre mondial.

Je suis heureux de souligner deux initiatives qui renforcent la collaboration entre tous les intervenants des chaînes d'approvisionnement canadiennes pour régler les problèmes et garantir que les exportations canadiennes atteignent leurs marchés rapidement et efficacement.

La première mesure, dont s'est chargée la ministre des Transports, a consisté à établir l'été dernier une table ronde sur la chaîne d'approvisionnement des marchandises. Les expéditeurs de marchandises, les sociétés ferroviaires, les ports, les terminaux et les autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire ont pu ainsi discuter des moyens d'améliorer la vitesse et l'efficacité avec lesquelles les marchandises exportées par le Canada peuvent atteindre les marchés.

Cet important forum de coopération a rassemblé des représentants clés des secteurs canadiens de l'agriculture, de la foresterie, de l'industrie chimique et pétrolière ainsi que des représentants des sociétés ferroviaires, des ports, des élévateurs à grain et des armateurs. Tous ces gens ont pu collaborer pour cerner les problèmes et examiner les solutions potentielles afin d'améliorer la chaîne d'approvisionnement ferroviaire du Canada.

La table ronde se réunit deux fois par année: une fois à l'automne et une fois au printemps. Elle est animée par des fonctionnaires de Transports Canada et elle favorise les échanges sur les problèmes logistiques touchant les chaînes d'approvisionnement des marchandises transportées en vrac par train, au Canada. Elle donne aux fournisseurs de services et aux expéditeurs faisant partie de ces chaînes l'occasion de s'échanger de l'information sur les tendances et les quantités futures de marchandises devant être transportées. L'une des priorités de la table est d'ailleurs d'élaborer des façons de mesurer le rendement en vue d'accroître la transparence, de permettre aux acteurs de bien apprécier le rendement global du système et de trouver les améliorations à apporter.

La deuxième mesure est l'établissement du comité du transport intermodal issu de la Table de concertation sur le rendement de la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique. Ce comité est également géré par Transports Canada. Des acteurs des secteurs public et privé s'y rencontrent dans le but d'améliorer l'efficacité et la compétitivité à long terme de la chaîne d'approvisionnement par conteneurs à destination de la côte Ouest du Canada.

● (1920)

Le comité est composé de représentants de divers secteurs, y compris les principaux intervenants des domaines du transport, de l'expédition et de la défense des intérêts des travailleurs dans la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique. Il emploie une fiche d'évaluation mensuelle comportant plusieurs critères pour s'attaquer aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement qui touchent fréquemment les utilisateurs et que les organisations ne peuvent résoudre à elles seules.

Initiatives parlementaires

J'aimerais souligner que cette table se fonde sur les réussites d'une autre tribune, la Table de planification des mesures d'urgence hivernales, qui a été établie pour améliorer la collaboration entre les expéditeurs, les sociétés ferroviaires et les exploitants de terminaux du port Metro Vancouver, et pour améliorer le rendement et les capacités de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique en s'attaquant aux problèmes de la chaîne d'approvisionnement liés à l'hiver. Les participants à cette table communiquent des renseignements sur les prévisions concernant le transport des marchandises et les améliorations qui devraient être apportées aux capacités et aux infrastructures, et ils discutent également de questions particulières et de solutions potentielles aux problèmes survenus lors de la saison hivernale précédente.

En résumé, la ministre des Transports a lancé un examen de la Loi sur les transports au Canada une année complète avant l'échéance prévue afin de répondre aux problèmes subis par la chaîne d'approvisionnement par rail en ce qui concerne le transport des grains de l'Ouest. Les recommandations qui en découleront permettront d'améliorer les capacités et les services pour tous ceux qui comptent sur le réseau ferroviaire pour acheminer leurs produits vers les marchés.

Le gouvernement prend les mesures qui s'imposent pour bâtir un réseau de transport de calibre mondial sur lequel les entreprises et les exportateurs canadiens peuvent compter pour soutenir la concurrence sur les marchés nationaux et internationaux. Nous continuerons d'être à l'écoute de tous les intervenants afin de mettre en place un cadre économique, juridique et réglementaire qui tient compte de l'importance des services et des capacités du réseau ferroviaire pour l'économie canadienne et le secteur agricole canadien.

• (1925)

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi de prendre la parole aujourd'hui alors que s'achève le débat à l'étape de la deuxième lecture de la motion M-550.

Je remercie mes collègues, notamment le député de Welland, grâce auquel nous avons appris que presque toutes les Cheerios dégustées aux États-Unis sont faites d'avoine canadienne; le député de Cumberland—Colchester—Musquodoboit Valley, où j'ai fait mes études en agriculture, qui a soutenu ma motion; la députée néo-démocrate de Berthier—Maskinongé, qui travaille assidûment avec des agriculteurs au sein du comité de l'agriculture; et le député de Yellowhead, pour les observations qu'il a faites ce soir.

La motion indique que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait prendre les mesures nécessaires pour offrir un service et une capacité ferroviaires accrus, rééquilibrer le système, accroître l'efficacité et l'efficience de notre système de transport, et corriger le déséquilibre des pouvoirs en différents points de la chaîne logistique. Elle demande aussi que les parties intéressées travaillent de concert à bâtir un système de transport de calibre mondial, comme les Canadiens l'ont déjà fait il y a plusieurs années. Nous devons continuer d'améliorer notre merveilleux pays et faire en sorte de transporter les céréales jusqu'aux marchés où elles sont en demande.

En bref, le système de manutention et de transport des céréales n'est toujours pas adéquat. Il n'est pas en mesure de composer avec les pics de production saisonniers et le mauvais temps, comme bon nombre de mes collègues l'ont mentionné ce soir.

Or, quand le système échoue, les expéditeurs demeurent captifs, puisqu'ils n'ont pas de solution commerciale de rechange ni de recours légal. Les menaces d'amendes versées au gouvernement n'ont aucune incidence réelle et ne remplaceront jamais les

dommages-intérêts payés directement aux expéditeurs et aux agriculteurs.

Ces problèmes systémiques nuisent à la réputation du Canada en tant que partenaire commercial de choix et risquent de faire tarir les investissements en sol canadien. C'est ce qui est arrivé lorsque des bateaux sont restés amarrés dans la baie à Vancouver.

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire s'est rendu au Japon dernièrement, où il a tenté de limiter les dégâts et de faire croire à ses interlocuteurs que le Canada était de retour dans la course. C'est il y a deux ans que nous aurions dû nous rendre là-bas, pour empêcher que les navires japonais n'arrêtent de s'approvisionner en céréales dans nos ports et se dirigent plutôt vers les États-Unis.

Selon le dernier numéro du Weekly Performance Update de l'Agriculture Transportation Coalition, les expéditeurs sont restés pris avec plus de 23 000 wagons, alors qu'on compte près de 10 000 commandes refusées et d'annulations par les compagnies chemins de fer. Plus de 3 700 commandes clients, soit environ 41 % des commandes non remplies, sont en attente depuis 4 semaines ou plus. C'est inacceptable.

Les problèmes ont débuté en 2007, lorsque la Chambre a été saisie du projet de loi C-58. Les nombreux examens et mesures législatives n'ont jamais réussi à régler quoi que ce soit. Les agriculteurs continuent de perdre de l'argent, à raison de 5 milliards de dollars par année, selon les estimations.

L'économie nationale en souffre, de même que la réputation du Canada à titre de fournisseur fiable de céréales, comme je l'ai mentionné. La reddition de comptes n'est possible que si les attentes en matière de rendement sont bien définies, équilibrées, mesurables et transparentes. Il est crucial que le secteur soit doté d'un système logistique efficace et efficient — certains ont mentionné ce soir que les États-Unis ont un meilleur système que le nôtre — pour maintenir et faire croître une demande de qualité, ici et à l'étranger.

Ce système joue un rôle unique et fondamental pour l'économie canadienne. La réussite des chemins de fer, des manutentionnaires céréaliers et des agriculteurs est interreliée. Pour étendre nos marchés et pour protéger la réputation du Canada en tant qu'exportateur, il faut assurer le même accès aux expéditeurs de tous genres et de toutes tailles.

Le système doit s'adapter à la capacité de production grandissante des agriculteurs canadiens, car, étant donné les changements climatiques et grâce à nos innovations, nos récoltes sont meilleures et plus abondantes. Le système doit aussi être en mesure de gérer les récoltes de moindre volume.

Comme il a déjà été mentionné, nous n'expédions pas notre avoine aux États-Unis. Nous ne livrons pas des grains qu'à Vancouver ou Thunder Bay. Il nous faut aller au Sud et au Nord. Nous expédions passablement de céréales au Mexique.

Pour éviter les crises, la prochaine version de la Loi sur les transports au Canada doit prévoir une plus grande collaboration, des conséquences plus claires, de meilleurs avantages, plus de partage de données et une attribution plus équitable des wagons.

•(1930)

Depuis la première lecture de la motion en février, mes collègues de Wascana, d'Ottawa-Sud, de Winnipeg-Nord et moi avons rencontré nombre de groupes d'agriculteurs des Prairies et de partout au pays, ici, à Ottawa. En outre, il y a eu des tables rondes avec toutes les provinces de l'Ouest. Nous avons rencontré bon nombre de groupes, notamment l'Alliance canadienne du commerce agroalimentaire, l'association des producteurs agricoles de la Saskatchewan, l'association des producteurs d'avoine des Prairies et la Table pancanadienne de la relève agricole.

Tous ces groupes nous disent qu'il n'y a pas d'équité de traitement dans les corridors d'expédition. Que ce soit dans l'Ouest, l'Est, le Nord ou le Sud, pour les wagons de producteurs ou les exploitants ferroviaires de courte distance, le système de manutention des grains et de transport reste opaque. Les conservateurs ne renouvelleront pas les exigences en matière de transport de volumes minimaux auxquels le CN et le CP étaient jusqu'à tout récemment assujettis. Les agriculteurs devront attendre encore plus longtemps pour obtenir des résultats.

Malheureusement, aucune amélioration substantielle n'a été apportée à ce goulot. J'ai toutefois l'impression que nous sommes d'accord, que tous les députés à la Chambre sont pour ma motion. Ce sont les producteurs de grain du Canada, les gens partout dans le monde qui veulent notre grain, les Canadiens et l'économie canadienne qui en bénéficieraient.

Je remercie tous les députés de leur soutien ce soir et les collègues qui ont participé à ce débat avec moi ce soir.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

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

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: Conformément à l'article 93 du Règlement, le vote par appel nominal est reporté au mercredi 22 avril 2015, 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.

•(1935)

[Français]

LE TRANSPORT

Mme Maria Mourani (Ahuntsic, Ind.): Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole aujourd'hui pour parler d'Uber. Tout d'abord, il faut savoir que les personnes qui parlent au nom d'Uber au Canada s'occupent de la publicité et des relations publiques. La compagnie qui collecte l'argent des clients s'appelle Uber B.V. Uber

Motion d'ajournement

B.V. est une entreprise hollandaise, qui appartient à Uber international C.V., dont le siège social est aux Bermudes, un paradis fiscal qui offre un taux d'imposition nul et garantit le secret bancaire. Par conséquent, lorsqu'on utilise Uber, on encourage les paradis fiscaux, tout simplement. Uber B.V. n'a aucun bureau connu au Canada. Cette organisation n'est pas non plus inscrite aux registres canadien et québécois des entreprises. En fait, cette entreprise siphonne l'argent canadien mais ne paie pas d'impôts. La seule façon de contacter les administrateurs de l'entreprise est de passer par le courriel, il n'y a aucun numéro de téléphone local connu.

Uber se vante d'être environ 30 % moins cher qu'un taxi régulier. Posons-nous la question: comment font-ils?

Premièrement, nous savons que le taxi est une industrie dont la réglementation a pour but de permettre un transport de personnes sécuritaire et efficace. Les voitures taxi sont donc assurées de manière adéquate et inspectées régulièrement. Les chauffeurs sont connus. Cet encadrement génère des coûts, bien évidemment, mais protège le public. Uber n'est pas du tout soumis à tous ces règlements, d'où les économies sur le dos de la sécurité des clients.

Deuxièmement, lorsque nous regardons le point de vue fiscal, nous avons, d'un côté, l'industrie du taxi qui, à Montréal, est principalement composée de taxis artisans qui paient toutes les taxes. Cette industrie, de par son système de facturation, déclare tous les revenus de ses travailleurs et exploitants. De l'autre côté, nous avons Uber, où le suivi fiscal est plutôt nébuleux. Certains disent qu'Uber perçoit la TPS et la TVQ pour ses chauffeurs, d'autres disent que non. Or on observe l'absence de numéros de TPS et de TVQ dans le cadre des transactions. Certains disent qu'il n'y a pas de reçu où on peut voir la TPS et la TVQ. C'est donc la confusion.

Une chose est certaine, par contre: Uber B.V., qui opère l'application UberX n'est pas inscrite dans le registre des entreprises du Québec ou du Canada. De plus, posons-nous la question suivante: est-ce que Uber B.V. remet à Revenu Canada les noms de toutes les personnes qui tiennent des revenus de transport qu'elle connaît? Est-ce que, par ses lois et ses règlements, le gouvernement du Canada va mettre au pas cette entreprise qui, à mon avis, parasite les activités économiques du Canada? Uber affecte la vie des citoyens et des citoyennes canadiens ainsi que des entreprises, dont l'industrie du taxi, qui, elle, paie ses impôts et crée de la véritable richesse dans notre société.

Nous devons agir. C'est fondamental. Nous ne pouvons plus accepter ce genre de situation.

[Traduction]

M. Gerald Keddy (secrétaire parlementaire du ministre de l'agriculture, de la ministre du Revenu national et pour l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, PCC): Monsieur le Président, il semble, d'après les observations de la députée, qu'elle soulève deux questions. La première cherche à savoir si Uber est une entreprise légitime, et la deuxième porte sur l'impôt des sociétés. Bien franchement, il incombe à toutes les entreprises et à tous les Canadiens de verser tous les impôts applicables.

La participation à l'économie clandestine nuit à tout le monde. Nous le comprenons tous. Elle mine non seulement la compétitivité des entreprises honnêtes qui respectent la loi, mais aussi les efforts du gouvernement visant à réduire le fardeau fiscal des familles et des entreprises.

Motion d'ajournement

Les chauffeurs d'Uber sont tenus de déclarer tout revenu gagné au service d'Uber et de se conformer à toutes les exigences de déclaration liées à la TPS et à la TVH, comme tous les autres Canadiens. Il incombe à tous les chauffeurs de comprendre leurs obligations juridiques et fiscales.

Le non-respect de ces obligations peut entraîner des conséquences graves. Les chauffeurs qui ne s'inscrivent pas et qui perçoivent la TPS ou la TVH ou qui ne respectent pas les obligations qui s'appliquent à eux pourront être assujettis à des intérêts et pénalités, selon les circonstances, en plus d'avoir à remettre la taxe qu'ils auraient dû remettre à l'origine.

La lutte contre l'économie clandestine est l'une des priorités du gouvernement. Dans le cadre de sa nouvelle stratégie triennale intitulée « Réduire la participation à l'économie clandestine », l'Agence du revenu du Canada prend des mesures pour réduire l'acceptabilité sociale de l'économie clandestine et la participation à celle-ci.

En outre, la ministre du Revenu national a annoncé récemment la création d'un nouveau comité consultatif sur l'économie clandestine, qui se compose de représentants des principales organisations de l'industrie. Il s'agit d'une première en son genre. Ces mesures aideront à protéger l'équité et l'intégrité du régime d'administration des impôts et des prestations et à garantir des règles du jeu équitables pour l'ensemble des entreprises et des contribuables, tout en nous permettant de continuer d'alléger le fardeau fiscal des Canadiens qui travaillent dur.

La réglementation des services de taxi ne relève pas du mandat de l'Agence du revenu du Canada. Par conséquent, nous ne pouvons pas formuler de commentaires sur l'aspect de la question qui touche à la réglementation. Cependant, nous reconnaissons que l'économie clandestine est un problème qui préoccupe beaucoup nos partenaires provinciaux et territoriaux. Nous sommes résolus à continuer de travailler en étroite collaboration avec eux et à mobiliser d'autres intervenants clés pour atteindre notre objectif commun, qui consiste à lutter contre l'économie clandestine de manière concrète et durable.

Soyons clairs. Les règles s'appliquent également à tous les Canadiens. Les propriétaires d'entreprise peu scrupuleux, peu importe l'industrie ou le secteur, qui participent à l'économie clandestine et qui ne paient pas leur juste part d'impôts seront tenus responsables de leurs gestes et devront en subir les conséquences.

● (1940)

[Français]

Mme Maria Mourani: Monsieur le Président, j'écoutais le discours de mon collègue. Je comprends qu'il veuille bien lutter contre l'évasion fiscale, notamment.

Toutefois, une chose est sûre: que ce soit Uber, Uber B.V. ou Uber international C.V., peu importe le nom que cette entreprise se donne pour échapper aux réglementations et au fisc, au-delà de son déguisement d'entreprise de covoiturage écolo du genre *cool, hi-tech* et *cute*, elle cherche la vampirisation de notre économie et non de produire de la richesse. Bien évidemment, elle fait preuve de concurrence déloyale envers l'industrie du taxi qui, elle, paie toutes ses taxes, tous ses impôts et toutes ses assurances.

Mon collègue disait qu'il ne savait pas trop comment aborder cela. Quant à moi, j'estime que le gouvernement doit faire en sorte qu'Uber, ou Uber international C.V., quel que soit le nom qu'elle se donne, paie ses impôts et ses taxes. Ce ne sont pas seulement les chauffeurs d'Uber qui vont payer leurs impôts et leurs taxes, c'est Uber qui doit les payer aussi. C'est important.

[Traduction]

M. Gerald Keddy: Monsieur le Président, je croyais avoir été clair quand j'ai dit qu'au Canada, toutes les entreprises commerciales doivent payer leurs impôts.

L'Agence du revenu du Canada travaille sans relâche pour cerner les activités de l'économie souterraine et pour y mettre fin, quel que soit l'endroit où elles ont lieu. La capacité de l'Agence du revenu du Canada à lutter contre l'économie souterraine est plus grande que jamais. Elle a adopté une stratégie pluriannuelle détaillée inspirée de ses nombreuses réussites et de l'expérience acquise au fil des ans. La stratégie accorde beaucoup d'importance à la collaboration entre tous les ordres de gouvernement, l'industrie et les autres intervenants.

Le gouvernement s'est donné pour objectif principal de maintenir l'intégrité du régime fiscal et de s'assurer que tous les Canadiens sont sur un pied d'égalité. Les mesures que nous avons prises dans ce domaine témoignent d'ailleurs de cet engagement.

L'INFRASTRUCTURE

M. Adam Vaughan (Trinity—Spadina, Lib.): Monsieur le Président, la question à propos de laquelle je suis intervenu demeure un problème tenace au Canada: les villes n'ont pas les ressources nécessaires pour jeter les bases de la réussite économique, ni même pour entretenir les infrastructures requises pour soutenir une économie moderne.

Ma question portait plus particulièrement sur la ville de Regina, que j'ai visitée. J'ai parlé avec la Chambre de commerce, le maire, des conseillers municipaux, des défenseurs du droit au logement et une longue liste de personnes qui cherchent à établir des partenariats avec Ottawa, mais qui, dans les faits, reçoivent très souvent des promesses qui ne semblent jamais se concrétiser dans ces villes. Si l'on demande directement au maire s'il a reçu de l'argent du Nouveau Fonds Chantiers Canada cette année, il répondra « non ». Le fédéral a accordé un soutien sous la forme de la taxe sur l'essence qui a été instaurée par Paul Martin, améliorée par d'autres et bonifiée par le gouvernement actuel, mais la base du financement demeure de l'argent déjà investi. Ce ne sont pas des fonds pour construire de nouvelles infrastructures, et certainement pas pour réparer les infrastructures vieillissantes actuelles. La question est assurément pertinente compte tenu du fait que le budget sera déposé demain.

Cette année, aucune somme du Nouveau Fonds Chantiers Canada n'a été versée. L'argent est concentré en fin de période. Les fonds seront versés dans 10 ans. Or, c'est maintenant que les villes en ont besoin. Les villes demandent au gouvernement fédéral de faire circuler l'argent, mais en raison du retard du budget et de la structure actuelle du programme, l'argent n'arrivera pas cette année non plus. Cela signifie que nous avons maintenant perdu deux saisons de construction, pas en raison de la promesse de financement des infrastructures, mais à cause de la structure actuelle du système et du versement des fonds.

Ma question est très simple. Le gouvernement cessera-t-il de concentrer les fonds en fin de période? Entend-il réserver aux infrastructures une enveloppe annuelle stable et prévisible qui permettra aux administrations municipales à la fois d'effectuer une planification pluriannuelle et de procéder chaque année à des travaux sans avoir à attendre pendant 10 ans que le gouvernement concrétise ses promesses? À Regina, les besoins sont très clairs. Il faut 30 millions de dollars pour de nouvelles installations de transport en commun. Il faut des millions pour aménager des passages supérieurs le long des autoroutes afin de mieux moderniser l'économie, qui commence à ralentir parce qu'elle est trop concentrée. Il faut la diversifier. Il faut 67 millions de dollars pour le programme de réfection des voies ferrées. Il faut complètement réaménager le centre-ville, ce qui permettrait à l'administration de hausser ses revenus fonciers et de s'affranchir d'Ottawa.

Y aura-t-il une enveloppe annuelle et, dans l'affirmative, à combien s'élèvera-t-elle cette année et l'an prochain?

• (1945)

M. Peter Braid (secrétaire parlementaire pour l'Infrastructure et les Collectivités, PCC): Monsieur le Président, en fait, le Nouveau Plan Chantiers Canada a été annoncé dans le budget de 2013. Il est en vigueur depuis mars 2014. La date de dépôt du budget de cette année, demain, n'aura absolument aucune répercussion sur la mise en oeuvre du plus important investissement dans l'infrastructure de l'histoire du Canada.

Le soutien du gouvernement conservateur à l'infrastructure publique est sans précédent. Qu'on parle de routes et de ponts, de systèmes de transport en commun ou de réseaux d'aqueduc, nous comprenons que les investissements dans l'infrastructure sont indispensables pour bâtir des collectivités fortes, sûres et prospères.

Depuis 2006, nous avons augmenté considérablement le financement fédéral annuel moyen destiné à des milliers de projets d'infrastructure provinciaux, territoriaux et municipaux dans tout le pays. Nous poursuivons les investissements records en consacrant 75 milliards de dollars à l'infrastructure publique au cours des dix prochaines années. Cela comprend, bien entendu, le Nouveau Plan Chantiers Canada doté de 53 milliards de dollars que j'ai mentionné.

Le Nouveau Plan Chantiers Canada, le plan d'infrastructure fédéral le plus ambitieux et le plus long de toute l'histoire du pays, prévoit un financement prévisible et flexible pour que les municipalités d'un océan à l'autre puissent s'occuper de leurs priorités les plus pressantes en matière d'infrastructure et planifier à long terme. Notre Nouveau Plan Chantiers Canada assure un soutien au moyen de différents fonds.

Le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence fournit un financement de presque 2 milliards de dollars par année. Depuis 2006, le gouvernement conservateur a étendu, doublé, indexé et pérennisé ce fonds. Nous avons aussi élargi les catégories de manière à ce qu'une plus vaste gamme de projets puissent être admissibles. De plus, les municipalités peuvent mettre en commun l'argent provenant de la taxe sur l'essence. Elles peuvent aussi le conserver pour plus tard ou s'en servir pour emprunter.

Parmi les éléments majeurs du plan se trouve aussi le nouveau fonds Chantiers Canada, qui comprend un volet de financement des projets d'infrastructure d'importance nationale et un volet pour les projets d'infrastructure provinciaux et territoriaux, où des sommes sont réservées pour les provinces et les territoires. Dans le second volet, chaque province ou territoire du Canada reçoit un montant de base plus un montant par habitant pendant les 10 années du programme.

Motion d'ajournement

Non seulement la mise en oeuvre des programmes du nouveau fonds Chantiers Canada est bien engagée, mais d'importantes sommes destinées aux infrastructures publiques continuent d'être accordées, conformément au plan d'origine que nous avons annoncé en 2007 et à d'autres programmes fédéraux, pour favoriser la réalisation de projets d'infrastructures dans l'ensemble du pays.

Les municipalités canadiennes, comme Regina, en Saskatchewan, et Sydney, en Nouvelle-Écosse, disposent de moyens sans précédent pour bien exploiter cet argent fédéral sur leur territoire. Grâce au plan, la Saskatchewan touchera plus de 1 milliard de dollars en financement fédéral dédié, y compris presque 437 millions de dollars dans le cadre du nouveau fonds Chantiers Canada et environ 613 millions de dollars issus du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence.

La Nouvelle-Écosse bénéficiera aussi de plus de 1 milliard de dollars de financement fédéral dédié, soit plus de 426 millions de dollars dans le cadre du nouveau fonds Chantiers Canada et environ 580 millions de dollars issus du Fonds fédéral de la taxe sur l'essence.

Tandis que Regina et Sydney peuvent compter sur l'argent qui leur est alloué dans le Fonds fédéral de la taxe sur l'essence, nous étudierons bien sûr avec plaisir la possibilité d'accorder à ces municipalités d'autres sommes pour des projets qu'elles estiment importants, tout comme nous le ferons pour les autres municipalités dans le cadre du nouveau fonds Chantiers Canada. Les municipalités doivent définir leurs projets d'infrastructure, et les provinces doivent les mettre en ordre de priorité.

Le gouvernement est résolu à créer des emplois, à promouvoir la croissance et à bâtir des collectivités fortes et prospères d'un bout à l'autre de ce grand pays.

• (1950)

M. Adam Vaughan: Monsieur le Président, cela correspond plus ou moins à la réponse que j'ai reçue la première fois, ce qui pose problème.

Voici un exemple. Une ville de Nouvelle-Écosse, la municipalité régionale de Cap-Breton, a besoin, à elle seule, de 450 millions de dollars pour bâtir une nouvelle usine d'épuration des eaux. Cette nouvelle construction est nécessaire en raison de modifications décidées ici, à la Chambre des communes. En effet, comme les normes fédérales en matière de qualité de l'eau ont été modifiées, les municipalités régionales doivent maintenant s'y adapter. Le fédéral leur transmet ce fardeau, en quelque sorte.

La somme accordée à la province correspond aux besoins d'une seule municipalité. C'est dire à quel point ce financement est insuffisant. De plus, les sommes en question ne seront versées que dans 10 ans.

Ma question est très simple. Dans le budget présenté demain et dans le plan du gouvernement, ce financement deviendra-t-il annuel, afin que les villes sachent à quoi s'attendre? La somme sera-t-elle suffisante pour bâtir une infrastructure comme l'usine d'épuration des eaux de Sydney, en Nouvelle-Écosse, ou faudra-t-il attendre 10 ans?

Cela m'amène à ma question suivante: a-t-on prévu des fonds pour réparer l'infrastructure en place? Il a été question des nouvelles infrastructures, mais les réparations sont tout aussi essentielles.

Motion d'ajournement

J'aimerais mentionner un dernier aspect qui touche plusieurs projets, soit la question du logement. Le logement ne figure pas parmi les catégories admissibles prévues dans le programme d'infrastructure. Pourtant, les listes d'attente atteignent des sommets impressionnants partout au pays. Seulement à Toronto, 200 000 personnes attendent un logement.

Je rappelle brièvement mes questions. Le financement sera-t-il annuel? Sera-t-il plus élevé que ce qui a été annoncé jusqu'ici? Le logement sera-t-il un investissement admissible?

M. Peter Braid: C'est très simple, monsieur le Président: sont financés les projets qui sont approuvés. Lorsqu'une municipalité entreprend des travaux, elle fait des dépenses et soumet ensuite les factures. Il s'agit d'un processus aussi simple que direct.

Comme je l'ai déjà dit, le gouvernement conservateur n'a jamais autant investi dans les infrastructures publiques. Depuis 2006, il a augmenté considérablement le financement fédéral moyen versé chaque année à des milliers de projets d'infrastructures mis en oeuvre par les provinces, les territoires et les municipalités du pays. Il s'agit

d'investissement historiques, mais nous n'en resterons pas là, puisque puisque nous investirons 75 millions de dollars sur 10 ans, dont 53 millions dans le cadre du Nouveau Plan Chantiers Canada. Les municipalités du pays n'ont jamais eu autant de moyens d'obtenir du financement fédéral pour leurs projets.

J'ajouterais que les sommes investies dans les infrastructures publiques par le gouvernement conservateur sont trois fois supérieures à celles qu'a investies le dernier gouvernement libéral.

Les conservateurs veulent créer des emplois, favoriser la croissance et faire en sorte que les villes et villages du pays soient prospères et en bonne santé financière.

[Français]

Le vice-président: À l'ordre. La motion portant que la Chambre s'ajourne est maintenant réputée adoptée. La Chambre demeure donc ajournée jusqu'à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 53.)

TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 20 avril 2015

Les travaux de la Chambre

M. Armstrong	12719
Motion	12719
Adoption de la motion	12719

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Loi sur la protection des stagiaires

Projet de loi C-636. Deuxième lecture	12719
M. Armstrong	12719
M. Cuzner	12720
Mme Nash	12722
Mme McLeod	12723
M. Dubé	12724
Mme Liu	12726
Report du vote sur la motion	12727

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Travaux des subsides

Motion de l'opposition — La Protection des eaux côtières

M. Donnelly	12727
Motion	12727
M. Julian	12729
M. Kamp	12729
M. Julian	12729
M. Kamp	12731
M. Lamoureux	12731
M. Donnelly	12731
M. Kamp	12731
M. Donnelly	12733
M. Lamoureux	12733
M. Warawa	12733
M. Weston (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country)	12733
M. Donnelly	12735
M. Vaughan	12735
Mme Fry	12736
M. Donnelly	12737
Mme Murray	12737
Mme Murray	12738
M. Cullen	12739
M. Easter	12739
M. Cullen	12740
Mme Hughes	12741
M. Lamoureux	12742
M. Rankin	12742

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Le budget

M. Fortin	12744
-----------------	-------

Lawrence Rosia

M. Barlow	12744
-----------------	-------

Les prix Zénith

M. Dionne Labelle	12744
-------------------------	-------

Mark Reeds

M. Miller	12744
-----------------	-------

La Garde côtière canadienne

Mme Murray	12744
------------------	-------

Les prix d'excellence pour le bénévolat de Richmond Hill

M. Menegakis	12745
--------------------	-------

Rachel Thibeault

Mme Borg	12745
----------------	-------

Les sciences et la technologie

Mme McLeod	12745
------------------	-------

La table ronde sur les victimes d'actes criminels

M. Norlock	12745
------------------	-------

La béatification d'Élisabeth Turgeon

M. Caron	12746
----------------	-------

Le groupe État islamique

Mr. Trotter	12746
-------------------	-------

La fonction publique du Canada

Mme Boivin	12746
------------------	-------

La fiscalité

Mme Ambler	12746
------------------	-------

La Journée de l'équité salariale

Mme Duncan (Etobicoke-Nord)	12746
-----------------------------------	-------

L'Ukraine

M. Maguire	12747
------------------	-------

La fiscalité

Mme Sims	12747
----------------	-------

La fiscalité

M. Hayes	12747
----------------	-------

QUESTIONS ORALES

Le budget

Mme Leslie	12747
------------------	-------

M. Sorenson	12747
-------------------	-------

Mme Leslie	12747
------------------	-------

M. Sorenson	12747
-------------------	-------

L'éthique

Mme Leslie	12748
------------------	-------

M. Calandra	12748
-------------------	-------

M. Julian	12748
-----------------	-------

M. Calandra	12748
-------------------	-------

L'environnement

M. Julian	12748
-----------------	-------

Mme Raitt	12748
-----------------	-------

Les finances

M. Brison	12748
-----------------	-------

M. Sorenson	12748
-------------------	-------

La fiscalité

M. Brison	12749
-----------------	-------

M. Sorenson	12749
-------------------	-------

L'emploi	
M. Brison.....	12749
M. Poilievre.....	12749
L'éthique	
Mme Péclet.....	12749
M. Calandra.....	12749
M. Angus.....	12749
M. Calandra.....	12749
M. Angus.....	12750
Les services gouvernementaux	
Mme Groguhé.....	12750
M. Calandra.....	12750
Mme Groguhé.....	12750
M. Poilievre.....	12750
Le budget	
M. Caron.....	12750
M. Poilievre.....	12750
L'industrie manufacturière	
Mme Nash.....	12751
M. Poilievre.....	12751
M. Cullen.....	12751
M. Poilievre.....	12751
La Garde côtière canadienne	
M. Donnelly.....	12751
Mme Shea.....	12751
La fiscalité	
M. Garneau.....	12751
M. Poilievre.....	12751
Le citoyenneté et l'immigration	
M. Garneau.....	12752
M. Poilievre.....	12752
La Garde côtière canadienne	
Mme Fry.....	12752
Mme Shea.....	12752
La défense nationale	
Mme Michaud.....	12752
M. Kenney.....	12752
M. Harris (St. John's-Est).....	12752
M. Kenney.....	12752
La sécurité publique	
M. Garrison.....	12752
M. Blaney.....	12753
Mme Doré Lefebvre.....	12753
M. Blaney.....	12753
M. Sweet.....	12753
M. Blaney.....	12753
La salubrité des aliments	
M. Allen (Welland).....	12753
Mme McLeod.....	12753
Mme Brosseau.....	12753
Mme McLeod.....	12753
Les aînés	
Mme Boutin-Sweet.....	12754
Mme Wong.....	12754
Mme Mathysen.....	12754
Mme Wong.....	12754

L'éthique	
M. Easter.....	12754
M. Calandra.....	12754
M. Easter.....	12754
M. Calandra.....	12754
La défense nationale	
M. Bevington.....	12755
M. Fantino.....	12755
Le développement du Nord	
M. Bevington.....	12755
Mme Aglukkaq.....	12755
La garde d'enfants	
M. Daniel.....	12755
Mme Bergen.....	12755
La défense nationale	
Mme Jones.....	12755
M. Fantino.....	12755
Le patrimoine canadien	
Mme Papillon.....	12756
Mme Glover.....	12756
La santé	
M. Wilks.....	12756
Mme McLeod.....	12756
Le transport maritime	
M. Hyer.....	12756
Mme Raitt.....	12756
La Garde côtière canadienne	
M. Andrews.....	12756
Mme Shea.....	12756
La protection des consommateurs	
M. Bellavance.....	12757
M. Holder.....	12757
Présence à la tribune	
Le Président.....	12757

AFFAIRES COURANTES

Le directeur général des élections	
Le Président.....	12757
Réponse du gouvernement à des pétitions	
M. Lukiwski.....	12757
Les comités de la Chambre	
Condition féminine	
Mme LeBlanc (LaSalle—Émard).....	12757
Mme Sellah.....	12757
Procédure et affaires de la Chambre	
M. Preston.....	12757
La motion des voies et moyens n° 18	
M. Duncan (Île de Vancouver-Nord).....	12757
Motion.....	12757
Adoption de la motion.....	12758
Les comités de la Chambre	
Procédure et affaires de la Chambre	
M. Preston.....	12758
Motion d'adoption.....	12758
Adoption de la motion.....	12758

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>