



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Débats de la Chambre des communes

VOLUME 148 • NUMÉRO 225 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le lundi 30 octobre 2017

—
Présidence de l'honorable Geoff Regan

TABLE DES MATIÈRES

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

CHAMBRE DES COMMUNES

Le lundi 30 octobre 2017

La séance est ouverte à 11 heures.

Prière

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

• (1105)

[Traduction]

LA LOI SUR LE MINISTÈRE DE LA SANTÉ

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 22 septembre, de la motion portant que le projet de loi C-326, Loi modifiant la Loi sur le ministère de la Santé (lignes directrices relatives à l'eau potable), soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Monsieur le Président, c'est un plaisir pour moi de parler aujourd'hui de la Loi modifiant la Loi sur le ministère de la Santé concernant les lignes directrices relatives à l'eau potable. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je tiens à signaler que le village de Zeballos, qui est situé dans ma circonscription, a été élu « localité où l'eau du robinet est la meilleure de la Colombie-Britannique » par la BC Water & Waste Association.

Le NPD appuie le principe du projet de loi, qui obligerait le ministère de la Santé à examiner les normes en vigueur ailleurs dans le monde, car il réclame depuis longtemps une politique nationale de l'eau qui ferait de l'eau un droit de la personne et sujet d'intérêt public. Il est temps de se demander s'il y aurait lieu de resserrer nos normes et objectifs nationaux, en les alignant par exemple sur ce qui se fait dans l'Union européenne, aux États-Unis ou en Australie, ou encore sur ce que préconise l'Organisation mondiale de la santé.

Selon un rapport publié en 2014 par l'organisme Ecojustice, qui utilise la voie judiciaire pour défendre l'environnement, les normes canadiennes relatives à l'eau potable accusent encore du retard par rapport aux indicateurs internationaux. Dans un pays aussi riche que le nôtre et dont les réserves en eau douce sont aussi imposantes que les nôtres, c'est plutôt honteux que la Chambre doive encore discuter de lignes directrices sur l'eau potable en 2017.

Les deux tiers des communautés des Premières Nations canadiennes ont fait l'objet d'au moins un avis concernant la qualité de l'eau potable au cours de la dernière décennie, et les résidents de nombreuses municipalités sont très souvent visés par de tels avis. Selon les chiffres les plus récents de Santé Canada, 85 communautés des Premières Nations du pays font l'objet de 130 avis d'ébullition de l'eau, soit 98 à long terme et 32 à court terme. Ces chiffres ne comprennent pas les communautés de la Colombie-Britannique, où une autorité sanitaire distincte surveille la qualité de l'eau au sein des Premières Nations.

Parmi les principales promesses qu'ils ont faites durant la dernière campagne électorale, les libéraux se sont engagés à mettre fin aux avis relatifs à la qualité de l'eau potable au sein des communautés autochtones dans les cinq ans suivant leur arrivée au pouvoir. Or, selon un rapport récent de la Fondation David Suzuki, le gouvernement libéral n'est pas en voie de remplir cette promesse et il n'a aucun plan pour y arriver. C'est totalement inacceptable, décevant et décourageant.

Le gouvernement fédéral n'est assujéti à aucun cadre réglementaire qui l'obligerait à rendre des comptes concernant les avis d'ébullition de l'eau dans les communautés autochtones. Cette situation est largement attribuable au fait que les lois et les règlements provinciaux qui s'appliquent aux municipalités ne visent pas les réserves, qui sont considérées comme des terres sous responsabilité fédérale. La Loi sur la salubrité de l'eau potable des Premières Nations, une loi habilitante adoptée en 2013, accorde au gouvernement fédéral le pouvoir d'élaborer des règlements sur l'alimentation en eau potable et le traitement des eaux usées dans les communautés autochtones. Toutefois, cette loi n'oblige pas le gouvernement à agir ainsi, ce qui signifie que, à l'heure actuelle, aucun ordre de gouvernement n'est tenu de veiller à la salubrité de l'eau potable dans les réserves.

Ce sont les normes provinciales qui guident les ingénieurs dans leurs activités sur le terrain. Or, cette approche informelle ne donne pas aux communautés les moyens d'obliger le gouvernement à rendre des comptes quand le sous-financement, des bris d'équipement ou d'autres problèmes les empêchent de respecter les normes. Sans normes officielles, la négligence dans ce dossier fait des victimes.

Dorothy Firstrider, de la bande des Blood, a dit: « De nombreux membres de nos communautés souffrent d'infections gastro-intestinales causées par l'insalubrité de l'eau potable [...] Beaucoup de nourrissons doivent constamment être soignés pour diverses infections liées à l'eau contaminée. » C'est inacceptable dans notre pays. Nous ne pourrions jamais en arriver à une véritable réconciliation sans résoudre les inégalités, pour ne pas dire l'injustice, qui existent depuis bien trop longtemps partout au pays au chapitre de l'eau potable.

Il est complètement inacceptable que les gouvernements qui se sont succédé n'aient jamais su respecter le droit fondamental de la personne à l'eau potable dans de nombreuses communautés autochtones. Il faut un processus de développement des infrastructures accéléré. Il doit y avoir une participation plus grande des communautés autochtones dans le processus décisionnel. De plus, le gouvernement fédéral doit davantage faire preuve de transparence quant à la façon dont il compte respecter sa promesse de mettre fin en cinq ans aux avis concernant la qualité de l'eau potable.

Initiatives parlementaires

Les libéraux diront qu'ils réalisent des dépenses en ce sens. Or, les fonds supplémentaires prévus dans le budget de 2016 pour les réseaux d'aqueduc des Premières Nations comptent pour moins de la moitié du financement que la firme d'ingénierie Neegan Burnside estimait nécessaire en 2011. Les pressions pécuniaires d'Affaires autochtones et du Nord Canada vont sans doute s'aggraver, puisque le ministère va financer de nouvelles usines, qui coûteront généralement plus cher à gérer que les anciennes.

• (1110)

Dans ma circonscription, North Island—Powell River, nous avons observé des progrès à certains égards. Le fonds pour l'eau potable et le traitement des eaux usées, une initiative conjointe du gouvernement de la Colombie-Britannique et du gouvernement fédéral, a permis de consacrer des sommes supplémentaires aux infrastructures dans la circonscription au cours des dernières années. Toutefois, il reste d'importants défis à relever. Dans certains secteurs, nous avons encore de l'eau très colorée, ce qu'on appelle aussi de l'« eau de cèdre ». L'intrusion saline est un problème pour les puits sur les îles et près de la côte, les eaux souterraines constituant souvent une réserve d'eau douce qui flotte sur l'eau saline, plus dense. Les membres des Premières Nations de Kingcome craignent de manquer d'eau potable. À Comox, il y a parfois de gros problèmes de turbidité qui obligent la Ville à émettre assez régulièrement des avis d'ébullition d'eau prolongés depuis quelques années. La Ville vient d'accepter une proposition pour un nouveau système de filtration et elle s'emploie maintenant à trouver du financement, dont elle demandera une grande partie au gouvernement fédéral. Il est absolument essentiel de régler ce problème. Comme Comox, trop de municipalités doivent continuer à émettre des avis d'ébullition. Le gouvernement fédéral doit prendre ses responsabilités et faire en sorte que toutes les collectivités canadiennes aient de l'eau potable.

Je considère le projet de loi dont nous sommes saisis comme un point de départ pour le débat, car les experts ont clairement montré que le Canada accuse un retard à bien des égards en ce qui a trait à l'eau potable. Voici quelques exemples que les libéraux doivent prendre en considération.

Les objectifs et les normes pour l'eau potable au Canada doivent comprendre des objectifs à long terme de la qualité de l'eau potable liés à la santé qui sont semblables aux niveaux maximaux admissibles de contaminants établis par l'Agence américaine de protection de l'environnement. Ces objectifs à long terme offriraient une vision de l'orientation future et permettraient d'établir une distinction entre les objectifs purement fondés sur la santé et les normes fondées sur d'autres considérations.

Les nouveaux objectifs et les nouvelles normes pour l'eau potable au Canada devraient servir à l'établissement de normes de traitement axées sur les résultats. Nous serions ainsi en mesure d'assurer une protection efficace contre des organismes microbiologiques au moyen d'une filtration perfectionnée, ou d'un autre processus de traitement d'efficacité égale comme le traitement UV, pour toutes les collectivités où l'eau potable provient de sources d'eau de surface ou d'eaux souterraines directement alimentées par l'eau de surface. Cette mesure doit être prise pour contrer la menace pour la santé publique que constituent les contaminants microbiologiques, tout particulièrement les protozoaires et les virus. Les États-Unis ont déjà pris une telle mesure.

Il faut également établir des normes nationales en matière de concentrations maximales admissibles de contaminants microbiologiques, physiques, chimiques et radiologiques. Les États-Unis et l'Union européenne ont en place des normes juridiquement contraignantes en ce qui concerne les concentrations maximales

admissibles dans l'eau potable. Les Canadiens devraient bénéficier du même niveau de protection. L'une des approches envisagées consiste à créer un filet de sécurité fédéral, de sorte que les normes nationales ne s'appliqueraient que sur les terres fédérales et dans les provinces et territoires n'offrant pas le même niveau de protection en matière de santé que les normes nationales.

En principe, le NPD appuiera les lignes directrices prévues dans le projet de loi, puisqu'il demande depuis longtemps une politique nationale sur l'eau, qui enchâsserait les principes de l'eau à titre de droit de la personne et à titre de fiducie d'intérêt public. J'espère que le gouvernement tiendra compte de notre demande de normes et d'objectifs nationaux plus rigoureux, qui s'aligneraient sur ceux de l'Union européenne, des États-Unis, de l'Australie et de l'Organisation mondiale de la santé.

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion d'intervenir ce matin.

J'espère que les députés ont eu un bon week-end. Peut-être en ont-ils profité pour mettre la dernière main à leur costume d'Halloween? J'ai entendu dire que le ministre de la Défense nationale s'est confectionné un bon costume d'architecte, que le ministre des Finances compte se déguiser en défenseur de la classe moyenne et que le premier ministre s'efforcera autant que possible de passer pour un féministe. Je suis certain que nous assisterons à une belle mascarade cette semaine et je souhaite bonne chance aux députés qui s'y prêteront. S'ils ratent leur coup avec les costumes, qu'ils se rassurent: rien n'effraiera davantage les petits Canadiens que le déficit anticipé.

Passons au projet de loi C-326, Loi modifiant la Loi sur le ministère de la Santé dans le but de définir des lignes directrices relatives à l'eau potable. Pour ceux qui viennent de se joindre au débat, je précise que le projet de loi modifie la Loi afin d'obliger le ministre de la Santé à examiner les normes relatives à l'eau potable en vigueur dans les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques. On exige donc que le ministre mène un examen et on lui permet, sans l'y engager, de formuler des recommandations dans le but de modifier les lignes directrices relatives à l'eau potable au Canada.

Je sais ce qu'en pensent certains députés, mais le projet de loi n'est pas aussi sujet à controverse qu'il pourrait en avoir l'air à première vue. En fait, il inciterait le ministre à mener un examen et à recueillir de l'information fondée sur les pratiques exemplaires des autres pays de l'OCDE. Pour cette raison, nous croyons qu'il s'agit d'un projet de loi raisonnable que nous, du côté de l'opposition, sommes heureux d'appuyer. Je pense que le projet de loi aura l'appui de la Chambre, car il sera un moyen d'aller de l'avant et d'avoir plus d'informations pour évaluer les mesures que nous avons relativement à l'eau potable.

Maintenant que j'ai expliqué le contexte, je tiens à soulever certains points au sujet du projet de loi en ce qui concerne la qualité de l'eau, le rôle du gouvernement fédéral et la question de la discrétion ministérielle. En dernier lieu, j'expliquerai comment il faut incorporer les meilleures données scientifiques et les meilleures informations aux décisions stratégiques que nous prenons.

Initiatives parlementaires

Tout d'abord, bien sûr, le caucus conservateur est fortement favorable à l'idée d'une eau potable de grande qualité pour tous. Nous croyons que tous les ordres de gouvernement devraient faire tout ce qu'ils peuvent pour que l'eau soit potable. Nous soulignons, surtout en ce qui a trait aux collectivités autochtones, qu'il reste énormément de travail à faire en ce sens. Il n'en reste pas moins que tous devraient avoir accès à cette chose essentielle à la vie. Tous devraient être en mesure d'avoir accès à une eau propre et saine.

Nous habitons dans un grand pays où la population est dispersée. Cette réalité peut créer des défis supplémentaires, mais il est fondamental que tous les habitants aient accès à une eau propre — je pense que tous les députés en conviendront.

L'un des éléments que le projet nous invite à examiner est le rôle que joue le fédéral dans l'établissement de normes. Il est évident que le gouvernement précédent privilégiait la participation du fédéral dans l'établissement de normes sur la qualité de l'eau. Cela dit, pour la plupart des Canadiens, l'application de ces lignes directrices passe par d'autres ordres de gouvernement, c'est-à-dire le provincial et le municipal. Bien entendu, le gouvernement fédéral intervient plus directement lorsqu'il s'agit des communautés autochtones. Même si les normes sont mises en oeuvre par d'autres ordres de gouvernement, le gouvernement fédéral a encore un rôle à jouer, à savoir examiner l'information et s'efforcer d'établir des lignes directrices. On peut considérer cet équilibre en fonction du principe de subsidiarité, qui est un principe auquel je crois et auquel le caucus conservateur croit.

La subsidiarité est l'idée selon laquelle les services devraient être offerts par l'échelon le mieux placé pour le faire et le plus près possible des gens touchés. Ainsi, nous devrions nous préoccuper d'une mesure législative ou d'une politique qui prévoit que le gouvernement fédéral assumera une responsabilité pouvant être assumée de façon plus efficace et compétente par les municipalités ou les provinces. Nous devrions faire confiance aux collectivités. Or, quand il faut une certaine portée et efficacité, il est normal que le gouvernement fédéral intervienne.

• (1115)

Dans ce cas-ci, on ne gagne rien en demandant à chaque municipalité d'élaborer ses propres lignes directrices sans pouvoir se fonder sur des lignes directrices fédérales générales.

Voilà un cas où le gouvernement fédéral peut faire ce qu'il fait de mieux. Il peut recueillir de l'information provenant de différents pays dans le monde, en vérifier la validité puis la mettre à la disposition d'autres ordres de gouvernement dans le but de les outiller plutôt que d'essayer de leur enlever leur pouvoir de décision et de s'immiscer dans leur champ de compétence.

De façon générale, nous estimons que le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de coordonnateur dans ses domaines de compétence dont l'ampleur s'y prête logiquement, qu'il ne doit pas prendre les décisions à la place des provinces ou des municipalités lorsque ces dernières sont mieux placées pour agir.

Malheureusement, le gouvernement fédéral actuel ne pense pas les gouvernements sous-nationaux capables de prendre des décisions dans certains domaines et essaie d'imposer sa volonté dans des domaines qui ne sont pas de son ressort. Je pourrais donner de nombreux exemples de ce comportement. La taxe sur le carbone en serait un. Le gouvernement a dit aux provinces que si elles ne faisaient pas exactement ce qu'il veut qu'elles fassent, il leur imposera une taxe particulière. Cela ne cadre pas du tout avec les principes de la Constitution ni avec le principe de la subsidiarité.

Quand nous voyons des mesures législatives qui donnent à penser que le gouvernement fédéral pourrait s'immiscer dans les compétences des provinces ou d'un autre ordre de gouvernement sous-national, nous avons tendance à poser plus de questions. Ceci dit, le projet de loi à l'étude assure un juste équilibre. Le gouvernement fédéral aurait la responsabilité des études et de la coordination et respecterait le rôle des autres ordres de gouvernement pour ce qui est de la prise de décisions. Il s'agit là de l'équilibre que notre caucus souhaite voir dans une mesure législative et on le trouve dans ce projet de loi.

À présent, j'aimerais parler de la façon dont certaines mesures législatives limitent le pouvoir discrétionnaire d'un ministre.

Cette mesure législative limiterait légèrement le pouvoir discrétionnaire du ministre, mais de façon appropriée et raisonnable. Il vaut la peine de souligner que le cadre actuel permet déjà au ministre d'effectuer un tel examen. Néanmoins, le ministériel qui a présenté le projet de loi craint peut-être que, à défaut d'une mesure législative donnant des directives claires à cet égard, le ministre ne procède pas à cette étude comparative. Quoi qu'il en soit, dans le cas qui nous intéresse ici, il est légitime que le projet de loi précise des secteurs précis où un tel examen s'impose et serait utile pour connaître la situation ailleurs dans le monde et en tirer l'information pertinente.

En général, notre caucus estime légitime et important que le pouvoir législatif prenne certaines mesures pour limiter le pouvoir discrétionnaire des ministres lorsque cela s'impose.

Pour sa part, le gouvernement a davantage tendance à accorder le maximum de pouvoir discrétionnaire aux ministres et à vraiment minimiser leur obligation de rendre des comptes au Parlement. Il faut trouver un équilibre. Ainsi, lorsque l'enjeu est important, comme l'étude de différents systèmes dans le monde pour assurer les meilleures conditions sanitaires possibles au moyen de l'eau potable, il est légitime que le Parlement établisse des lignes directrices et mette un cadre en place.

En dernier lieu, je signale que l'opposition appuie vigoureusement le principe du projet de loi voulant que les décisions reposent sur les meilleures données scientifiques possibles. Le gouvernement répète régulièrement que les politiques doivent être fondées sur des données probantes, notamment des données scientifiques. C'est un véritable slogan. Malheureusement, de nombreux exemples révèlent que le gouvernement ne retient pas toujours les meilleures données scientifiques. En effet, le cafouillage de la réforme électorale montre que le gouvernement était prêt à faire totalement abstraction des résultats des sondages d'opinion publique parce que cela lui convenait mieux. En revanche, le projet de loi dont nous sommes saisis propose un cadre d'examen axé sur les meilleures données scientifiques. Nous souscrivons à ce principe.

• (1120)

En ce qui concerne les questions que j'ai soulevées, le projet de loi établit un juste équilibre entre la subsidiarité, la limitation du pouvoir discrétionnaire du ministre et l'intégration des données scientifiques et stratégiques. Idéalement, il nous permettra de réaliser des progrès vers l'objectif de garantir à tous les Canadiens un accès à de l'eau potable de grande qualité.

[Français]

Le vice-président: J'invite l'honorable député de Lac-Saint-Louis à prendre la parole pour son droit de réplique. Il aura jusqu'à cinq minutes pour faire son commentaire.

Initiatives ministérielles

L'honorable député de Lac-Saint-Louis a la parole.

● (1125)

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Monsieur le Président, pendant la première heure de débat sur ce projet de loi, le problème de l'eau potable dans les communautés autochtones a été soulevé. C'est un problème que l'on doit résoudre le plus vite possible.

Toutefois, le projet de loi ne vise pas directement à traiter cette question, quoique j'espère que toutes les communautés au Canada, y compris les communautés rurales et autochtones, pourront profiter du résultat espéré de ce projet de loi.

Ce projet de loi vise à assurer au Canada les meilleures normes pour l'eau potable au monde. En effet, il demande au gouvernement de comparer régulièrement les normes canadiennes aux normes les plus élevées dans les pays hautement développés sur les plans économique et technologique, comme l'est le Canada.

Pour ce qui est de la situation dans les communautés autochtones, nous reconnaissons le caractère complexe de la question. De nombreux éléments font que ce problème n'a pas été réglé comme il le faut jusqu'à présent. Par exemple, une certaine concurrence existe entre les communautés non autochtones et les communautés autochtones par rapport à l'embauche d'opérateurs qualifiés. Nous espérons que l'argent mis de côté dans le budget de 2017 pour régler la question permettra aux communautés autochtones d'avoir les ressources nécessaires pour attirer des opérateurs qualifiés ou éviter que ces opérateurs soient attirés par d'autres autorités.

Il y a des besoins sur le plan des investissements, et ces fonds que l'on retrouve dans le budget de 2017 devraient aider à améliorer la situation et également contribuer à l'entretien des systèmes. En effet, certaines communautés ont de bons systèmes, mais elles n'ont pas pu les entretenir par manque de fonds.

Certains auraient espérés que le projet de loi irait plus loin en créant un cadre juridique national rigoureux pour réglementer la panoplie de contaminants émergents que l'on retrouve de plus en plus dans l'eau que nous buvons. Ce n'est cependant pas l'approche que j'ai privilégiée en rédigeant ce projet de loi. Il vise plutôt à enclencher une évolution du processus d'élaboration des normes. Une amélioration du processus mènerait à des normes aussi élevées que les meilleures normes dans les pays avancés sur les plans technologique et économique, comme l'est le Canada.

C'est un peu comme la réforme du Sénat qu'a entrepris le gouvernement. On peut parfois poser des gestes très minimes qui ont un impact plus large en changeant la dynamique d'un certain processus. C'est en fait ce qui se produit au Sénat. Le petit geste que nous avons posé a fait en sorte que le caractère du Sénat est en train de changer.

Pourquoi ne veut-on pas instaurer des normes précises et légales pour tous les contaminants? Parce qu'on ne veut pas déclencher une guerre des compétences entre le fédéral et le provincial. On sait que la gestion de l'eau est de compétence provinciale. De plus, bien qu'une telle approche soit séduisante, elle pourrait mener à des conséquences imprévues. À l'heure actuelle, le problème n'est pas le manque de normes concernant les bactéries, c'est surtout une question de gestion.

Nous avons une gestion de l'eau potable très décentralisée partout au Canada. Si nous pouvons améliorer la façon dont le traitement de l'eau potable est effectué, nous pourrions aller assez loin pour résoudre le problème dans les régions rurales et les communautés autochtones.

● (1130)

En fin de semaine, j' ai vu que les communautés autochtones des provinces de l'Atlantique veulent créer une sorte d'agence régionale pour faire la gestion de l'eau potable dans ces provinces. C'est une bonne idée. Il faut aller dans cette direction-là, si on veut régler le problème à long terme.

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

Des voix: D'accord.

Le vice-président: En conséquence, je déclare la motion adoptée. Le projet de loi est renvoyé au Comité permanent de la santé.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la deuxième fois, est renvoyé à un comité.)

SUSPENSION DE LA SÉANCE

Le vice-président: Comme il est 11 h 32, la séance sera suspendue jusqu'à midi.

(La séance est suspendue à 11 h 32.)

● (1200)

[Traduction]

REPRISE DE LA SÉANCE

(La séance reprend à midi.)

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

PROJET DE LOI C-49 — MOTION D'ATTRIBUTION DE TEMPS

L'hon. Bardish Chagger (leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la Petite Entreprise et du Tourisme, Lib.) propose:

Que, relativement au projet de loi C-49, Loi portant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, au plus un jour de séance supplémentaire soit accordé aux délibérations à l'étape du rapport et un jour de séance soit accordé aux délibérations à l'étape de la troisième lecture;

Que, 15 minutes avant la fin de la période prévue pour les Ordres émanant du gouvernement au cours du jour de séance attribué pour l'étude à l'étape du rapport et au cours du jour de séance attribué pour l'étape de la troisième lecture de ce projet de loi, toute délibération devant la Chambre soit interrompue, s'il y a lieu, aux fins de cet ordre et, par la suite, toute question nécessaire pour disposer de l'étape à l'étude à ce moment soit mise aux voix immédiatement et successivement, sans plus ample débat ni amendement.

Le vice-président: Conformément à l'article 67.1 du Règlement, il y aura maintenant une période de questions de 30 minutes. Comme d'habitude, je demande à tous les députés désireux d'y participer de se lever afin de déterminer le temps que je pourrai accorder à chacun.

Je demande aux députés de limiter leur intervention à environ une minute au cours de la période de questions de 30 minutes. Cela s'applique au député qui pose la question et au ministre qui y répond. Nous ferons de notre mieux pour que tous ceux qui souhaitent participer puissent le faire.

Initiatives ministérielles

Le député de Sherwood Park—Fort Saskatchewan a la parole.

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, c'est la deuxième fois que ce projet de loi fait l'objet de clôture. La dernière fois, le ministre l'a justifiée en affirmant que les arguments avancés par l'opposition n'étaient pas suffisamment solides. À ses yeux, le débat sur la taxe sur le carbone s'éternisait. C'est assez unique qu'un ministre déclare que le gouvernement clôt le débat parce qu'il n'aime pas les arguments de l'opposition et que si les députés de l'opposition avaient fait de meilleures interventions, il aurait permis la poursuite du débat. Je me demande si c'est encore une fois le raisonnement qu'a suivi le ministre.

Je m'oppose toujours à la taxe sur le carbone, mais je trouve que ce projet de loi présente de nombreux problèmes. Par exemple — et c'est de saison —, la déclaration des droits des passagers de l'air est réduite à sa plus simple expression. Tous les partis s'y opposent, car elle ne propose rien d'autre qu'une allusion détournée à ce que le ministre pourrait envisager à l'avenir. Pourquoi le ministre clôt-il le débat sur un si mauvais projet de loi et pourquoi ne permet-il pas aux députés de l'opposition de faire les interventions qu'ils souhaitent, que le ministre soit ou non d'accord avec eux?

• (1205)

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, ce que j'ai dit lors de l'étude de la dernière motion d'attribution de temps concernant le fait que l'opposition ne parle que de la taxe sur le carbone doit avoir eu tout un effet. Je suis très heureux que le comité qui a étudié le projet de loi ait débuté ses audiences quatre jours plus tôt que prévu cet automne et qu'il ait entendu de nombreux témoins au sujet de tous les aspects du projet de loi. Je crois que, grâce à ce travail, nous avons un très bon projet de loi. J'en parlerai davantage au cours du débat.

En ce qui a trait à la déclaration des droits des passagers, nous avons sciemment décidé de charger l'Office des transports du Canada de produire les règlements qui la régiront. Nous estimons que la réglementation est la meilleure façon de procéder pour inscrire la déclaration dans la loi, par l'entremise du projet de loi C-49, car cela nous donnera plus de marge de manoeuvre pour la modifier plus tard.

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NDP): Monsieur le Président, je suis très déçue de voir ceci se produire encore une fois aujourd'hui. Nous sommes ici en train d'étudier le projet de loi C-49, un autre projet de loi omnibus qui modifierait 13 lois. Or, on ne nous laisse pas le temps d'en discuter. Les propositions présentées sont nombreuses et il n'y a toujours pas d'appui concret pour que le gouvernement procède conformément à ce qu'attendent les Canadiens.

Je remercie mon ancien collègue de ses observations concernant la déclaration des droits des passagers. Je le répète, celle-ci est peu solide et illustre vraiment comme le gouvernement se déleste encore une fois de ses responsabilités. Dans ma circonscription, North Island—Powell River, les aéroports régionaux soulèvent beaucoup de préoccupations, de même que l'incidence directe qu'aurait le projet de loi sur le développement économique et la préservation de ces liens avec le reste du monde. Or, voilà qu'on nous enlève la possibilité de tenir le dialogue de fond qui s'impose. On restreint le débat une fois de plus.

Pourquoi le ministre croit-il que c'est la bonne chose à faire alors que tant de Canadiens s'attendent à beaucoup plus?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, les Canadiens sont très contents que le projet de loi soit à l'étape où il en est en ce

moment. Ma collègue a parlé d'un projet de loi omnibus. Je devrais peut-être rappeler à la députée, et probablement à la Chambre pour la 10^e fois, que 90 % du projet de loi porte sur une loi, la Loi sur les transports au Canada. Ce n'est pas un projet de loi omnibus. C'est un projet de loi très responsable sur les transports qui aborde un certain nombre de problèmes relevant de la Loi sur les transports au Canada.

Quant à la référence de la députée à la déclaration des droits des passagers, les députés de l'opposition semblent vouloir absolument que le projet de loi dans son ensemble contienne toutes les mesures de la déclaration des droits des passagers. Ce n'est pas le cas, non. Comme je l'ai déjà dit de nombreuses fois, nous pensons que c'est une tâche qui convient mieux à l'Office des transports du Canada, l'organisation qui a été responsable par le passé de faire respecter les droits des passagers, et qui le sera à l'avenir. L'Office accomplira ce travail et, à ce stade-là, mes collègues prendront toute la mesure de la déclaration des droits des passagers.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, bien sûr que j'ai des commentaires et des préoccupations au sujet du projet de loi C-49, mais le débat porte sur l'attribution de temps. J'aimerais faire une proposition au ministre. Plus les libéraux utilisent l'attribution de temps, plus nous normalisons une pratique qui était inacceptable sous le gouvernement Harper. Éviter l'attribution de temps, permettre une étude approfondie des projets de loi et organiser le calendrier des travaux de la Chambre est le travail des leaders. Si le calendrier était bien géré, le gouvernement n'aurait pas recours aussi souvent à l'attribution de temps. La situation m'inquiète, car nous avons désormais très peu d'occasions de débattre des projets de loi. En effet, les listes des députés qui prennent la parole sont réduites à cause de l'attribution de temps.

Par conséquent, l'attribution de temps limite vraiment le débat démocratique à la Chambre. Son utilisation par les libéraux vient normaliser ce que Harper faisait. Lorsque le ministre et moi étions assis du même côté, nous dénoncions cette pratique. J'incite le gouvernement actuel à ne pas prendre exemple sur le gouvernement précédent, mais plutôt sur quelques premiers ministres d'avant afin de constater la fréquence à laquelle l'attribution de temps était employée à l'époque. Il pourra alors prendre ces gouvernements comme point de référence pour essayer de mieux se comporter.

• (1210)

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, le gouvernement s'est engagé à collaborer avec tous les partis pour que le Parlement fonctionne plus efficacement, et il est important que nous fassions tous les efforts possibles pour atteindre un consensus sur le temps accordé aux partis pour débattre des projets de loi aux Communes. Dans ce cas particulier, je pense que nous sommes parvenus à un bon compromis.

Le gouvernement veut collaborer avec tous les députés pour que le Parlement puisse être productif et responsable et pour favoriser la tenue de solides débats. Les motions d'attribution de temps constituent le seul moyen qui permette au gouvernement de faire avancer l'étude d'un projet de loi lorsque survient une impasse, et nous avons le devoir de veiller à ce que le projet de loi soit soumis à un vote. Nous avons un programme à réaliser et, après avoir patienté un certain temps, il est raisonnable de vouloir faire avancer les choses.

Initiatives ministérielles

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Monsieur le Président, le ministre a raison sur un point. Il dit que les libéraux ont un programme à réaliser et qu'ils vont nous le faire avaler de force, ainsi qu'à la population canadienne, que nous le voulions ou non. Nous sommes en train de débattre encore une fois d'une motion d'attribution de temps concernant un projet de loi qui aura des incidences profondes sur le commerce, sur les services dans les petits aéroports, sur l'industrie ferroviaire ainsi que sur la protection de la vie privée dans les réseaux ferroviaires, notamment la vie privée des conducteurs de locomotive. Des syndicats aux groupes de défense des droits des passagers, en passant par les transporteurs, les aéroports et les expéditeurs de marchandise, tout le monde au Canada nous demande pourquoi l'étude de ce projet de loi se fait dans la précipitation. Les gens nous disent que le projet de loi nécessite des amendements et ils en sont très préoccupés. Le 12 septembre 2017, le commissaire à la protection de la vie privée a envoyé une lettre à la présidente du comité pour lui faire part de ses inquiétudes concernant le projet de loi C-49 et la gestion des données issues des enregistreurs et de la reconnaissance vocale dans les locomotives, car la communication de ces données soulève des problèmes de protection de la vie privée.

Pourquoi se dépêcher autant? Si c'est effectivement un projet de loi d'importance fondamentale, pourquoi les libéraux veulent-ils que nous l'adoptions à toute vapeur?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, nous procédons ainsi pour plusieurs raisons, notamment parce que beaucoup de mesures doivent être mises en place dès que possible. Par exemple, comme on me le rappelle constamment, les Canadiens attendent la déclaration des droits des passagers. Nous avons modernisé la loi sur le transport ferroviaire de marchandises, qui est cruciale pour assurer l'efficacité des échanges commerciaux par rail au Canada et pour soutenir l'économie du pays.

Tous les Canadiens ont eu la chance de se prononcer sur la question. Je remercie encore une fois les membres du comité des transports d'être revenus du congé estival cinq jours d'avance pour rencontrer un très grand nombre d'intervenants et leur donner l'occasion d'exprimer leur point de vue. Le processus par lequel nous avons apporté des amendements en comité a été extrêmement collégial. Neuf amendements ont été adoptés, dont six du parti de mon collègue. Si cela ne prouve pas notre ouverture à apporter des changements raisonnables, j'ignore ce qui le fera.

Mme Irene Mathyssen (London—Fanshawe, NDP): Monsieur le Président, le ministre est-il conscient que le projet de loi C-49 enlève au commissaire de la concurrence le pouvoir de contester les fusions de compagnies aériennes? Réalise-t-il qu'en privant le commissaire de ce pouvoir, cela permet au ministre d'approuver seul des arrangements qui pourraient fort bien augmenter le prix des billets d'avion? En quoi cela est-il avantageux? Pourquoi les libéraux veulent-ils limiter le temps dont nous disposons à la Chambre pour débattre et discuter de cette mesure législative irréflectée et, espérons-le, la modifier?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, je suis bien désolé de devoir corriger ma collègue, mais le commissaire de la concurrence participera à toutes les étapes du processus proposé au sujet des coentreprises formées de compagnies aériennes. Il est clair — ma collègue n'a peut-être pas eu la chance de lire le projet de loi — que lorsqu'un projet de coentreprise sera présenté, le ministre des Transports participera dorénavant au processus pour protéger l'intérêt public et il consultera le commissaire de la concurrence. Si le commissaire estime que le projet nuit à la concurrence, le ministre devra tenir compte de son avis. Par conséquent, la collaboration

continue avec le commissaire de la concurrence est maintenue dans le nouveau projet de loi.

• (1215)

M. Glen Motz (Medicine Hat—Cardston—Warner, PCC): Monsieur le Président, mon collègue d'en face a souligné l'excellent travail effectué par le comité des transports et de l'infrastructure qui s'est réuni pendant l'été et au début de l'automne pour mener une étude. L'une des premières recommandations de son rapport unanime portait sur le maintien de la distance d'interconnexion de 160 kilomètres. Les libéraux ont ignoré cette recommandation du comité. Le ministre pourrait-il nous parler de l'attribution de temps, qui restreint davantage le débat sur ce point et sur beaucoup d'autres questions importantes?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole sur ce sujet.

Nous avons, bien sûr, remplacé l'interconnexion de 160 kilomètres par l'interconnexion de longue distance. Le changement a été expliqué à de nombreuses reprises et il a reçu un accueil très favorable de la part des expéditeurs captifs.

Les expéditeurs captifs représentent certaines des plus grandes sociétés canadiennes, que ce soit dans le secteur minier, forestier ou agricole, qui n'ont accès qu'à un chemin de fer pour acheminer leurs marchandises vers les ports. Le mécanisme d'interconnexion de longue distance s'applique à tous les produits sur une zone beaucoup plus grande dans l'ensemble des provinces du Canada. Nous en sommes arrivés à un nouveau mécanisme qui stimule la concurrence, ce qui est bien perçu par les expéditeurs de tous les secteurs.

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Monsieur le Président, le ministre affirme qu'il ne s'agit pas d'un projet de loi omnibus, parce que 90 % de son contenu concerne une seule et même question. Or, il reste quand même encore 10 %.

Je qualifierais ce projet de loi de projet de loi d'Halloween, parce qu'on cherche à déguiser certaines intentions et qu'à la fin du processus, il y aurait supposément un sac de bonbons. Le ministre nous dit que le gouvernement n'a pas d'autre choix que d'avoir recours à l'attribution de temps pour faire avancer les projets de loi. Il aurait pourtant un autre choix, soit de négocier de bonne foi avec les leaders de l'opposition à la Chambre pour faire progresser les projets de loi.

Je ne comprends pas l'urgence justifiant que nous ne puissions débattre de ce projet de loi et mettre en relief tous ses écueils. Il s'agit d'un projet de loi inadéquat; il devrait couvrir trois éléments: les coûts, l'accès et l'expérience des utilisateurs. De nombreuses personnes ont souligné que le projet de loi ne ciblait vraiment que la question de l'expérience des utilisateurs.

Le ministre peut-il nous expliquer pourquoi il est si pressé de faire adopter un projet de loi inadéquat?

L'hon. Marc Garneau: Ma foi, monsieur le Président, j'estime que c'est un projet de loi que le gouvernement précédent aurait dû faire adopter il y a environ 10 ans, car il vise à résoudre un problème fondamental.

D'une part, en ce qui concerne les passagers aériens, il y a des dispositions que les Canadiens réclament depuis très longtemps. Le gouvernement précédent a voté contre des projets de loi d'initiative parlementaire qui visaient à mettre en place une charte des droits des passagers.

Initiatives ministérielles

D'autre part, les dispositions concernant la modernisation du cadre législatif sur le transport ferroviaire des marchandises visent à remédier à une situation à laquelle on n'a trouvé aucune solution appropriée depuis des décennies. Selon ce que j'ai entendu de la part non seulement des expéditeurs de l'industrie des grains, mais aussi d'autres intervenants, je crois que nous nous attaquons enfin à un problème que le gouvernement précédent n'a jamais voulu examiner et pour lequel il n'a jamais proposé de solution.

Je suis extrêmement heureux de ce que nous avons proposé au terme d'une vaste consultation. Comme je l'ai dit, six des neuf amendements proposés à l'étape de l'étude en comité proviennent du parti de mon collègue. Si ce n'est pas être à l'écoute de l'opposition, j'ignore comment on peut appeler cela.

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Monsieur le Président, dans ses observations, le ministre a souligné le fait que le projet de loi C-49 vise à modifier plusieurs lois concernant le transport. Il porte sur le commerce, le transport ferroviaire, la protection des renseignements personnels, la concurrence et les droits des passagers.

Cependant, le ministre laisse entendre qu'il ne s'agit pas d'un projet de loi omnibus, et que le gouvernement actuel se démarque du gouvernement Harper, puisque, sous le gouvernement précédent, l'actuel ministre et son parti se sont joints à nous pour critiquer le recours inapproprié à l'attribution de temps, que le gouvernement Harper a imposé plus de 100 fois.

Le ministre peut-il nous dire ce qui l'a fait changer d'avis?

● (1220)

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, je suis très heureux que mon collègue ait souligné le fait que l'ancien gouvernement a imposé l'attribution de temps à plus de 100 occasions. J'étais là, et je sais que le Président s'en souvient parce qu'il était là, lui aussi, à cette époque.

Ce que nous tentons de faire en tant que gouvernement, c'est d'adopter un projet de loi sensé et important. Il ne s'agit pas d'un projet de loi omnibus. Je vais donner à la Chambre un exemple de projet de loi omnibus, dont le député se souviendra sans doute: d'énormes changements ont été apportés pour vider la Loi sur la protection des eaux navigables de sa substance et modifier en profondeur la Loi sur les pêches et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, le tout au moyen d'un seul projet de loi. Nous parlions d'un tas de choses différentes qui ont été prises en compte dans le cadre d'un projet de loi d'exécution du budget. C'est cela, un projet de loi omnibus.

Nous sommes déterminés à ne pas répéter les mêmes erreurs. Quatre-vingt-dix pour cent de ce projet de loi traite de la Loi sur les transports au Canada, une loi d'une importance capitale.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à féliciter le ministre et son ministère d'avoir présenté le projet de loi dont nous sommes saisis aujourd'hui. Comme il l'a dit, il est très encourageant pour un gouvernement de voir un projet de loi renvoyé au comité pour qu'on trouve des façons de l'améliorer.

Le ministre a parlé des amendements qui ont été présentés par des députés de l'opposition et qui ont été reçus favorablement. Cela n'est arrivé que très rarement sous le gouvernement Harper.

La question que j'aimerais lui poser porte sur l'importance de la déclaration des droits des passagers des lignes aériennes. Il s'agit d'une avancée fort encourageante que, selon moi, de nombreux

Canadiens provenant de toutes les régions du pays attendent depuis longtemps. Le ministre pourrait-il nous faire part de son opinion quant à la façon dont cette mesure pourrait ultimement être mise en oeuvre? C'est quelque chose de très important pour tous les Canadiens.

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, certaines personnes seront peut-être sceptiques, mais je tiens à rappeler que mon ministère planifiait déjà l'élaboration d'une déclaration des droits des passagers avant que cet enjeu ne retienne l'attention des médias. Beaucoup de gens se souviendront du passager qui a été traîné de force à l'extérieur d'un avion de la United Airlines, une scène qui a mis en lumière toute l'importance des droits des passagers. D'autres incidents se sont produits presque chaque semaine par la suite.

Nous prévoyions cette déclaration des droits des passagers depuis longtemps, parce que nous la jugions nécessaire. L'ancien gouvernement n'avait adopté aucune mesure du genre. Nous avons décidé que la meilleure façon de procéder serait d'inscrire les droits des passagers dans un règlement, une option qui offre plus de souplesse qu'une loi, puisque la modification d'une loi est toujours un processus ardu. Nous avons aussi conclu qu'il serait idéal de confier ce dossier à l'organisme qui a le plus de responsabilités en matière de droits des passagers, c'est-à-dire l'Office des transports du Canada. En vertu du projet de loi à l'étude, l'Office serait tenu de prendre des règlements pour établir un nouveau régime de droits des passagers. Ces règlements seraient soumis à mon approbation avant d'être promulgués en 2018. C'est, selon nous, la façon la plus efficace de procéder.

M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Monsieur le Président, je suis estomaqué d'entendre le député de Winnipeg-Nord se réjouir de la restriction des débats, étant donné qu'il parle lui-même beaucoup à la Chambre.

J'aimerais revenir sur les observations du ministre, selon lesquelles les membres du comité ont fait un travail fantastique en collaborant entre eux de façon admirable, et ainsi de suite. Parmi les 27 amendements proposés, 24 ont été rejetés. Le comité avait de graves préoccupations au sujet de ce projet de loi omnibus, de toute évidence. Je me demande donc pourquoi le ministre veut donner l'impression que tout le monde s'entendait à merveille et chantait *Kumbaya*. De toute évidence, le comité, notamment ses membres néo-démocrates et conservateurs, était à ce point préoccupé par le projet de loi qu'il a proposé plus de 25 amendements, que les libéraux ont ensuite rejetés.

Si cette mesure omnibus est à ce point fantastique, pourquoi les libéraux ont-ils rejeté autant d'amendements, puis affirmé que tout le monde avait travaillé de concert afin de mener ces travaux à bien?

● (1225)

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, ayant été dans l'opposition pendant sept ans et ayant siégé à de nombreux comités, je peux dire que je n'ai jamais vu aucun conservateur accepter un projet de loi ou un amendement proposé en comité. Les conservateurs n'acceptaient jamais les amendements, mais nous, nous en avons accepté.

Nous avons accepté l'amendement n° 23 proposé par les conservateurs, qui exige que les transporteurs ferroviaires de catégorie 1 fassent rapport sur les indicateurs de service et de rendement à l'Office des transports du Canada dans un délai de 5 jours. Nous avons proposé un délai de 14 jours, mais nous avons accepté cet amendement.

Initiatives ministérielles

Nous avons aussi accepté l'amendement n° 3, qui exige que l'Office public, dans les deux jours suivant leur réception, les renseignements relatifs aux indicateurs de service et de rendement qu'il reçoit des transporteurs ferroviaires de catégorie 1. Le délai était auparavant fixé à sept jours, mais nous avons accepté l'amendement. Combiné à l'amendement précédent, cet amendement permet de réduire la période de rapport de trois semaines à une semaine.

L'amendement n° 5 présenté par les conservateurs exige, quant à lui, que le commissaire de la concurrence rende public son rapport au ministre des Transports sur les projets de coentreprise. C'était là une bonne suggestion, et nous l'avons acceptée.

Puis, les amendements n° 6 et 7 exigent que le ministre des Transports rende publiques les décisions qui modifient ou annulent les conditions requises pour l'autorisation d'un projet de coentreprise. Nous avons accepté ces amendements de l'opposition puisqu'il s'agissait de propositions sensées.

Finalement, nous avons accepté l'amendement n° 24, qui vise à faire passer de 365 jours à 180 jours la période de mise en œuvre du nouveau système de communication des données sur le transport ferroviaire de marchandises.

Par conséquent, six des neuf amendements adoptés par le comité ont été proposés par le Parti conservateur. C'est six de plus que ceux adoptés par les conservateurs lors de mes sept années dans l'opposition.

Le vice-président: J'ai peut-être oublié de le dire au début, mais je tiens à préciser que les députés peuvent intervenir plus d'une fois pendant la période de 30 minutes, à laquelle il reste environ 7 minutes et demie.

Le député de Calgary Shepard a la parole.

M. Tom Kmiec (Calgary Shepard, PCC): Monsieur le Président, les députés peuvent trouver des excuses en rappelant comment les gouvernements précédents ont agi. Tous les gouvernements peuvent faire cela. Les libéraux sont maintenant au pouvoir depuis deux ans. Ils ont élevé les attentes à un certain niveau, mais n'arrivent pas à y répondre. Après avoir présenté un budget et un projet de loi dignes de l'Halloween, les libéraux montrent qu'ils n'ont pas changé. Ils promettent une chose, mais en font une autre. Des éditorialistes du *Globe and Mail* ont qualifié le projet de loi de « bête étrange », un peu comme le Demogorgon de la série *Stranger Things*.

Le projet de loi ne contient aucune disposition concernant le respect des droits des voyageurs. Le ministre a dit que la mesure législative constituait une introduction réglementaire aux droits des passagers. Ce n'est pas ainsi que je la qualifierais. Il s'agit plutôt d'une approche punitive. Au lieu d'accroître la concurrence et de donner la possibilité aux clients d'une compagnie aérienne d'en choisir une autre s'ils n'obtiennent pas le service souhaité, la solution avancée par le gouvernement consiste à imposer plus d'amendes et de sanctions aux transporteurs aériens.

Pourquoi le gouvernement souhaite-t-il couper court au débat maintenant, alors que les députés pourraient dénoncer ce qui cloche dans le projet de loi et proposer des façons de l'améliorer? Puisque le ministre trouve que le comité a fait de l'excellent travail, pourquoi n'est-il pas prêt à écouter d'autres députés qui souhaitent s'exprimer sur le projet de loi afin de le critiquer et de proposer d'autres solutions?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, j'aimerais revenir sur le dernier point, à savoir que nous ne prenons aucune mesure pour favoriser la concurrence. Le sujet n'est pas abordé très souvent,

puisque je crois que tous les partis en conviennent, mais le projet de loi comprend deux éléments extrêmement importants. Premièrement, il permet une hausse de 25 à 49 % de la participation étrangère au capital des transporteurs aériens canadiens. Cette mesure vise expressément à accroître la concurrence. Deuxièmement, il permet les coentreprises. Si le commissaire à la concurrence et moi convenons qu'une coentreprise n'est pas contre la concurrence et l'intérêt public, cette mesure stimulera la concurrence et offrira un plus grand choix aux Canadiens.

De plus, nous fournissons une déclaration des droits des passagers. Elle est tout à l'avantage des passagers des lignes aériennes, et je n'ai entendu que des commentaires positifs à son sujet. Par conséquent, je ne sais pas trop où mon collègue voulait en venir.

Mme Celina Caesar-Chavannes (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement international, Lib.): Monsieur le Président, je remercie le ministre d'avoir présenté le projet de loi. Je sais que les familles de ma circonscription, Whitby, seront reconnaissantes de la déclaration des droits des passagers, surtout compte tenu des événements qui sont survenus récemment dans les compagnies aériennes.

Le ministre pourrait-il nous dire comment les modifications amélioreraient la sécurité, l'efficacité et l'efficacité des réseaux de transport dans l'ensemble du Canada?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, l'une des parties du projet de loi met tout particulièrement l'accent sur la sécurité, à savoir la sécurité du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs. Nous allons mettre en place des règlements exigeant que les locomotives soient munies d'appareils d'enregistrement audio et vidéo. Cette mesure est entièrement axée sur la sécurité.

En tant que ministre des Transports, on m'informe très régulièrement des déraillements qui surviennent, malheureusement, et certains des trains transportent des marchandises dangereuses. De plus, il arrive parfois, hélas, que de terribles accidents se produisent aux passages à niveau. Nul besoin de répéter ce qui s'est produit au cours des dernières années dans le domaine de la sécurité ferroviaire. Depuis des années, le Bureau de la sécurité des transports exhorte le gouvernement du Canada — il a commencé lorsque les conservateurs étaient au pouvoir — à munir les locomotives d'appareils d'enregistrement audio et vidéo. Nous estimons qu'il s'agit d'une étape cruciale en vue d'améliorer la sécurité ferroviaire.

● (1230)

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement le débat à savoir s'il s'agit d'un projet de loi omnibus ou non, parce que nous devrions choisir d'éviter ce type de projets de loi dans cette enceinte. Le projet de loi modifie 13 autres mesures législatives. S'il ne s'agit pas d'un projet de loi omnibus, comment le député le décrirait-il?

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, je souligne une fois de plus que 90 % du contenu du projet de loi C-49 sont des modifications apportées à une seule loi, la Loi sur les transports au Canada. Si on examine le programme législatif, il est pratiquement impossible que, lorsqu'une mesure législative est adoptée, il n'y ait pas d'incidence sur quelques autres mesures législatives. Dans le cas présent, il s'agit d'un petit nombre de modifications, environ 10 % du projet de loi, qui toucheront d'autres lois existantes. La plus grande part des modifications sont axées sur une seule loi, la Loi sur les transports au Canada.

Initiatives ministérielles

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Monsieur le Président, même si je ne connais pas en détail l'ensemble du projet de loi C-49, j'ai travaillé dans l'industrie aérienne pendant longtemps et je sais qu'en ce qui concerne le développement économique des petites collectivités, elle est certainement un système utilisateur-payeur. Par conséquent, tout coût supplémentaire finit par être refilé aux passagers.

D'un côté, le ministre dit que la participation étrangère permettrait de réduire les coûts en raison de la concurrence accrue au Canada. J'aurais tendance à être d'accord; nous savons qu'il existe d'autres secteurs qui pourraient être délestés à de plus petits aéroports capables ou non d'être concurrentiels en ce qui concerne certains coûts.

Pour ce qui est des retards, nous savons que, très souvent à cette période-ci de l'année, nous commençons à observer des retards de plus de trois heures, qui sont liés aux conditions météorologiques. Ce n'est pas indiqué ici, mais je crois que cela pourrait avoir un effet néfaste surtout pour les petites collectivités, qui sont sujettes à des irrégularités d'exploitation ou à des anomalies d'exploitation liées aux conditions météorologiques.

J'aimerais que notre collègue nous dise s'il a traité la question des retards liés aux conditions météorologiques et qu'il nous indique les types de retards énoncés dans la mesure législative en ce qui a trait aux droits des passagers aériens.

L'hon. Marc Garneau: Monsieur le Président, je veux rassurer mon collègue; nous ne tiendrons évidemment pas les transporteurs aériens responsables des situations qui sont hors de leur contrôle. Ils ne peuvent pas contrôler les aléas de la météo. Ils n'ont aucun contrôle sur une panne à NAV Canada, qui assure le contrôle de la circulation aérienne. Ils n'ont aucun contrôle sur un problème de sécurité à l'aéroport qui force sa fermeture. Certaines situations sont hors du contrôle des transporteurs aériens. Ce n'est certainement pas notre intention et je m'assurerai que cela n'arrive pas; nous avons d'ailleurs déjà discuté de bon nombre de ces paramètres. Pour les événements que les transporteurs aériens peuvent contrôler, les droits des passagers aériens devront être respectés. Cependant, nous ne demanderons pas de comptes aux transporteurs aériens pour les événements sur lesquels ils n'ont aucune prise.

• (1235)

[Français]

Le vice-président: À l'ordre. Il est de mon devoir d'interrompre maintenant les délibérations et de mettre aux voix la motion dont la Chambre est maintenant saisie.

La question 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 appuient 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: Convoquez les députés.

• (1315)

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

(Vote n° 379)

POUR

Députés

Aldag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Arseneault
Arya	Ayoub
Badawey	Bagnell
Bains	Baylis
Beech	Bennett
Bibeau	Bittle
Blair	Boissonnault
Bossio	Bratina
Breton	Brisson
Caesar-Chavannes	Carr
Casey (Cumberland—Colchester)	Casey (Charlottetown)
Chagger	Champagne
Chen	Cormier
Cuzner	Dabrusin
Damoff	DeCoursey
Dhaliwal	Dhillon
Di Iorio	Drouin
Dubourg	Duclos
Duguid	Duncan (Etobicoke North)
Dzerowicz	Easter
Ehsassi	El-Khoury
Ellis	Erskine-Smith
Eyking	Eyolfson
Fergus	Fillmore
Finnigan	Fisher
Fonseca	Fortier
Fragiskatos	Fraser (West Nova)
Fraser (Central Nova)	Fry
Fuhr	Garneau
Gerretsen	Goodale
Gould	Graham
Grewal	Hajdu
Hardie	Harvey
Hehr	Holland
Housefather	Hussen
Hutchings	Iacono
Joly	Jones
Jordan	Jowhari
Khalid	Khera
Lambropoulos	Lametti
Lamoureux	Lapointe
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)	LeBlanc
Lebouthillier	Lefebvre
Leslie	Levitt
Lightbound	Lockhart
Longfield	Ludwig
MacAulay (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)
Maloney	Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)
May (Cambridge)	McCrimmon
McDonald	McGuinty
McKay	McKenna
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)	McLeod (Northwest Territories)
Mendès	Mendicino
Mihychuk	Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Soeurs)
Monsef	Mormeau
Morrissey	Murray
Nassif	Nault
Ng	O'Connell
Oliphant	Oliver
O'Regan	Ouellette
Peschisolido	Peterson
Petipas Taylor	Philpott
Picard	Poissant
Rioux	Robillard
Rodriguez	Romanado
Rudd	Ruimy
Sahota	Saini
Sajjan	Samson
Sangha	Sarai

Initiatives ministérielles

Scarpaleggia	Schiefke
Schulte	Sgro
Shanahan	Sheehan
Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)	Sidhu (Brampton South)
Sikand	Simms
Sohi	Sorbara
Spengemann	Tan
Tassi	Tootoo
Trudeau	Vandal
Vandenbeld	Vaughan
Virani	Whalen
Wilson-Raybould	Wrzesnewskyj
Young	Zahid— 168

Je désire informer la Chambre que, en raison des délibérations sur la motion d'attribution de temps, l'étude des initiatives ministérielles sera prolongée de 30 minutes.

● (1320)

ÉTAPE DU RAPPORT

CONTRE

Députés	
Aboultaif	Albas
Albrecht	Allison
Arnold	Aubin
Barlow	Barsalou-Duval
Beaulieu	Benson
Benzen	Bergen
Bernier	Berthold
Bezan	Blaikie
Blaney (North Island—Powell River)	Boucher
Boulerice	Boutin-Sweet
Brassard	Brousseau
Brown	Cannings
Caron	Carrie
Chong	Choquette
Christopherson	Clarke
Clement	Cullen
Deltell	Diotte
Doherty	Donnelly
Dreeshen	Dubé
Dusseau	Duvall
Eglinski	Fast
Finley	Fortin
Gallant	Garrison
Généreux	Genuis
Gladu	Godin
Gourde	Johns
Julian	Kelly
Kent	Kitchen
Kmiec	Kusie
Kwan	Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)
Laverdière	Liepert
Lobb	Lukiwski
MacGregor	MacKenzie
Maguire	Marcil
Mathysen	May (Saanich—Gulf Islands)
McCauley (Edmonton West)	McColeman
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)
Moore	Motz
Nantel	Nater
Nicholson	Nuttall
O'Toole	Paul-Hus
Pauzé	Plamondon
Poillievre	Rankin
Rayes	Reid
Rempel	Richards
Saganash	Sansoucy
Saroya	Scheer
Schmale	Shields
Shipley	Stanton
Ste-Marie	Stetski
Stewart	Strahl
Stubbs	Sweet
Tilson	Trudel
Van Kesteren	Van Loan
Vecchio	Viersen
Wagantall	Warawa
Warkentin	Webber
Weir	Wong
Yurdiga	Zimmer— 118

PAIRÉS

Députés	
Gill	Goldsmith-Jones— 2

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

[Traduction]

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 25 octobre, du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, dont le comité a fait rapport avec des propositions d'amendements, ainsi que du groupe de motions n^o 1.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Monsieur le Président, le 16 mai, le ministre des Transports a présenté le projet de loi C-49, la Loi sur la modernisation des transports, qui aidera à concrétiser la vision d'un réseau de transport national de pointe du gouvernement.

Tous les Canadiens veulent que nous leur offrions un réseau de transport sûr, écologique et ultra-moderne, tout en soutenant la croissance économique et la création d'emplois pour la classe moyenne du Canada. Le projet de loi C-49 permettrait d'atteindre tous ces objectifs et de remplir l'engagement du gouvernement à assurer un système de transport juste, accessible, fiable et efficace pour 2030 et au-delà.

La proposition visant à donner plus de droits aux passagers aériens au moyen de règlements est un élément très important du projet de loi. Comme un nombre croissant de Canadiens prennent l'avion en raison de l'offre accrue de services et des tarifs plus abordables, des incidents récents ici et à l'étranger ont fait ressortir la nécessité de renforcer les droits des passagers aériens. Les voyageurs canadiens veulent savoir que, lorsqu'ils achètent un billet d'avion, le transporteur leur fournira les services qu'ils ont achetés, à défaut de quoi ils auront droit à un certain traitement minimal et, dans certains cas, seront indemnisés par le transporteur aérien.

Les voyageurs canadiens s'attendent en outre à obtenir les services qu'ils payent sans avoir à se battre. Leurs droits doivent donc pouvoir être aisément compris et ils doivent être les mêmes d'un transporteur aérien à l'autre, pour tous les vols en partance ou à destination du Canada et qu'il s'agisse d'une ligne aérienne canadienne ou étrangère.

Si le projet de loi C-49 recevait la sanction royale, l'Office des transports du Canada aurait le mandat, en collaboration avec Transports Canada, d'élaborer un ensemble de règlements clairs afin que les droits des passagers aériens soient encadrés par un régime cohérent s'appliquant à l'ensemble des transporteurs. Comme le gouvernement tient à ce que ce processus aille bon train et qu'il se fasse de manière ouverte, il tiendra d'autres consultations auprès des parties intéressées du Canada.

Initiatives ministérielles

Les futurs règlements prévoiraient les normes applicables dans toutes sortes de situations ainsi que les indemnités à verser aux voyageurs dans chacun des cas. Ils s'attaqueraient évidemment à certains des irritants les plus fréquents, comme la clarté et la concision de l'information fournie aux passagers concernant les obligations des transporteurs, la marche à suivre pour porter plainte ou être indemnisé, les normes applicables en cas de refus d'embarquement, de retard et d'annulation — ce qui englobe les indemnités à verser lorsque des passagers subissent des inconvénients pour cause de surréservation —, les indemnités à verser lorsque des bagages sont perdus ou endommagés, qu'il s'agisse de vols intérieurs ou internationaux, les normes applicables en cas de retard sur l'aire de trafic, le choix des sièges pour les enfants de moins de 14 ans, qui doivent pouvoir s'asseoir sans frais supplémentaires près d'un parent ou d'un tuteur, et les politiques des transporteurs aériens concernant le transport d'instruments de musique.

Le Canada n'est pas le seul à légiférer et à prendre des règlements afin d'encadrer les pratiques du secteur du transport aérien au moyen d'un régime de droits des passagers, et d'autres pays se sont déjà dotés de lignes directrices ou de règlements afin que les passagers soient tous traités et indemnisés équitablement lorsque leur vol est retardé ou annulé. Le gouvernement libéral entend toutefois se démarquer par la manière dont il s'attaquera à ces irritants et dont il fera respecter les droits des passagers, ce qui devrait faire du Canada un chef de file mondial en la matière.

Par exemple, dans les règlements qui seraient mis en place, des dispositions prévoiraient qu'aucun passager ne peut être expulsé d'un avion après l'embarquement pour des motifs de surréservation. Si la compagnie aérienne n'arrive pas à trouver une personne qui renonce volontairement à son siège, elle devra verser une indemnité pour compenser les désagréments subis. Le ministre des Transports en a fait la promesse, et le gouvernement entend la réaliser.

Le projet de loi C-49 propose une approche équilibrée en ce qui concerne les droits des passagers aériens. Elle doit garantir un traitement équitable au passager tout en permettant au transporteur aérien d'exercer ses activités d'une façon concurrentielle et rentable. Par exemple, la mesure législative indique clairement qu'il serait obligatoire de verser des indemnités seulement dans les cas où le transporteur serait directement responsable d'un refus d'embarquement, d'un retard ou d'une annulation de vol. S'il est vrai que la surréservation est une pratique courante qui permet aux transporteurs aériens d'offrir des billets à bas prix, les passagers qui se voient refuser l'embarquement devraient recevoir une indemnité juste. Le niveau d'indemnisation serait clairement inscrit dans les règlements.

• (1325)

Le gouvernement reconnaît cependant que les transporteurs aériens évoluent dans un environnement complexe, et qu'il y a des coûts considérables associés aux mesures de sécurité aérienne et ferroviaire. Par ailleurs, la pression croissante exercée par la concurrence et par les consommateurs qui veulent des vols moins chers a rendu le modèle d'affaires plus complexe pour les transporteurs aériens. Il y a également des facteurs sur lesquels les transporteurs aériens ne peuvent exercer aucun contrôle — notamment les conditions météorologiques et les urgences médicales — et qui peuvent les obliger à retarder ou à annuler un vol. Nous savons qu'il faut en tenir compte lors de l'élaboration d'une charte des droits des passagers aériens.

Dans les cas où un vol est retardé pour une raison qui n'est pas du ressort du transporteur aérien — y compris les conditions météorologiques défavorables —, les passagers ont le droit de

s'attendre notamment à ce que le transporteur aérien les informe régulièrement de la situation.

Par ailleurs, le projet de loi C-49 propose des dispositions pour que les transporteurs aériens et d'autres intervenants du secteur du transport aérien recueillent plus de données qui permettraient au gouvernement de déterminer dans quelle mesure les transporteurs aériens se conforment à la réglementation et prennent des mesures correctives au besoin. Ces données, qui peuvent s'avérer instructives tant pour le gouvernement que pour les transporteurs aériens, contribueraient à prendre des décisions éclairées.

Si le projet de loi C-49 reçoit la sanction royale, les voyageurs canadiens pourront s'attendre à de meilleures mesures pour protéger leurs droits. Avec l'établissement des droits des passagers, les Canadiens pourront s'attendre à des normes de service et d'indemnisation de calibre mondial.

Pour ces raisons, j'exhorte mes collègues à appuyer le projet de loi C-49 afin de protéger les droits des passagers aériens canadiens.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, mon collègue aurait peut-être des choses à ajouter au sujet de l'importance de ce projet de loi.

Le projet de loi a fait l'objet d'une étude en comité. Le gouvernement, qui cherche toujours à améliorer les projets de loi, a proposé plusieurs amendements. Bon nombre des amendements ont été avancés par le Parti conservateur et ont été retenus. Aujourd'hui, nous avons un bon projet de loi. Beaucoup des personnes que je représente avaient hâte que des mesures soient prises en ce qui concerne la déclaration des droits des passagers des lignes aériennes. Enfin, après des années d'inaction, nous avons quelque chose de concret à leur proposer. Nous allons de l'avant. C'est une bonne nouvelle pour tous ceux qui voyagent avec des transporteurs aériens canadiens.

Que pense mon collègue de l'importance que revêt l'adoption du projet de loi?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, le système de transport est très vaste et complexe. Il est d'importance nationale pour les Canadiens. Comme on l'a laissé entendre, je fais partie du comité des transports et j'ai été très content que le travail s'y fasse de façon collaborative et que l'on ait adopté au moins six des neuf amendements proposés. Nous avons également terminé une semaine plus tôt que prévu. Le processus s'est passé sans heurts. Tout s'est très bien passé. Les Canadiens vont profiter des fruits de la collaboration qui a eu lieu entre tous les partis à la Chambre.

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, tel que je le comprends, en ce qui concerne la question d'indemnisation, si une personne se retrouve dans une situation de déplacement qui tourne au fiasco, le projet de loi l'oblige à déterminer elle-même si c'est la compagnie aérienne ou une autre agence gouvernementale qui est responsable du problème. Le fardeau administratif que cela pourrait entraîner m'inquiète. Des preuves devront être présentées pour chaque demande. Le député sait-il combien de ressources supplémentaires il faudra pour gérer ce fardeau administratif?

Initiatives ministérielles

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, le projet de loi présenté précisera quels sont les recours. En ce qui concerne les obligations des transporteurs aériens par rapport à celles des consommateurs, nous ne pouvons demander aux compagnies aériennes de s'occuper des choses dont elles ne sont pas responsables. Par exemple, comme je l'ai mentionné dans mon discours, nous ne pouvons tenir les transporteurs responsables des aléas de la météo ou des risques liés à la sécurité au sol. Ils ne seront responsables que des circonstances sur lesquelles ils exercent un contrôle direct.

• (1330)

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je remarque que les commentaires de mon collègue portaient principalement sur la déclaration des droits des passagers aériens. Comme je siége au même comité que lui, je sais que le député a entendu les témoignages pendant de nombreuses journées. J'aimerais lui poser une question concernant une autre partie du projet de loi.

Le député vient de l'Ontario. Un des éléments les plus importants du projet de loi dans le secteur du transport ferroviaire de marchandise concerne l'interconnexion de longue distance. Auparavant, le régime en place ne visait que le transport du grain de l'Ouest canadien. Le projet de loi C-49 étendrait ce régime à d'autres industries et d'autres régions du pays. Comme il vient lui-même d'une autre région du pays, le député voit-il des avantages à ce que le régime de l'interconnexion de longue distance soit étendu plutôt que de ne viser que le grain de l'Ouest canadien comme c'était le cas auparavant?

M. Gagan Sikand: Monsieur le Président, comme je l'ai déjà dit, le système de transport est vaste et il revêt une importance nationale. Le projet de loi précédent ne tenait pas compte de tout cela. Ce que nous proposons maintenant est dans l'intérêt du plus grand nombre de personnes et stimulera la concurrence, ce qui sera favorable pour tout le monde dans l'industrie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Monsieur le Président, je suis content d'avoir l'occasion de faire quelques observations à propos du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

Je suis membre du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et je veux d'abord féliciter de leur travail tous mes collègues qui siègent au Comité. Nous avons consacré une semaine entière, au début de septembre, à l'étude du projet de loi. Nous avons entendu des témoins clés et nous avons effectué une analyse article par article, ce qui nous a permis de proposer des amendements mûrement réfléchis, bien débattus et productifs.

Bien que le projet de loi C-49 contienne certains aspects importants qui portent sur les services de transport maritime et aérien — notamment la création d'un régime de droits des passagers aériens, dont vient de parler mon collègue de Mississauga—Streetsville —, je veux surtout parler des dispositions concernant le transport ferroviaire des marchandises. La modernisation dans ce domaine a été, selon moi, un pas important vers l'atteinte d'une équité pour les expéditeurs partout au Canada. Nous avons veillé à ce que les efforts pour renforcer le secteur ferroviaire soient dans l'intérêt du pays.

Le projet de loi C-49 ferait en sorte que les ententes de service établissent, autant que possible, des obligations de rendement égales entre les sociétés ferroviaires et leurs clients, et des mécanismes permettant une meilleure résolution des conflits. Ainsi, l'équilibre est essentiel. Les producteurs, les expéditeurs et les autres intervenants

ont besoin de services ferroviaires fiables pour s'acquitter de leurs obligations envers leurs clients, au Canada et dans le monde entier. Dans le cas des clients internationaux, il est essentiel que le Canada, en tant que pays commerçant, se forge une réputation de partenaire commercial fiable et qu'il protège cette réputation.

Parallèlement, il faut reconnaître que les sociétés ferroviaires canadiennes de catégorie 1, en l'occurrence le CN et le CP, doivent avoir la capacité financière d'entretenir et de moderniser leurs installations et leur équipement d'un bout à l'autre du vaste territoire canadien dont la diversité géographique pose un véritable défi. Il suffit de songer aux obstacles auxquels le Canada a été confronté lors de la construction des chemins de fer. Cependant, il faut également souligner que, en dépit de ces défis, les expéditeurs bénéficient de tarifs qui figurent parmi les plus bas au monde.

Le projet de loi C-49 vise à offrir davantage d'équité et d'équilibre grâce à trois mesures importantes. Premièrement, la création d'un cadre plus concurrentiel pour les expéditeurs et les producteurs d'un bout à l'autre du Canada pour ce qui est des tarifs de transport, particulièrement pour les expéditeurs auparavant captifs d'une seule société ferroviaire. Deuxièmement, la conclusion d'accords sur les niveaux de service, pour uniformiser les règles du jeu. Troisièmement, la mise en place des mesures pour améliorer la transparence de la relation commerciale entre les chemins de fer et leurs clients, grâce à un échange plus transparent de données sur le rendement et sur les prévisions en matière de prestation de service.

La création d'un cadre plus concurrentiel pour une clientèle autrement captive repose en partie sur le mécanisme d'interconnexion. Pour répondre à la question de mon estimé collègue de Nova-Centre, voici quelques détails à ce sujet.

Pour dire les choses simplement, depuis des années, au Canada, il est permis de transférer des marchandises, dans un rayon de 30 kilomètres d'un point de transbordement, d'une société ferroviaire à une autre si cette dernière offre de meilleurs tarifs. Le gouvernement établit le tarif qu'une société ferroviaire touche pour transférer des wagons à un autre transporteur. Ce tarif comprend une déduction au titre des investissements en capitaux que doit faire la société ferroviaire pour l'entretien et l'amélioration de la ligne.

En 2013-2014, les provinces des Prairies ont connu une récolte record qui a malheureusement été suivie par l'un des hivers les plus rigoureux de l'histoire canadienne. Compte tenu des défaillances des chemins de fer en matière de service, le gouvernement précédent a porté la limite d'interconnexion à 160 kilomètres, ce qui a permis à des expéditeurs des Prairies d'avoir accès à d'autres services ferroviaires, notamment de transporteurs américains. Il semble qu'aucun expéditeur n'ait eu besoin d'utiliser la pleine limite de 160 kilomètres, mais la capacité d'obtenir de meilleurs tarifs a entraîné une amélioration du rendement des chemins de fer, tant au chapitre des services que des tarifs.

Le projet de loi C-49 propose « l'interconnexion de longue distance », une limite de 1 200 kilomètres ouverte à tous les clients des services ferroviaires, à l'exception de deux corridors où le CN et le CP offrent des services, soit le corridor Québec-Windsor et le corridor Kamloops-Vancouver. Alors que nous examinons le projet de loi C-49, j'ai eu le plaisir de présenter un amendement relativement à ces deux corridors exclus qui rendent accessible l'interconnexion de longue distance aux producteurs et aux expéditeurs dans le Nord du Québec, ainsi que dans le Nord et dans le Sud-Est de Kamloops, en Colombie-Britannique.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi C-49 ferait en sorte que l'interconnexion, un mécanisme qui offre de façon limitée des tarifs d'expédition concurrentiels aux producteurs de grains des Prairies, soit grandement accessible aux mines, aux usines, aux fabricants et aux producteurs d'un bout à l'autre du Canada.

Le projet de loi C-49 corrigerait également une injustice datant de très longtemps entre les compagnies ferroviaires et leurs clients. Jusqu'à maintenant, une compagnie ferroviaire était en mesure de pénaliser les expéditeurs pour les retards dans le chargement et le déchargement des wagons, mais il était impossible de pénaliser les compagnies ferroviaires lorsqu'elles omettaient d'envoyer le nombre de wagons convenus à l'heure convenue.

• (1335)

Quand on pense à ce qu'il en coûte de faire attendre un navire au port de Vancouver jusqu'à ce qu'un train arrive, sans omettre les dommages à notre réputation lorsque nous ne livrons pas la marchandise aux clients à temps, on sait qu'il est logique d'établir des obligations de rendement équitables entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. Voilà ce que fera le projet de loi C-49.

Enfin, les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer partageront plus adéquatement les responsabilités liées au transport efficace et rapide des marchandises. Ils le feront en acceptant les conséquences, c'est-à-dire les sanctions réciproques, prévues en cas de non-exécution dans les ententes de service.

Nous reconnaissons que la négociation et l'exécution des accords commerciaux présenteront des difficultés. C'est pourquoi le projet de loi C-49 modifie la Loi sur les transports au Canada afin d'autoriser l'Office à fournir une assistance confidentielle, informelle, peu dispendieuse et rapide pour régler les conflits. Cette mesure pourrait éviter aux sociétés ferroviaires et à leurs clients de devoir recourir à des solutions plus longues et plus coûteuses. De même, l'accès à une procédure sommaire par écrit d'arbitrage sur l'offre finale sera étendu afin d'aider à résoudre les conflits. Auparavant, cette solution n'était offerte que lorsque les frais de transport en cause étaient inférieurs à 750 000 \$. Le projet de loi C-49 porte le seuil à 2 millions de dollars, rendant ce processus accessible à plus de petits et de moyens expéditeurs.

Lors de l'étude par le comité permanent du projet de loi C-49 et lors d'études précédentes, des témoins ont demandé, encore et encore, une transparence accrue en ce qui touche les données sur le rendement fournies par les sociétés ferroviaires. Cette transparence est essentielle pour vérifier si les normes de service sont respectées, un point qui intéresse évidemment les producteurs et les expéditeurs, puisqu'il leur permet de respecter les contrats qu'ils ont conclus avec leurs clients. Une meilleure transparence leur permettrait aussi de collaborer plus efficacement à la gestion de la chaîne d'approvisionnement par rail. Par ailleurs, ces données sont d'une grande importance pour le gouvernement, qui tient à ce que le Canada conserve sa réputation de partenaire commercial fiable.

Le projet de loi C-49 obligera les sociétés ferroviaires à fournir, en temps opportun, les feuilles de route relatives aux cargaisons qu'elles transportent. Les expéditeurs pourront utiliser ces données lorsqu'ils négocieront des ententes de service et des tarifs avec les sociétés ferroviaires. Quant à l'Office des transports du Canada, il utilisera ces données pour établir le prix pour l'interconnexion payé aux sociétés ferroviaires pour le transport des marchandises jusqu'aux points de transbordement. Les deux sociétés ferroviaires nationales du Canada mènent de nombreuses activités aux États-Unis. Dans ce contexte, elles doivent déjà fournir des données sur les feuilles de route depuis un certain temps. Grâce à cette disposition du projet de

loi C-49, les expéditeurs canadiens bénéficieront désormais des mêmes règles.

Par ailleurs, dans un souci de transparence, si le CN ou le CP prévoit fermer des voies d'évitement ou des points de correspondance ou abandonner des sections de voie ferrée, il devra l'annoncer à l'avance en respectant les nouvelles consignes à cet effet.

Enfin, pour en revenir à l'importance pour les agriculteurs, les expéditeurs et la réputation commerciale du Canada d'avoir des expéditions de céréales fiables, le projet de loi C-49 prévoira que les compagnies de chemin de fer produisent un rapport avant le début de chaque campagne agricole comportant une évaluation de leur capacité à remplir leurs obligations relativement au mouvement du grain. Ensuite, les compagnies de chemin de fer devront, avant le 1^{er} octobre, évaluer la campagne agricole, examiner les prévisions pour l'hiver suivant et fournir au gouvernement leurs plans pour transporter les céréales dans le cas où le scénario de l'hiver 2013-2014 ne se reproduise.

Le projet de loi C-49 a été l'occasion d'entendre parler de problèmes du réseau canadien de transport ferroviaire de marchandises qui ne datent pas d'hier; d'envisager et de détailler des mesures attendues depuis longtemps et d'en discuter afin de rendre le système plus équitable; et d'atteindre un équilibre qui préserve la santé de notre secteur ferroviaire et améliore les résultats pour nos producteurs et expéditeurs. Le projet de loi se veut une solution gagnante pour tous, mais en particulier pour le Canada en tant que source de produits et de ressources de grande qualité et partenaire commercial fiable pour le monde.

• (1340)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, à l'étude du projet de loi C-49, je constate qu'on rate de belles occasions de simplifier la relation entre le transport ferroviaire et le transport maritime.

Il y a un point en particulier sur lequel je veux entendre le point de vue du député et qui concerne peut-être d'autres projets de loi. Nous nous y prenons très mal en matière de communication et de planification. Le député parle d'obtenir de meilleures informations de la part des producteurs céréaliers afin de savoir quand ils seront prêts à expédier les récoltes. Il demeure que, le moment venu, la capacité du transport ferroviaire, bien souvent, ne suffit pas à la demande.

Il y a aussi les gros porte-conteneurs dans le port de Vancouver. Ces navires, qui n'ont pas moins de quatre compartiments prêts à être remplis de céréales, se rendent dans le port, en remplissent un seul et doivent aller attendre ailleurs le reste de leur chargement. Ils se rendent en général à des points d'ancrage dans Gulf Islands. C'est légal, certes, mais Gulf Islands ne reçoit aucune indemnisation pour l'utilisation de l'espace et le désagrément causé par le bruit et la lumière qu'ils émettent. Les porte-conteneurs attendent aux points d'ancrage dans ma circonscription et celle de la députée de Nanaimo—Ladysmith en attendant de pouvoir retourner au port de Vancouver.

C'est inefficace, coûteux et fâcheux. Transports Canada ne pourrait-il pas faire en sorte qu'on planifie mieux, pour le bien des expéditeurs, des producteurs et, assurément, celui des gens qui habitent près des endroits où vont s'ancrer les porte-conteneurs en attente? Le problème est dû à la coordination inefficace des chargements et des déchargements au port de Vancouver avec la livraison des céréales par train.

J'espère que le député comprendra ma question. Je suis certaine qu'il est au courant du problème.

Initiatives ministérielles

M. Ken Hardie: Monsieur le Président, l'efficacité du réseau a un effet sur la rentabilité. C'est certain. Très souvent, ce sont les agriculteurs qui en profitent parce qu'ils sont des preneurs de prix. Par ailleurs, lorsque nous ne pouvons respecter les délais de livraison promis à nos clients à l'étranger, notre réputation en souffre. Il est donc tout à fait sensé que le projet de loi C-49 nous amène à plus de transparence dans la communication des données sur le rendement.

Il y a en outre des dispositions du projet de loi C-49 dont je n'ai pas parlé et qui garantiraient que les compagnies de chemin de fer investissent dans l'amélioration de la capacité. Le parc de wagons-trémies se fait vieux. Il faut que les compagnies de chemin de fer — et peut-être le gouvernement aussi — contribuent à la modernisation de ce parc avec des wagons plus efficaces. Tout cela est prévu dans le projet de loi C-49 de manière à ce que tous les intéressés paient leur juste part pour que nous puissions en arriver à un réseau efficace qui permettrait d'éviter le genre de problèmes auxquels ma collègue fait allusion.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais demander à mon collègue en quoi le projet de loi C-49 contribue au plan stratégique global, à la situation générale, en ce qui a trait à la dernière annonce du ministre au sujet de Transports 2030.

M. Ken Hardie: Monsieur le Président, il s'agit d'un élément fondamental des bases que nous devons mettre en place au Canada pour veiller à ce que toute la chaîne d'approvisionnement — du début à la fin — fonctionne de façon efficace et synchronisée. Après avoir étudié le projet de loi C-49 pour s'assurer qu'il respecte les objectifs requis, le comité des transports examinera maintenant le reste de la chaîne d'approvisionnement, y compris l'efficacité des ports canadiens. J'attends avec impatience cet examen, et plus particulièrement celui du Port de Vancouver qui, comme nous le savons, est le port le plus achalandé du pays. De toute évidence, les administrations portuaires doivent toutes travailler ensemble, et c'est là l'objectif de nos études.

• (1345)

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je veux poser à mon collègue une question semblable à celle que j'ai posée au député ayant pris la parole avant lui. Durant les études en comité, le député a proposé un amendement visant à éviter que les ressources de quelques régions de la Colombie-Britannique fassent l'objet d'un suivi inutile à cause de certaines zones d'exclusion où il existe de la concurrence. Dans la version précédente de la loi sur le transport ferroviaire de marchandises, on a seulement prolongé la distance d'interconnexion à 160 kilomètres, et cette modification s'appliquait uniquement à l'industrie des grains dans l'Ouest canadien. Sachant que le projet de loi pourrait rendre accessibles certaines parties de la province représentée par le député, je me demande si ce dernier peut se prononcer sur l'importance de l'interconnexion de longue distance, qui est tout à fait différente et, à mon avis, plus avantageuse pour le secteur canadien des transports.

M. Ken Hardie: Monsieur le Président, le projet de loi C-49 accomplit essentiellement deux objectifs. Tout d'abord, il augmente la distance maximale à 1 200 kilomètres, ce qui permettra aux expéditeurs qui seraient sinon des clients captifs de certains transporteurs d'utiliser la voie ferrée en faisant affaire avec une autre entreprise qui leur offre un meilleur prix ou un meilleur service.

De plus, la version originale de la Loi sur le transport ferroviaire équitale pour les producteurs de grain se concentrait sur les Prairies et la limite de 160 kilomètres pour garantir le transport efficace du grain, mais le projet de loi C-49 ouvre aussi la porte aux producteurs

de bois et aux exploitants miniers. Toute personne ayant besoin d'expédier quoi que ce soit par voie ferrée pourra le faire à des tarifs plus concurrentiels. L'amendement que nous avons proposé permettra notamment à certaines régions du Nord et du Sud-Est de la Colombie-Britannique ainsi que du Nord du Québec de profiter de ces meilleurs tarifs.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-49.

Tout d'abord, j'aimerais parler d'un sujet qui a déjà été abordé à quelques reprises, c'est-à-dire les enregistreurs audio-vidéo de locomotive. De nombreux députés ont rencontré des membres d'Unifor et de Teamsters Canada pour discuter des questions entourant les enregistreurs de conversations et les enregistreurs vidéo.

Cette mesure a été motivée par un certain nombre d'accidents qui se sont produits au fil des ans, notamment un accident tragique qui a fait trois morts en 2012. Une des recommandations était d'installer des enregistreurs de conversations et des enregistreurs vidéo pour mieux comprendre la séquence d'événements aboutissant à un accident. Il y a déjà une boîte noire à bord des locomotives, et les employés du siège social peuvent suivre le train en temps réel et voir les manoeuvres de freinage et autres effectuées par le mécanicien et le chef de train. Toutefois, l'enregistrement de données audio et vidéo soulève certaines questions. Qui contrôlera ces données? Où seront-elles stockées? Comment seront-elles utilisées?

Selon ce que j'ai entendu, les travailleurs ne s'opposent pas à l'utilisation de ces appareils s'ils servent strictement à enregistrer les 15 dernières minutes, voire la dernière heure, qui précèdent un accident malheureux. Toutefois, ils s'interrogent sur la possibilité qu'auraient les grandes sociétés ferroviaires d'utiliser les données pour surveiller les ressources humaines. Dans le cas d'une personne affectée à un quart de travail de 18 heures, les appareils ne sont pas conçus et ne devraient pas être utilisés à cette fin.

La plupart du temps, le ministre dit qu'on devrait lui faire confiance et que le tout sera réglementé par l'entremise du Bureau de la sécurité des transports. Cependant, les travailleurs visés souhaitent obtenir un peu plus d'éclaircissements à ce sujet. Tout le monde sait qu'un travailleur n'est jamais à son meilleur lorsque quelqu'un regarde par-dessus son épaule. Les employés sont dûment formés et subissent des tests tous les ans, et le secteur ferroviaire est assujéti aux règles et aux règlements en matière de signalisation et d'éclairage qui sont les plus complexes au monde. Je pense donc que le gouvernement doit réexaminer le projet de loi et discuter un peu plus avec les représentants d'Unifor pour s'assurer de bien faire les choses.

En outre, j'encourage le personnel des entreprises comme le CN ou le CP à se faire entendre. Une fois que le projet de loi sera en vigueur, s'ils constatent que des vidéos ou des enregistrements vocaux sont utilisés pour prendre des mesures disciplinaires ou pour surveiller les travailleurs, ils devraient en informer leurs représentants syndicaux et les députés. Les données recueillies ne sont pas censées être utilisées pour ce genre de choses. Ce n'est pas la raison d'être du projet de loi.

Initiatives ministérielles

J'aimerais aussi soulever un autre point. Dans son discours ou en réponse à une question, le ministre a dit qu'il n'avait entendu que des réactions favorables. Or, ce n'est manifestement pas vrai. Des associations de consommateurs et de passagers des lignes aériennes considèrent que les dispositions sur les droits des personnes qui prennent l'avion ne sont qu'une maigre consolation. Le ministre a tenu également d'autres propos qu'il aurait besoin d'expliquer, au sujet de ce qui s'est passé sur un vol de United Airlines. En fait, ce genre d'incident regrettable s'est produit plus d'une fois, mais le ministre a mentionné celui où une personne a été traînée hors de l'avion. Je ne pense pas que le projet de loi vise à prévenir de tels agissements. Il y a bien une disposition, je crois, concernant les passagers obligés d'attendre dans l'avion, sur le tarmac, pendant plus de trois heures. Toutefois, selon moi, il n'y a rien qui empêchera le personnel de traîner de force un passager hors d'un avion. Le ministre voudrait peut-être nous fournir des précisions à ce sujet ultérieurement.

D'autres ont également des préoccupations. Je crois qu'Air Transat a dit s'inquiéter de la question de la coentreprise, un autre domaine qui doit faire l'objet d'une mise au point et d'un examen plus approfondi. En ce qui concerne la propriété étrangère, nous avons toujours des débats sur le seuil approprié et le capital pour une compagnie aérienne canadienne. Le seuil est établi à 49 %, et toute entité peut détenir au plus, de façon individuelle, 25 % des intérêts. Nous verrons comment la situation évoluera.

• (1350)

Si l'objectif est de moderniser la loi, certaines personnes pensent sans doute qu'il faudrait également examiner la question des droits d'atterrissage. Au cours des 9 ou 10 dernières années, des compagnies aériennes, notamment Emirates, ont demandé plus de créneaux d'atterrissage, à l'aéroport Pearson par exemple, et je ne crois pas que la mesure législative tienne compte de cette question. En ce qui concerne la concurrence et les prix pour les vols internationaux, il a été prouvé à maintes reprises que la concurrence permet d'obtenir les meilleurs prix et le meilleur service.

Je désapprouve également — et j'invite quiconque à me prouver que j'ai tort — la partie du projet de loi qui porte sur la déclaration des droits des passagers aériens, notamment en ce qui concerne les retards, les bagages perdus ou endommagés ou encore les retards de plus de trois heures sur l'aire de trafic. Le projet de loi ne précise pas en quoi consisterait l'indemnisation. Il est toutefois question de minimums, mais on se reporte au règlement. Je constate que c'est un thème récurrent dans certains des projets de loi présentés par le gouvernement. Une partie sera publiée dans la *Gazette du Canada*, et les gens auront l'occasion de faire part de leurs observations. Cependant, si le ministre a tellement à cœur cette partie du projet de loi, qui a fait l'objet d'une promesse électorale, et s'il y réfléchit depuis aussi longtemps qu'il le dit, le moins qu'il puisse faire c'est de fournir aux passagers aériens ou aux personnes sur un vol particulier un cadre ou des chiffres qu'ils pourraient examiner. C'est le moins qu'il puisse faire.

En outre, nous comprenons tous qu'il y aura encore des jours comme aujourd'hui ou comme il y a quelques mois lorsque la queue d'un ouragan ayant frappé les États-Unis est arrivée jusqu'à Toronto et Ottawa et a perturbé tous les vols. Les gens comprennent qu'il y a des ajustements à faire à cause de la météo et qu'on n'y peut rien. Toutefois, à partir du moment où les compagnies aériennes sont conscientes du problème, elles peuvent collaborer avec le public. Cela dit, je ne vois pas comment on peut indemniser quelqu'un qui a pris sept ou huit jours de vacances et qui en perd deux, le premier à cause des conditions météo, le deuxième à cause de la compagnie

aérienne. D'après ce que dit le ministre, on va laisser le ministère ou l'agence s'en charger.

Un autre problème concerne l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Une bonne partie de l'argent recueilli par le gouvernement n'est pas réinvestie dans les contrôles de sécurité aux aéroports. Tous ceux qui prennent un avion à l'aéroport Pearson un lundi matin savent combien la situation est aléatoire et que la norme qui veut que 95 % des passagers soient contrôlés en 10 minutes n'est certainement pas la norme appliquée un lundi matin. Il se peut en effet que 95 % des passagers ne puissent être contrôlés en 10 minutes et que 100 % puissent l'être en une heure. Si tout l'argent recueilli était réinvesti dans la sécurité, dans l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et dans les contrôles, on pourrait mettre sur pied un système moderne et aider ainsi Air Canada, WestJet et d'autres compagnies à tenir leurs promesses. Comme nous savons aussi qu'en 2021, il y aura 69 millions de passagers, il faut se préparer.

Avant que mon temps de parole ne soit écoulé, j'aimerais parler du réseau ferroviaire et des pipelines. Le gouvernement a établi un régime de réglementation qui rend presque impossible la construction de pipelines, ce qui impose un stress supplémentaire sur le réseau ferroviaire. Par conséquent, les voies ferrées transportent une énorme quantité de pétrole plutôt qu'une énorme quantité de récoltes vers les ports et les marchés. Étant donné que la récolte de cette année dans l'Ouest est passée à 10 ou 12 % d'établir un nouveau record, le réseau ferroviaire sera grandement mis à l'épreuve encore une fois.

J'aimerais maintenant parler de la question d'interconnexion de longue distance, dont d'autres députés ont également discuté. Certains députés prétendent qu'il s'agit d'une excellente chose. Cependant, étant donné la négociation de l'ALENA en cours, je me demande pourquoi le gouvernement a renoncé à l'interconnexion lorsqu'il aurait pu la négocier dans le cadre de l'ALENA.

• (1355)

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Monsieur le Président, comme mon collègue fait lui aussi partie du comité des transports, il sait très bien que Transports 2030 permettrait d'offrir aux Canadiens un réseau de transport fiable et sécuritaire. De plus, Transports 2030 viserait à ce que le réseau de transport national favorise la croissance économique et la sécurité et tienne compte des préoccupations environnementales à l'échelle nationale. Si nous l'examinons donc sous notre optique, il satisfait à nos exigences.

En ce qui concerne la déclaration des droits des passagers, mon collègue croit-il qu'elle tient compte des dimensions sécuritaire, environnementale et économique des déplacements des passagers de sorte qu'ils se porteront beaucoup mieux, peu importe le contexte de leurs déplacements?

M. Ben Lobb: Pour tout dire, monsieur le Président, cela voudrait dire que davantage d'argent serait consacré aux infrastructures.

Nous avons entendu aux nouvelles aujourd'hui que le gouvernement a du mal à tenir ses promesses dans ce domaine, qu'il s'agisse des infrastructures portuaires, ferroviaires ou aéroportuaires. J'ai aussi parlé de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Eh bien, cet argent pourrait contribuer à la circulation des gens et des marchandises.

Déclarations de députés

Revenons aux pipelines. Ce ne serait bon ni pour l'environnement ni pour la sûreté ferroviaire si davantage de trains transportaient du pétrole. Ce serait mieux si le régime en place offrait de la certitude aux constructeurs et aux exploitants de pipelines, car le pétrole pourrait être acheminé de cette façon au lieu de l'être par train. Ce sont deux cas où le réseau de transport aurait pu être plus sûr.

Le Président: Il restera 3 minutes 15 secondes aux questions et aux observations lorsque la Chambre reprendra l'étude de cette question.

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

[Traduction]

LE SERVICE DE PROTECTION PARLEMENTAIRE

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, la semaine dernière, nous avons observé un moment de silence afin de commémorer les terribles événements du 22 octobre 2014.

Il n'y a jamais eu d'enquête publique afin de faire la lumière sur les manquements, sur le plan de la sécurité, qui ont permis à un homme armé de pénétrer dans le Parlement. Or, même sans enquête officielle, nous savons que les gardiens de sécurité de la Chambre des communes ont agi avec professionnalisme et courage, sous le leadership de l'ex-sergent d'armes Kevin Vickers.

Sans le moindre examen, l'ancien gouvernement a décidé que la solution consistait à confier la sécurité de toute la Colline du Parlement à la GRC, se trouvant *de facto* à rétrograder ceux-là mêmes qui nous ont protégés. Aujourd'hui, les négociations collectives traînent en longueur, et les gardiens de sécurité qui manifestent leur mécontentement, même discrètement, s'exposent à des mesures disciplinaires. Du côté patronal, ces négociations sont loin de se faire sous le signe du respect. Je demande donc à tous les députés de défendre les gardiens de sécurité comme ils nous ont défendus, nous, en cette journée fatidique.

* * *

• (1400)

LE NCSM WINNIPEG

M. Dan Vandal (Saint-Boniface—Saint-Vital, Lib.): Monsieur le Président, il y a plusieurs semaines, j'ai eu le privilège de passer trois jours et trois nuits sur le NCSM *Winnipeg*, l'une des 12 frégates de la marine canadienne.

[Français]

Du 10 au 13 octobre, j'ai eu le grand plaisir de participer au programme Leaders canadiens en mer de la Marine royale canadienne. Cet excellent programme, que notre gouvernement a rétabli, permet aux élus et aux autres citoyens de se familiariser avec le travail des marins ainsi qu'avec les capacités des navires sur lesquels ils oeuvrent.

[Traduction]

C'était également un honneur d'être à bord du NCSM *Winnipeg*, puisqu'il porte le nom de ma ville. Au cours de notre séjour en mer, j'ai été en mesure d'en apprendre davantage sur le travail exceptionnel que les marins accomplissent et sur le rôle crucial qu'ils jouent au sein de la grande famille des Forces armées canadiennes. Étant donné que nous sommes sur le point de célébrer le jour du Souvenir et de rendre hommage à toutes les personnes qui ont fait le sacrifice ultime pour le Canada, n'oublions pas de

reconnaître aussi tous ceux qui, à l'heure actuelle, défendent nos droits et libertés.

* * *

GUS BOERSMA

M. Dan Albas (Central Okanagan—Similkameen—Nicola, PCC): Monsieur le Président, la fin de semaine dernière, j'ai assisté au service commémoratif de M. Gus Boersma.

Gus, comme nous aimions tous l'appeler, était un homme remarquable qui croyait vraiment qu'il fallait redonner à la collectivité. Gus a été maire et conseiller municipal de Fernie, président de la chambre de commerce de la Colombie-Britannique, conseiller municipal de Penticton et membre honoraire à vie de la chambre de commerce de Penticton. De plus, il jouait un rôle actif au sein du Club Lions, d'un club de philatélie et de beaucoup trop d'autres groupes communautaires pour les nommer tous. Or, ce n'est pas ce qui comptait le plus.

Ce qui rendait Gus si unique, c'est qu'il était, sans aucun doute, l'une des personnes les plus positives, heureuses et sincères que j'ai eu l'honneur de connaître. Il était toujours aimable, bienveillant et compatissant: c'était un homme dont le sourire pouvait illuminer n'importe quelle pièce.

Je remercie la famille Boersma d'avoir partagé une personne aussi aimable et merveilleuse avec la collectivité. Gus Boersma était vraiment une étoile brillante qui a fait de Penticton un endroit où il fait bon vivre. Souvenons-nous de lui avec affection. Remercions Dieu d'avoir eu la chance de compter Gus Boersma au nombre de nos amis.

* * *

LLOYD CAMERON

M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec honneur et tristesse que je prends la parole aujourd'hui pour rendre hommage à Lloyd Cameron, ou M. C., comme l'appelaient beaucoup de ses élèves.

M. Cameron a habité à Miramichi toute sa vie. Il y a enseigné pendant plus de 33 ans et, en tant qu'enseignant d'anglais et directeur du département d'art dramatique, il a eu une incidence immense sur ses élèves. M. Cameron était un champion du théâtre local et des arts. L'un des derniers rôles qu'il a interprétés a été celui du premier ministre du Canada, Sir John A. MacDonald.

Que ce soit lorsqu'il m'a prêté le tartan de sa famille ou qu'il a laissé à ma femme son banc sur un grand voilier, j'ai été personnellement témoin, comme beaucoup d'autres, du caractère gentil et attentionné de M. Cameron. Il était dévoué à sa communauté, à son église, à ses élèves et à ses voisins. Il a inspiré les gens autour de lui à toujours essayer de faire mieux.

Je transmets mes plus sincères condoléances à la famille de M. Cameron, à ses amis et à toute la collectivité de Miramichi. Il était véritablement unique et il nous manquera.

LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

M. Wayne Stetski (Kootenay—Columbia, NDP): Monsieur le Président, le 17 octobre, un incident tragique s'est produit dans la ville de Fernie, située dans ma circonscription, Kootenay—Columbia. Trois travailleurs, Wayne Hornquist, Lloyd Smith, de Fernie, ainsi que Jason Podloski, originaire de Turner Valley, en Alberta, ont perdu la vie à cause d'une fuite d'ammoniac survenue dans l'aréna municipal. Dans le voisinage de l'aréna, 95 personnes ont dû quitter leur domicile pour cinq jours. Mes pensées accompagnent les familles des travailleurs disparus ainsi que les résidents de Fernie.

On estime qu'il y a plus de 3 700 aréna et pistes de curling au Canada, et que, dans 65 % des cas, l'ammoniac y est utilisé comme réfrigérant. Depuis 2007, il y a eu plus de 50 fuites d'ammoniac au pays, et nombre de ces incidents ont causé des blessures et des morts. Les systèmes au dioxyde de carbone sont une solution de remplacement plus sécuritaire et plus efficace.

En tant que députés, nous devons veiller par-dessus tout à la sécurité de nos concitoyens. J'exhorte donc le gouvernement fédéral à travailler avec les provinces afin d'aider les municipalités à éliminer progressivement les systèmes à l'ammoniac pour que des incidents tragiques comme celui qui a touché les résidents de Fernie ne se reproduisent plus.

* * *

LE JOUR DU NON

Mme Emmanuella Lambropoulos (Saint-Laurent, Lib.): Monsieur le Président, le 28 octobre, partout dans le monde, les Grecs célèbrent le jour du Non. À cette date, en 1940, le premier ministre grec a reçu un ultimatum de Mussolini: permettre l'occupation de lieux stratégiques en Grèce par les forces de l'Axe ou entrer en guerre. Le premier ministre a vite répondu « oui », ce qui veut dire non. Le lendemain, les Grecs étaient entraînés malgré eux dans la Seconde Guerre mondiale, se battant pour protéger la liberté de leur pays.

Comme l'a dit Franklin Roosevelt, au fil des siècles, les Hellènes ont toujours montré ce qu'était la dignité. Alors que le monde entier avait perdu tout espoir, les Grecs ont osé mettre en doute l'invincibilité des forces de l'Axe, ripostant dans le fier esprit de la liberté. Les Grecs ont combattu comme des héros, empêchant les Allemands d'avancer pendant six semaines et jouant un rôle central dans l'issue de la Seconde Guerre mondiale.

[La députée s'exprime en grec.]

* * *

•(1405)

L'ARMÉE DU SALUT

M. David Yurdiga (Fort McMurray—Cold Lake, PCC): Monsieur le Président, à Fort McMurray, en raison du coût élevé de la vie, les programmes uniformisés se soldent souvent par un échec. Plus tôt ce mois-ci, la députée d'Elgin—Middlesex—London est venue dans ma circonscription pour discuter du logement, des services de garde d'enfants et de la difficulté de trouver des solutions qui conviennent à toutes les régions, d'un bout à l'autre du pays. Après plusieurs tables rondes sur le logement, le major Stephen Hibbs nous a fait visiter les installations de l'Armée du Salut.

Bien que Fort McMurray soit une localité connue en Alberta pour regorger de possibilités, elle compte aussi beaucoup de laissés-pour-compte. L'Armée du Salut s'occupe de ceux qui souffrent de la conjoncture économique actuelle. Je suis vraiment épaté du travail

Déclarations de députés

que cet organisme accomplit et de sa capacité à tirer le maximum de ses ressources. L'Armée du Salut veille à ce que tous ceux qui demandent de l'aide en obtiennent.

Je remercie le major Hibbs du travail incroyable qu'il fait. La communauté lui sera à jamais reconnaissante de sa compassion et de son dévouement. J'aimerais aussi remercier tous ceux qui travaillent pour l'Armée du Salut, notamment les employés et les bénévoles; leur contribution améliore des vies. Je les remercie. Que Dieu les bénisse.

* * *

LA SANTÉ MENTALE

M. Stephen Fuhr (Kelowna—Lake Country, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais prendre un moment pour souligner les réalisations de Finnegan Pihl, un jeune homme de 15 ans de Kelowna, en Colombie-Britannique. Finn figure parmi les 150 Canadiens qui changent les choses en santé mentale nommés récemment par le Centre de toxicomanie et de santé mentale.

Finn vit avec l'anxiété et la dépression depuis l'âge de 8 ans. Il ne lui a jamais été facile d'obtenir l'aide dont il avait besoin. Par conséquent, il a décidé de parler de son expérience pour sensibiliser la population à la question de la santé mentale. Finn s'est en outre vu décerner récemment un Community Leader Award pour ses activités de collecte de fonds pour le centre Foundry Kelowna. Ce centre communautaire regroupe sous un même toit les soins, l'écoute et le soutien dont les jeunes peuvent avoir besoin, et en facilite ainsi l'accès. Selon Finn, ce centre va vraiment changer les choses.

Au nom de toute la collectivité, je tiens à féliciter Finnegan Pihl de ces deux réalisations. Son courage et sa détermination à sensibiliser la population aux enjeux liés à la santé mentale vont énormément contribuer à aider d'autres personnes.

* * *

LA DÉPUTÉE PROVINCIALE DE LONDON-CENTRE-NORD

M. Peter Fragiskatos (London-Centre-Nord, Lib.): Monsieur le Président, nous savons tous que nous devons faire en sorte qu'il y ait davantage de femmes en politique et dans des postes de pouvoir. Le gouvernement est bien déterminé à veiller à ce que les décisions ne soient plus prises sans la participation active des femmes. Soyons bien clairs: le respect compte, les actions comptent et les paroles comptent.

Deb Matthews, la députée provinciale de la circonscription de London-Centre-Nord, est une représentante élue qui a beaucoup travaillé pour donner plus de pouvoir aux femmes. Deb, qui est la vice-première ministre de l'Ontario à l'heure actuelle, vient d'annoncer qu'elle ne se présentera pas aux prochaines élections de l'Ontario.

Peu importe notre appartenance politique, on ne peut mettre en doute le fait que Deb a à coeur d'améliorer les choses dans sa province. Deb est une leader exceptionnelle faisant preuve d'une véritable humilité. Elle a su montrer que la compassion peut et doit être au coeur des politiques publiques. Je remercie Deb de s'efforcer constamment de faire de London un meilleur endroit où vivre.

Déclarations de députés

[Français]

LA FERME PELLERAT

M. Bernard Généreux (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, PCC): Monsieur le Président, je tiens aujourd'hui à souligner l'immense travail des agriculteurs de ma circonscription qui s'illustrent dès l'aube, tous les jours, pour fournir nos épiceries et nos garde-manger sans qu'aucune mention ne leur soit faite. Je veux prendre cette minute pour féliciter une de ces familles d'artisans de la Ferme Pellerat à Saint-Roch-des-Aulnaies, les frères Gervais et Jean-Guy Pelletier ainsi que tous les membres de leur famille qui ont remporté les grands honneurs lors du 128^e concours de l'Ordre national du mérite agricole québécois, soulignant leur travail exemplaire comme producteurs laitiers au Québec.

La Ferme Pellerat a non seulement reçu le Mérite Promutuel Assurance de la prévention, mais elle s'est classée au premier rang national et régional de la médaille d'or.

À ces gens vaillants qui se lèvent tous les matins et pour qui l'inquiétude règne en ce qui a trait à la gestion de l'offre au pays, je tiens à réitérer mon appui inconditionnel et ma grande fierté de les représenter.

Félicitations à Gervais, Jean-Guy, Lucie et Sophie, et bravo à tous les agriculteurs!

* * *

●(1410)

[Traduction]

L'ANNIVERSAIRE DES ÉMEUTES ANTI-SIKHES

M. Raj Grewal (Brampton-Est, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour marquer le 33^e anniversaire des événements tragiques qui se sont produits à New Delhi en novembre 1984. Je tiens à être clair. Ces massacres orchestrés contre la communauté sikhe ont causé la perte de milliers de vies et sont une atrocité à l'égard de laquelle justice n'a jamais été rendue. Après 33 années et en dépit de nombreuses enquêtes, les responsables de ce carnage n'ont toujours pas été traduits en justice. Des mères ont perdu leur fils, des gurdwaras ont été incendiés, et des familles entières ont été décimées.

Reconnaître l'intention malveillante qui a sous-tendu le massacre représente le premier pas vers la réconciliation. La recherche de la vérité et de la réconciliation a été grandement bénéfique pour le Canada, et peut aussi l'être pour l'Inde. Nous devons constamment défendre les droits de la personne, la justice et la vérité, ici comme à l'étranger.

* * *

LE PRÉSIDENT DE LA COLOMBIE

L'hon. Pablo Rodriguez (Honoré-Mercier, Lib.): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour souhaiter la bienvenue au Canada au président de la Colombie, Son Excellence Juan Manuel Santos Calderon. Le Canada et la Colombie sont des partenaires commerciaux clés dans les Amériques et dans la région du Pacifique, avec un engagement commun à l'égard du commerce progressiste.

[Français]

Alors que la Colombie est présentement engagée dans un processus de paix historique, cette visite nous offre l'occasion de poursuivre dans cette voie et de consolider les relations dans des secteurs clés tels que la sécurité, le commerce et le développement.

[Traduction]

Ce matin, le président a planté un caryer cordiforme à la résidence de la gouverneure générale pour commémorer sa visite officielle au Canada. La résistance et la longévité du caryer cordiforme symbolisent bien la relation importante et croissante entre le Canada et la Colombie.

[Français]

De la part de tous les Canadiens, j'aimerais souhaiter la bienvenue au président Juan Manuel Santos Calderón.

[Le député s'exprime en espagnol ainsi qu'il suit:]

Bienvenido señor presidente. Que viva Colombia, y que viva Canadá!

* * *

[Traduction]

LES COURTIERS EN HYPOTHÈQUES

M. Pat Kelly (Calgary Rocky Ridge, PCC): Monsieur le Président, je souhaite la bienvenue aux membres de l'industrie du courtage hypothécaire qui visitent la Colline aujourd'hui. J'ai travaillé dans ce domaine pendant 20 ans et j'ai pu voir à quel point les courtiers ont réduit les coûts pour les consommateurs et élargi l'éventail d'options qui leur sont offertes. Les courtiers en hypothèques ont aidé de nombreux Canadiens à accéder à la propriété et à la rendre plus abordable pour beaucoup d'autres.

Les courtiers s'inquiètent des modifications que le gouvernement a apportées l'an dernier, qui augmentent les coûts associés aux prêts hypothécaires, limitent les choix offerts et excluent du marché beaucoup d'acheteurs d'une première maison. Par ailleurs, bon nombre d'entre eux font partie des milliers de propriétaires de petites entreprises que l'actuel ministre des Finances a insultés l'été dernier en les accusant d'utiliser le statut de société privée pour éviter de payer de l'impôt, alors qu'il cachait ses propres biens et ses conflits d'intérêts aux Canadiens.

J'encourage les députés de tous les partis à rencontrer des conseillers en prêts hypothécaires cette semaine et je presse le ministre des Finances de cesser de compliquer la vie des acheteurs de maison et des petits entrepreneurs du Canada.

* * *

LE MOIS DE L'HISTOIRE DES FEMMES

Mme Ruby Sahota (Brampton-Nord, Lib.): Monsieur le Président, nous approchons de la fin du Mois de l'histoire des femmes, et je veux prendre un instant pour parler de ce que ce mois a signifié pour moi. C'est une occasion de célébrer les réalisations de pionnières qui ont façonné le Canada et qui m'ont inspirée de bien des façons. Si ces femmes ne m'avaient pas ouvert la voie, je ne serais pas ici, au Parlement, aujourd'hui. Je pense notamment à Nellie McClung, qui s'est battue pour que les femmes soient reconnues comme des personnes en vertu de la loi, et à Sarjit Siddoo, qui est devenue en 1950 la première Indo-Canadienne à être diplômée en médecine.

Questions orales

Au cours de ce mois, nous rendons hommage aux femmes du passé, mais nous devons aussi encourager les femmes et les jeunes filles à se battre pour venir à bout des obstacles auxquels, même en 2017, elles continuent de se heurter. Cette année, j'aimerais saluer l'initiative des ladoos roses et ses bénévoles, comme Harbir Singh. L'organisme responsable de cette initiative encourage les familles à s'élever contre les pratiques sexistes en donnant des exemples de familles qui l'ont déjà fait. Les bénévoles racontent l'histoire de vraies femmes de l'Asie du Sud qui ont rompu avec la tradition en remplissant des rôles habituellement réservés aux hommes. En agissant ainsi, elles facilitent la tâche de toutes les personnes qui souhaitent remettre en cause...

Le Président: Le député de Victoria a la parole.

* * *

LE JOUR DU SOUVENIR

M. Murray Rankin (Victoria, NPD): Monsieur le Président, à l'approche du jour du Souvenir, je tiens à remercier les filiales de la Légion royale canadienne de partout au pays. Je salue particulièrement celles qui sont situées dans ma circonscription, Victoria, soit les filiales Britannia, Trafalgar/Pro Patria et Public Service 127, dont je fais fièrement partie.

L'organisation des services commémoratifs représente un énorme travail. Je tiens donc à remercier les bénévoles, les anciens combattants et leur famille respective. Cette année, je ne pourrai pas assister aux services du jour du Souvenir avec mes amis de la Légion. J'aurai, en effet, l'honneur de me rendre à Passchendaele, en Belgique, pour rendre hommage aux soldats qui ont combattu et qui ont donné leur vie pour notre pays.

Le jour du Souvenir se prête à une réflexion sur la paix. Je tiens donc à souligner le travail de tous ceux qui oeuvrent en vue d'interdire les armes nucléaires, qu'il s'agisse de groupes locaux comme le Peace and Disarmament Network de l'île de Vancouver ou de groupes comme la Campagne internationale pour l'abolition des armes nucléaires, qui a reçu cette année le prix Nobel de la paix.

En hommage à ceux qui ont tant sacrifié pour notre pays, continuons de travailler afin que les générations futures n'aient jamais plus à faire les énormes sacrifices qu'ont connus les Canadiens d'hier et d'aujourd'hui.

* * *

● (1415)

LE DIABÈTE

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole pour souligner l'arrivée du Mois de la sensibilisation au diabète, le mercredi 1^{er} novembre. Le diabète a maintenant atteint le stade d'épidémie au Canada. Un Canadien sur trois est aujourd'hui atteint de diabète ou de prédiabète, ce qui comprendrait environ 1,5 million de cas non diagnostiqués. Qu'il s'agisse du diabète de type 1 ou de celui de type 2, de nombreux Canadiens connaissent les incidences qu'a la maladie sur les activités quotidiennes, et c'est pourquoi ils sont nombreux à s'étonner de la décision du gouvernement libéral actuel de retirer, sans raison, l'accès au crédit d'impôt pour personnes handicapées aux personnes atteintes de diabète de type 1.

Je demande à mes collègues de joindre leur voix à la mienne pour demander à la ministre responsable de l'Agence du revenu du Canada de mettre immédiatement fin à cette réinterprétation injuste et inhumaine de la politique relative à ce crédit d'impôt en ce qui concerne les personnes atteintes de diabète ou d'un autre handicap.

[Français]

LA SEMAINE NATIONALE DE L'IMMIGRATION FRANCOPHONE

M. Francis Drouin (Glengarry—Prescott—Russell, Lib.): Monsieur le Président, cette semaine nous célébrons la 5^e édition de la Semaine nationale de l'immigration francophone. L'immigration est cruciale à la vitalité des communautés francophones comme la mienne. J'aimerais souligner le travail exceptionnel de l'Assemblée de la francophonie de l'Ontario, de l'Association canadienne française de l'Alberta et du Réseau de soutien à l'immigration francophone de l'Est de l'Ontario. Le travail fait par ces organismes est indispensable.

Je suis fier de faire partie de ce gouvernement qui prend cet enjeu au sérieux. Notre gouvernement s'est engagé à soutenir et à renforcer la vitalité des communautés francophones en situation minoritaire, notamment, en augmentant le nombre de nouveaux arrivants francophones qui s'installent dans ces communautés. Nous avons aussi renouvelé le programme Mobilité francophone qui encouragera l'entrée des travailleurs francophones hautement qualifiés dans nos communautés.

Nous continuerons de nous appuyer sur des organismes, comme l'Assemblée de la francophonie de l'Ontario, afin d'apporter des solutions pratiques pour atteindre notre objectif.

À tous les nouveaux arrivants francophones, je dis: bienvenue chez vous!

QUESTIONS ORALES

[Traduction]

L'ÉTHIQUE

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, la loi interdit aux ministres de posséder des actions ou des placements, à moins qu'ils soient placés dans une fiducie sans droit de regard.

Le ministre des Finances s'est fait prendre la main dans le sac et, selon différentes sources, au moins quatre autres ministres abuseraient de la même échappatoire que lui pour demeurer en contrôle de leurs investissements.

Ma question pour le premier ministre est on ne peut plus simple. De quels ministres s'agit-il?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, tous les députés s'en remettent à la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique pour bien respecter les règles et organiser leurs affaires de façon à répondre aux attentes qu'ont les Canadiens quant aux agissements de tous les parlementaires.

Il ne faut pas oublier que la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique a fait des recommandations aux députés de tous les partis, comme c'était le cas lors des législatures précédentes. Les mécanismes dont se sert actuellement le ministre des Finances sont très semblables à ceux qui ont servi au ministre des Finances du précédent gouvernement conservateur. J'imagine qu'il a suivi ce que la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique...

Le Président: Le chef de l'opposition a la parole.

Questions orales

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, nous savons que le ministre des Finances utilisait une échappatoire pour protéger 5 millions de dollars qu'il avait faits par le biais de son entreprise familiale cotée en bourse. Or, nous apprenons maintenant que quatre autres ministres du Cabinet du premier ministre utilisent la même échappatoire.

Ma question est très simple. Qui sont ces ministres?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, c'est précisément pour éviter les campagnes de dénigrement dans le cadre desquelles des attaques personnelles sont lancées que nous avons une commissaire qui régit tous les députés et discute avec eux pour s'assurer que les règles sont respectées.

Le ministre des Finances et tous les ministres à la Chambre suivent les conseils et les recommandations de la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique, tout comme le faisaient les ministres du gouvernement conservateur précédent. C'est ce qui permet aux Canadiens de continuer d'avoir confiance en ce que les députés font à la Chambre.

[Français]

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, le ministre des Finances a trouvé des échappatoires pour que sa compagnie demeure sous son contrôle. Maintenant, on apprend que d'autres ministres ont fait la même chose.

La question est très simple: que le premier ministre nous dise qui sont ces autres ministres.

• (1420)

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, tous les députés de la Chambre travaillent avec la commissaire pour s'assurer de suivre les règles et de répondre aux attentes des Canadiens en ce qui a trait à nos fortunes personnelles, à nos avoirs et à nos biens.

Nous allons toujours suivre les règles et les recommandations de la commissaire, tout comme l'ancien ministre des Finances conservateur a suivi les conseils de la commissaire et a fait la même chose que l'actuel ministre des Finances.

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, nous allons essayer encore.

Les Canadiens ont le droit de savoir qui sont les autres ministres qui n'ont pas placé leurs avoirs dans une société sans droit de regard, comme le veut la loi.

Alors, encore une fois, de qui s'agit-il?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, de ce côté-ci de la Chambre, nous avons confiance dans le travail et les conseils de la commissaire à l'éthique. Nous suivons ceux-ci, tout comme je m'attends à ce que les députés d'en face les suivent. Les Canadiens s'attendent à ce que tous les parlementaires suivent ses conseils.

Je peux assurer aux Canadiens que, malgré les attaques personnelles de nos adversaires, tout le monde suit les conseils et tout le monde a confiance en la commissaire.

[Traduction]

L'hon. Andrew Scheer (chef de l'opposition, PCC): Monsieur le Président, il est extrêmement important de savoir qui sont ces ministres. Comme le ministre des Finances, ils pourraient tirer profit d'investissements qu'ils ont faits et d'actions qu'ils possèdent tout en prenant des décisions qui pourraient avoir une incidence sur la valeur de leurs actifs.

Si le premier ministre est si fier et certain que ces ministres suivent toutes les règles, pourquoi refuse-t-il de les nommer?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, la Chambre est un endroit constructif en raison du dialogue qu'elle permet d'entretenir. L'opposition a la responsabilité de questionner et de critiquer le gouvernement pour veiller à ce que nous agissions tous dans l'intérêt des Canadiens.

Cela dit, nous avons une commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique dont le rôle est de s'assurer que malgré toutes les attaques personnelles de bas niveau, les Canadiens peuvent avoir confiance que les gens suivent les règles et s'acquittent de leurs responsabilités. Voilà exactement ce qui s'est produit.

Les conservateurs ne savent pas de quoi parler d'autre, parce que le Canada se porte si bien, la classe moyenne s'accroît et les gens...

[Français]

Le Président: À l'ordre. L'honorable député de Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques a la parole.

[Traduction]

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Monsieur le Président, il y a peut-être quelque chose qui cloche avec mon oreillette parce que chaque fois que le premier ministre prend la parole, tout ce que j'entends, c'est: « Nous avons droit à tout ce qui nous est dû. »

La commissaire à l'éthique a bel et bien dit que d'autres ministres, en plus du ministre des Finances, pourraient avoir profité des mêmes échappatoires dans la Loi sur les conflits d'intérêts. Alors que le premier ministre avait affirmé qu'il imposerait les normes les plus sévères à ses ministres, nous constatons qu'il ne peut même pas leur faire respecter le strict minimum.

J'ai une question très simple à poser, encore une fois, au premier ministre. Qui sont les autres ministres dont parle la commissaire?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, de ce côté-ci de la Chambre, en plus de suivre les conseils donnés par la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique, comme l'a dit le ministre des Finances, nous sommes prêts à aller au-delà de ses recommandations initiales.

Ce sont les faits. Les attaques des conservateurs et des néo-démocrates sur une question personnelle ne sont qu'une distraction. Étant donné que l'économie va bien et que les Canadiens jouissent des retombées de la croissance, ils en sont réduits à parler de nous.

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Monsieur le Président, la semaine dernière, ils ont fait de la commissaire à l'éthique un bouc émissaire. Aujourd'hui, ils se cachent derrière elle.

Le fait est qu'ils n'arrivent même pas à respecter les normes minimales d'éthique. Cinq ministres profitent de l'échappatoire dans la Loi sur les conflits d'intérêts. Le gouvernement a voté contre la proposition du NPD la semaine dernière visant à l'éliminer. Maintenant que nous savons que plusieurs ministres libéraux tirent profit de cette échappatoire, le premier ministre souhaitera peut-être revoir sa position. Le premier ministre va-t-il suivre les conseils de la commissaire à l'éthique et éliminer l'échappatoire?

Questions orales

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, de côté-ci de la Chambre, non seulement nous appuyons la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique, mais nous suivons ses conseils. C'est quelque chose que les députés d'en face ne semblent pas être en mesure de comprendre puisqu'ils critiquent constamment le travail qu'elle a fait et les conseils qu'elle a donnés aux parlementaires.

Quand nous arrivons à la Chambre, nous suivons les conseils de la commissaire parce que c'est ce que nous devons faire. C'est ce à quoi les Canadiens s'attendent de nous. Ces attaques personnelles n'ont lieu que parce que les députés d'en face n'ont rien d'autre à dire. C'est pourquoi ils sont obsédés par nous, alors que nous travaillons pour les Canadiens.

• (1425)

[Français]

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Monsieur le Président, la semaine dernière, la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique nous a écrit pour nous indiquer qu'elle aussi avait des inquiétudes par rapport au fait que le ministre des Finances aurait parrainé le projet de loi C-27 qui aurait bénéficié à Morneau Shepell. C'est comme si le ministre des Ressources naturelles contrôlait une compagnie gazière ou pétrolière; il serait en situation de conflit d'intérêts.

Ma question est donc celle-ci: est-ce que les ministres identifiés par la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique pourraient également se retrouver en conflit d'intérêts?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, quand les députés sont élus et quand les gens deviennent ministres, ils consultent la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique pour s'assurer qu'ils sont en train de suivre ses recommandations et qu'ils sont à la hauteur des règles que les Canadiens s'attendent à ce que les députés de la Chambre suivent. C'est exactement ce que nous avons fait et c'est ce que nous allons continuer de faire. Si nos amis en face n'ont rien d'autre à dire ou à critiquer, c'est parce que cela va très bien pour l'économie canadienne et pour la classe moyenne.

* * *

[Traduction]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD): Monsieur le Président, Setsuko Thurlow, une survivante d'Hiroshima et une grande Canadienne, recevra le prix Nobel de la paix au nom de la Campagne internationale pour l'abolition des armes nucléaires. Setsuko Thurlow a joué un rôle de premier plan dans l'adoption par l'ONU du traité historique d'interdiction des armes nucléaires. Selon elle, le refus du premier ministre de signer le traité illustre un manque de courage. Le premier ministre prendra-t-il conscience de cette menace mondiale pour l'humanité et participera-t-il au traité d'interdiction des armes nucléaires?

Le très hon. Justin Trudeau (premier ministre, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi d'avoir l'occasion de prendre la parole à la Chambre et de féliciter Mme Thurlow pour ses années de militantisme à l'égard d'un enjeu qui lui tient à coeur, et qui intéresse tout autant de nombreux Canadiens et le gouvernement.

Nous savons que nous devons continuer d'avancer et de réduire le nombre d'armes nucléaires dans le monde afin de veiller à ce que nos enfants et nos petits-enfants soient en sécurité. C'est la raison pour laquelle nous sommes si fiers de faire preuve de leadership en ce qui

concerne le traité sur l'interdiction de la production de matières fissiles, qui oriente tant les pays possédant des armes nucléaires que ceux qui n'en possèdent pas sur la voie du désarmement. Nous continuerons de nous concentrer sur cet objectif parce que nous savons que nous devons créer un monde exempt d'armes nucléaires.

* * *

[Français]

L'ÉTHIQUE

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Monsieur le Président, c'est maintenant au tour du président de l'Institut sur la gouvernance, Yvan Allaire, de déposer un jugement sans équivoque sur les conflits d'intérêts du ministre des Finances. Yvan Allaire a déclaré à RDI, la semaine passée, que depuis deux ans, il y avait sans aucun doute un conflit concernant le ministre des Finances.

Si le ministre des Finances prétend toujours qu'il n'a rien à cacher, peut-il nous le prouver en nous disant ce qu'il détient dans la compagnie à numéro 2135042 Ontario Inc.?

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, tel qu'il est attendu de tous les parlementaires à la Chambre, le ministre des Finances, dès son entrée en fonction, a rencontré la commissaire à l'éthique pour s'assurer de respecter toutes les lois qui nous gouvernent à la Chambre. Il a suivi toutes les recommandations qu'elle lui a émises, notamment celle de mettre en place un mur pour prévenir les conflits d'intérêts.

La semaine dernière, il a annoncé qu'il allait encore plus loin en se départant de toutes ses actions et en plaçant ses avoirs dans une fiducie sans droit de regard. Le ministre des Finances a toujours agi et a toujours travaillé avec la commissaire à l'éthique, et il va continuer de le faire. Je rappelle que c'est la commissaire qui est en charge de préserver l'intégrité des parlementaires et la confiance des Canadiens en notre institution.

M. Alain Rayes (Richmond—Arthabaska, PCC): Monsieur le Président, tout en répétant qu'il n'est pas en conflit d'intérêts, le ministre des Finances multiplie les gestes qui prouvent tout simplement le contraire. Le 27 octobre dernier, Yvan Allaire en a rajouté en affirmant que, dès son arrivée en politique, il aurait été sage, même obligatoire que le ministre des Finances vende toutes ses actions.

S'il est vraiment honnête, le ministre des Finances peut-il nous dire ce qu'il détient dans cette autre compagnie à numéro, 2070689 Ontario Ltd.?

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Finances, comme tous les parlementaires à la Chambre, a travaillé avec la commissaire à l'éthique, qui lui a fait des recommandations quand il est entré en fonction et qui lui a confirmé qu'il respectait les règles et les lois qui nous gouvernent.

Le ministre des Finances va continuer de travailler avec la commissaire à l'éthique pour s'assurer de respecter les règles qui nous régissent en toute transparence et en pleine conformité. Je pense que nous pouvons être fiers du travail du ministre des Finances qui, ces deux dernières années, a accompli davantage de choses pour l'économie canadienne que n'en a accompli le gouvernement précédent conservateur en 10 ans. Il a créé 450 000 emplois et a réduit la pauvreté infantile de 40 %. Nous sommes très fiers de notre ministre des Finances.

Questions orales

●(1430)

[Traduction]

L'hon. Candice Bergen (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, nous savons une chose, le ministre des Finances possède plusieurs autres sociétés à numéro et aux avoirs secrets. Malheureusement, nous ne pouvons pas croire que le ministre fera ce qu'il faut, surtout s'il pense que personne ne le voit. La façon dont il a caché ses actions dans la compagnie Morneau Shepell au cours des deux dernières années le montre clairement. Le ministre des Finances va-t-il faire preuve de transparence envers les Canadiens et divulguer ses avoirs dans sa société à numéro 2254165 Ontario Inc.?

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, la commissaire à l'éthique a le devoir de préserver l'intégrité du Parlement et la confiance que les Canadiens lui accordent. À l'instar de tous les autres parlementaires, le ministre des Finances a collaboré avec la commissaire à l'éthique et a suivi ses recommandations, allant même plus loin que ce qu'elle recommandait. Le ministre des Finances collaborera toujours avec la commissaire à l'éthique pour s'assurer que toutes les règles sont suivies.

L'hon. Candice Bergen (Portage—Lisgar, PCC): Monsieur le Président, le ministre des Finances s'est enlisé dans un cloaque étique qu'il a lui-même créé et il semble tout à fait satisfait d'y rester. Il s'est fait prendre en train de tromper les Canadiens sur les actions qu'il détient dans sa société Morneau Shepell. Maintenant, il veut qu'on le croie alors même qu'il a des millions de dollars d'autres avoirs cachés dans ces sociétés à numéro, comme la société 1446977 Ontario Inc. Qu'y a-t-il dans cette dernière?

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Finances a toujours collaboré de façon franche et transparente avec la commissaire à l'éthique. Il a suivi ses recommandations et ce qu'elle considérait comme la meilleure mesure de conformité, à savoir un écran pour prévenir les conflits d'intérêts qui a été d'emblée mis en place. Cette mesure a été jugée suffisante pour Denis Lebel lorsqu'il était ministre et pour la députée de Milton lorsqu'elle était ministre. Voilà ce qu'a toujours fait le ministre des Finances, il a suivi les recommandations de la commissaire à l'éthique.

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Monsieur le Président, quand le premier ministre s'est réveillé ce matin et a vu en première page du *Globe and Mail* un gros titre accrocheur selon lequel quatre autres ministres cachent des actions dans des sociétés à numéro, il a dû être si inquiet qu'il a dû convoquer une réunion dans la pièce du troisième étage, autour de la grande table ovale, et il a dû ordonner: « Que les ministres qui ont des actions cachées dans des sociétés à numéro lèvent la main. » Qui a levé la main?

[Français]

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, ce qui est attendu de tous les parlementaires et de tous les ministres, c'est qu'ils travaillent avec la commissaire à l'éthique, en laquelle nous avons la plus grande foi et envers qui nous avons le plus grand respect, pour s'assurer de préserver l'intégrité du Parlement. C'est ce que tous les parlementaires de ce côté-ci de la Chambre ont toujours fait, c'est-à-dire travailler de manière très transparente avec la commissaire à l'éthique.

[Traduction]

L'hon. Pierre Poilievre (Carleton, PCC): Monsieur le Président, le ministre des Finances est l'un de ceux qui ont levé la main. Pendant le week-end, il a fait la déclaration suivante: « S'il y a quelque chose que je peux faire pour que les gens aient totalement confiance, je le ferai. » Il parlait de sa situation en matière de conflit d'intérêts. Une chose qu'il pourrait faire serait de dire ce qu'il cache dans ses multiples entreprises à numéro et fonds en fiducie.

Le ministre pourrait-il par exemple nous dire ce qu'on peut trouver dans la société 2070689 Ontario Limited?

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, le ministre des Finances continuera de faire ce qu'il a toujours fait pour pouvoir bien servir les Canadiens. Il continuera de collaborer avec la commissaire à l'éthique pour se conformer à toutes les règles et de suivre ses recommandations. Il a indiqué qu'il en ferait même davantage.

Si je puis me permettre, j'aimerais rafraîchir la mémoire du député. L'ancien ministre des Finances, Joe Oliver, était l'unique propriétaire d'une société qui détenait des titres cotés en bourse. Le député lui-même, qui représentait à l'époque la circonscription de Nepean-Carleton et qui était ministre de la Réforme démocratique, n'a jamais donné suite aux recommandations qui lui ont été adressées par la commissaire à l'éthique.

Les députés d'en face font preuve d'une certaine hypocrisie et d'une bonne dose d'amnésie. Cependant, je comprends tout à fait qu'ils veuillent oublier leurs 10 années au pouvoir. Des millions de Canadiens essaient de les oublier aussi.

* * *

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Mme Hélène Laverdière (Laurier—Sainte-Marie, NPD): Monsieur le Président, la semaine dernière, nous avons appris que la contribution canadienne aux missions de maintien de la paix est à son plus bas depuis les années 1950. Selon Radio-Canada, les fonctionnaires de l'ONU trouvent que les actions de ce gouvernement ne correspondent pas aux priorités de l'ONU pour le maintien de la paix. Dans deux semaines, le Canada accueillera le monde à Vancouver pour une conférence sur le maintien de la paix, et nous n'avons rien à offrir. Quand est-ce que ce gouvernement va faire ce qu'il a promis, ce que l'ONU a demandé, ce à quoi le monde s'attend de la part du Canada et faire...

●(1435)

Le Président: À l'ordre. La parole est à l'honorable secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères.

M. Matt DeCoursey (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, nous croyons fermement que le Canada a un rôle important à jouer sur la scène internationale. Nous sommes fiers de notre bilan, et les Canadiens s'attendent à ce que nous fassions cette contribution internationale. C'est pourquoi nous nous sommes engagés à fournir un demi-milliard de dollars et 600 troupes pour les opérations de paix. Nous le faisons avec une certaine prudence, comme les Canadiens s'y attendent.

Questions orales

[Traduction]

M. Randall Garrison (Esquimalt—Saanich—Sooke, NP): Monsieur le Président, je suis certain que, plutôt que de célébrer le premier anniversaire d'une autre promesse libérale, les Canadiens préféreraient célébrer une contribution de leur pays au maintien de la paix. Malheureusement, cette contribution a été minimale pendant les mandats des libéraux et des conservateurs. Néanmoins, le Canada sera quand même l'hôte, le mois prochain, d'un sommet sur le maintien de la paix, car il a laissé entendre qu'il enverrait un fort contingent participer aux opérations de maintien de la paix de l'ONU.

Plus d'un an s'est écoulé depuis que le ministre de la Défense nationale s'est engagé à fournir un maximum de 600 membres des Forces armées canadiennes et 150 policiers, mais le gouvernement ne s'est toujours pas engagé à participer à une mission de l'ONU en particulier.

Quand les Canadiens peuvent-ils espérer voir les libéraux tenir leur promesse pour ce qui est du maintien de la paix?

M. Matt DeCoursey (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, comme je viens de l'indiquer, le Canada sait qu'il a un rôle important à jouer sur la scène internationale. Nous sommes fiers de nos traditions de maintien de la paix, et les Canadiens s'attendent à ce que nous fassions une contribution. Voilà pourquoi nous avons prévu un demi-milliard de dollars et 600 militaires pour reprendre notre participation aux opérations de maintien de la paix.

Nous ne nous pressons pas pour prendre cette décision importante, car il faut déterminer quel serait l'endroit où la participation du Canada serait la plus utile. C'est ce que les Canadiens attendent de nous.

* * *

[Français]

L'ÉTHIQUE

L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC): Monsieur le Président, nous avons soulevé, à maintes reprises, nos préoccupations concernant le rôle du ministre des Finances avec le parrainage du projet de loi C-27. Nous avons appris, dernièrement, que c'est la même chose du côté de la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique. Elle se pose des questions, parce que le ministre des Finances ne s'est pas récusé des discussions entourant le projet de loi C-27. Ma question est bien simple: le ministre des Finances peut-il admettre qu'il est en conflit d'intérêts et que cache-t-il aux Canadiens?

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, tel qu'il est attendu de tout parlementaire, nous avons une parfaite confiance en la commissaire au conflit d'intérêts et à l'éthique, pour qu'elle trace la voie à suivre pour les parlementaires, les secrétaires parlementaires, les ministres. De ce côté-ci de la Chambre, nous travaillerons toujours de manière transparente avec la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique. Nous suivrons toujours ses recommandations et c'est ce que le ministre des Finances a fait. Il peut maintenant continuer de servir les Canadiens, tel qu'il le fait avec brio depuis deux ans.

L'hon. Maxime Bernier (Beauce, PCC): Monsieur le Président, je me réjouis que la commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique donne suite à nos préoccupations et fasse enquête. Nous espérons que cette enquête va faire en sorte de mettre au jour toutes les affaires louches du ministre des Finances, en commençant par sa compagnie *offshore* et ses nombreuses compagnies à numéro. Après

avoir été pris dans ces conflits d'intérêts, le ministre a soudainement admis, la semaine dernière, qu'il s'était mis en position de conflit d'intérêts, parce qu'il a dit qu'il allait remettre les profits qu'il a faits par suite de son action à une entreprise...

Le Président: L'honorable secrétaire parlementaire du ministre des Finances a la parole.

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, pour conclure ce que le député disait, le ministre des Finances a en effet annoncé qu'il allait donner tous les profits, depuis son entrée en pouvoir jusqu'à aujourd'hui, de ses actions dans Morneau Shepell à la charité. Je pense que c'est une très belle chose qui montre l'intérêt du ministre des Finances à servir le public, lui qui a laissé le secteur privé pour servir le public depuis deux ans et qui l'a fait remarquablement bien en faisant croître cette économie, en réduisant les inégalités et en donnant la prospérité inclusive à tous les Canadiens.

[Traduction]

M. John Brassard (Barrie—Innisfil, PCC): Monsieur le Président, le ministre devra faire don à une oeuvre de bienfaisance des 300 000 \$ qu'il a gagnés aujourd'hui et des 10 000 \$ qu'il a gagnés depuis le début de la période des questions.

D'ailleurs, le lendemain de la présentation du projet de loi C-27, la valeur des actions de Morneau Shepell a soudainement augmenté de 5 %. De sa propre admission, le ministre des Finances a réalisé un profit de 5,5 millions de dollars rien que sur ses actions de Morneau Shepell depuis son élection. La commissaire à l'éthique est si préoccupée qu'elle enquête maintenant sur la participation du ministre au projet de loi C-27.

Comment le ministre a-t-il pu trahir ainsi les Canadiens pour ses propres intérêts financiers et ceux de son entreprise familiale?

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, comme je l'ai mentionné, le ministre des Finances a toujours collaboré ouvertement avec la commissaire à l'éthique et suit ses recommandations, dont celle visant à établir un écran pour éviter les conflits d'intérêts. Cette mesure a été mise en place et décrite par la commissaire à l'éthique comme la meilleure mesure possible de conformité. Elle était suffisante pour la députée de Milton et suffisante pour Denis Lebel lorsqu'il faisait partie du Cabinet.

• (1440)

M. John Brassard (Barrie—Innisfil, PCC): Monsieur le Président, de toute évidence, le ministre n'a demandé aucun conseil à Mme Dawson lorsqu'il a présenté le projet de loi C-27.

Le ministre voudrait nous faire croire que tout va bien, qu'il a respecté toutes les règles et qu'il a tout dévoilé à la commissaire à l'éthique. Eh bien, celle-ci ne serait pas en train de mener une enquête sur le ministre si c'était le cas.

Soit le ministre a omis de divulguer l'ensemble de ses avoirs à la commissaire à l'éthique, soit — ce qui devient de plus en plus évident — il a volontairement et sciemment choisi de ne pas tenir compte de ses conseils. Alors, qu'en est-il?

M. Joël Lightbound (secrétaire parlementaire du ministre des Finances, Lib.): Monsieur le Président, il n'a pas ignoré les conseils de la commissaire à l'éthique. Il a toujours suivi ses recommandations. Lorsqu'il est entré en fonction, il y a deux ans, il a rencontré la commissaire à l'éthique afin de mettre en place un écran visant à prévenir les conflits d'intérêts. Cette façon de procéder était assez bonne pour les ministres conservateurs lorsqu'ils étaient au pouvoir.

Questions orales

Le ministre des Finances a déclaré qu'il irait plus loin. Il a dit qu'il placerait ses avoirs dans une fiducie sans droit de regard, qu'il se départirait de toutes ses actions de Morneau Shepell et qu'il ferait don à des organismes de bienfaisance du montant lié à leur appréciation. Il a dit vouloir se concentrer sur le travail important qu'il accomplit depuis deux ans, c'est-à-dire servir le public et faire croître l'économie. C'est quelque chose que les conservateurs n'ont jamais réussi à faire au cours de leurs années au pouvoir.

* * *

[Français]

LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Monsieur le Président, à l'encontre des conclusions du rapport sur la sécurité aérienne, des documents internes de Transports Canada nous apprennent que ce ne sont plus les inspecteurs du ministère qui évalueront les compétences des pilotes mais bien les compagnies aériennes elles-mêmes. Comme sous les conservateurs, les libéraux continuent de se fier à l'autoréglementation et à réduire les budgets des inspections. C'est à croire que les libéraux n'ont rien appris de la tragédie de Lac-Mégantic.

Le ministre entend-il annuler cette décision dangereuse?

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, non, nous n'entendons pas changer cette règle. Pour nous, la sécurité des passagers est toujours une grande priorité. Je veux corriger mon collègue: nous n'éliminons pas les vérifications des pilotes vérificateurs des lignes aériennes. Il a mal compris ce que nous avons décidé de faire. Nous vérifions de temps en temps, en nous basant sur le risque, si la sécurité des lignes aériennes fonctionne bien. C'est une approche beaucoup plus intelligente, et c'est l'approche que notre gouvernement a adoptée pour assurer la sécurité de nos passagers.

[Traduction]

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Monsieur le Président, selon des documents internes, Transports Canada prévoit d'arrêter d'évaluer les pilotes et transfèrera cette responsabilité aux compagnies aériennes privées. Non seulement les libéraux envisagent de privatiser nos aéroports, mais en plus ils envisagent aussi de privatiser la sécurité aérienne au Canada.

C'est ce que les conservateurs et les libéraux ont fait dans le cas de la sécurité ferroviaire et du système de salubrité des aliments. Dans ces deux cas, ce régime d'autoréglementation privée a été à l'origine de catastrophes majeures.

Y a-t-il une limite à ce que les libéraux sont résolus à privatiser?

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.): Monsieur le Président, à ce sujet, une nouvelle fois, je vais corriger ma collègue. Nous ne supprimons pas l'évaluation des pilotes vérificateurs des compagnies aériennes, qui évaluent leurs propres pilotes. Nous continuons à privilégier cette approche parce qu'elle est intelligente et basée sur le risque. C'est une manière de faire, selon nous, qui nous permettra de manière très économique de régler nos problèmes sans sacrifier la sécurité d'aucune manière.

Nous avons un ministère des Transports moderne et des méthodes de travail modernes.

* * *

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

M. Randy Boissonnault (Edmonton-Centre, Lib.): Monsieur le Président, jeudi dernier, les Albertains ont appris qu'Amazon allait

réaliser un investissement majeur dans l'économie de Calgary en s'engageant à ouvrir son septième centre de distribution au Canada. C'est une excellente nouvelle pour l'Alberta, et c'est la preuve qu'il est judicieux d'investir dans la main-d'œuvre talentueuse et qualifiée de l'Alberta.

Le ministre peut-il informer la Chambre de l'état de l'économie canadienne, étant donné que le monde tient compte de la force de cette dernière? Peut-il nous dire pourquoi il est judicieux d'investir au Canada?

L'hon. Navdeep Bains (ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député d'Edmonton-Centre de son travail acharné, de son dévouement et du fait qu'il défend avec vigueur les intérêts des Albertains.

Comme le député l'a mentionné, nous sommes très heureux d'apprendre qu'Amazon ouvrira un nouveau centre de distribution à Calgary, créant ainsi 750 emplois. C'est une bonne nouvelle pour Calgary. C'est une bonne nouvelle pour l'Alberta. C'est une bonne nouvelle pour le Canada.

C'est grâce au Plan pour l'innovation et les compétences que nous avons mis en place les conditions nécessaires. Depuis notre arrivée au pouvoir, plus de 450 000 emplois ont été créés. Nous avons un plan, et ce plan fonctionne. Nous allons mettre l'accent sur la croissance et les emplois.

* * *

LES PERSONNES HANDICAPÉES

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, il est déjà assez difficile pour les personnes atteintes de diabète de type 1 de vivre avec leur condition sans que les libéraux les privent du crédit d'impôt pour personnes handicapées et du régime enregistré d'épargne-invalidité.

Nous avons la preuve que les libéraux ont modifié le processus en mai. Pire encore, nous avons découvert qu'ils font la même chose aux personnes atteintes d'un trouble de santé mentale.

Le premier ministre a-t-il enjoint à la ministre du Revenu national de recueillir des fonds à tout prix, ou est-ce elle qui a conçu cette offensive mesquine de son propre chef?

• (1445)

[Français]

L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, notre gouvernement s'est engagé à ce que tous les Canadiens reçoivent les crédits et les prestations auxquels ils ont droit. Les approbations totales de crédits d'impôt pour les personnes ayant un handicap lié aux fonctions mentales ont atteint un niveau sans précédent l'an dernier. Nous rendons ce crédit et les soins pour la santé mentale plus accessibles. Dans le budget de 2017, nous avons permis aux infirmières et infirmiers cliniciens de remplir les demandes de leurs patients. Nous avons simplifié les formulaires et nous avons investi, dans le dernier budget, 5 milliards de dollars pour assurer un soutien en santé mentale pour jusqu'à...

Le Président: À l'ordre. L'honorable député de Louis-Saint-Laurent a la parole.

Questions orales

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, malheureusement, les Canadiens savent que l'appétit glouton des libéraux concernant le porte-monnaie des contribuables est sans limite. On savait qu'ils s'attaquaient aux gens d'affaires, on savait qu'ils s'attaquaient aux Canadiens, mais voilà qu'ils s'attaquent également aux gens qui souffrent de maladies. On l'a vu la semaine dernière pour le diabète et voilà qu'aujourd'hui on apprend que ce sont des gens qui souffrent de maladies mentales, comme la bipolarité, l'autisme, et la schizophrénie, qui sont la cible du gouvernement libéral. Les libéraux ont rendu les mesures beaucoup plus difficiles pour que les gens aient droit aux crédits d'impôt.

La question est fort simple: où est le coeur du Parti libéral quand vient le temps d'attaquer les gens malades?

L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, notre gouvernement est fermement engagé à ce que les gens reçoivent les crédits et les prestations auxquels ils ont droit. Les approbations totales de crédits d'impôt pour les personnes ayant un handicap lié aux fonctions mentales ont atteint un niveau hors du commun. Nous rendons ce crédit et les soins pour la santé mentale plus accessibles. Notre gouvernement a investi plus de 5 milliards de dollars dans le budget de 2017, ce qui va assurer un soutien à 500 000 jeunes de moins de 25 ans. Nous continuons à travailler en collaboration avec nos partenaires.

M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC): Monsieur le Président, quand nous, les conservateurs, étions au pouvoir, nous avions le coeur à la bonne place. Nous étions attentifs aux gens qui souffraient de problèmes. C'est pour cela que nous avions un crédit d'impôt pour les gens qui souffrent, les gens qui sont malades, les gens qui souffrent de diabète ou encore de maladie mentale. Voilà que le gouvernement a maintenant rendu les mesures tellement sévères que peu de gens qui souffrent ont droit à ce crédit d'impôt tout à fait logique. Voilà que le gouvernement dépense sans compter et va chercher plus d'argent dans les poches des plus humbles et des gens qui souffrent.

Pourquoi le gouvernement travaille-t-il de façon aussi médiocre en ce qui concerne les gens qui souffrent?

L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, aucune modification n'a été apportée aux critères d'admissibilité au crédit d'impôt pour les personnes handicapées pour les personnes diabétiques. Les préoccupations soulevées par les groupes sont importantes. Nous avons rencontré les groupes, nous avons continué de travailler avec eux. Je voudrais dire à mes collègues d'en face qu'au cours des 10 dernières années, ils ont coupé dans la recherche scientifique. Notre gouvernement a investi 41 millions de dollars dans la recherche pour le diabète. Nous allons continuer en ce sens.

[Traduction]

M. Pat Kelly (Calgary Rocky Ridge, PCC): Monsieur le Président, s'il n'y a eu aucune modification, pourquoi 80 % des demandes sont-elles maintenant refusées? Les libéraux effectuent une nouvelle ponction fiscale chaque semaine.

Il est déjà troublant que le ministère du Revenu national ait commencé à rejeter l'avis médical des médecins qui traitent les personnes atteintes de diabète de type 1, mais il semblerait maintenant qu'il refuse soudainement de verser des prestations aux personnes atteintes d'une maladie mentale, des personnes qui étaient admissibles à ces prestations depuis des années.

Étant donné que les libéraux augmentent les impôts et qu'ils menacent d'annuler les prestations de personnes atteintes d'une

maladie mentale, on ne peut que se demander qui sera leur prochaine victime.

[Français]

L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, notre gouvernement est fermement engagé à ce que toute la population reçoive les crédits d'impôt auxquels elle a droit.

Concernant la santé mentale, notre gouvernement va investir 5 milliards de dollars dans le budget de 2017, ce qui permettra à 500 000 jeunes de moins de 25 ans de pouvoir bénéficier de meilleurs services. En ce qui concerne le diabète, notre gouvernement a aussi investi de l'argent, contrairement au gouvernement d'en face qui a sabré dans la recherche scientifique.

Ce que les personnes diabétiques demandent, c'est...

Le Président: L'honorable députée de Windsor—Tecumseh a la parole.

[Traduction]

Mme Cheryl Hardcastle (Windsor—Tecumseh, NPD): Monsieur le Président, récapitulons. Les Canadiens autistes, bipolaires ou ayant d'autres problèmes de santé mentale et ceux qui doivent recourir à la dialyse comptent parmi les derniers groupes à se voir refuser le crédit d'impôt pour personnes handicapées en raison de modifications à l'interprétation des critères d'admissibilité par l'Agence du revenu du Canada. L'interprétation a changé à la suite des directives du cabinet de la ministre. La question est de savoir si la ministre rétablira l'interprétation originale. La ministre annulera-t-elle ses directives afin que toutes les personnes qui étaient auparavant admissibles au crédit d'impôt puissent continuer...

• (1450)

Le Président: La ministre du Revenu national a la parole.

[Français]

L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, je veux rassurer la population en lui disant qu'il n'y a eu aucune modification dans les critères d'admissibilité pour le crédit d'impôt pour les personnes handicapées.

Il n'y a eu aucune modification apportée à la loi et aucune modification dans l'interprétation de la loi, et nous allons faire en sorte que les gens continuent de recevoir les crédits auxquels ils ont droit.

* * *

LES AFFAIRES AUTOCHTONES

Mme Marjolaine Boutin-Sweet (Hochelaga, NPD): Monsieur le Président, selon les plus récentes données du Recensement de 2016, la population autochtone du pays a connu une croissance de 43 % depuis 2006. C'est quatre fois plus que la population non autochtone.

L'année dernière, un Autochtone sur cinq vivait dans un logement surpeuplé et nécessitant des réparations majeures. C'est honteux, et c'est une responsabilité fédérale.

La ministre s'engage-t-elle aujourd'hui à mettre en place une stratégie ciblée en logement autochtone, dans une réserve et hors réserve?

Questions orales

[Traduction]

L'hon. Jane Philpott (ministre des Services aux Autochtones, Lib.): Monsieur le Président, je remercie la députée d'en face d'avoir soulevé cette question très importante. Nous savons que le logement fait partie des conditions sine qua non d'une bonne qualité de vie. C'est pourquoi nous avons prévu dans le budget de 2016 un investissement de 550 millions de dollars sur 2 ans, qui a servi à appuyer le logement destiné aux Autochtones et le logement dans les réserves. Je suis heureuse de signaler à la Chambre que 8 800 unités ont déjà été construites ou sont en voie d'être bâties ou rénovées. C'est une bonne nouvelle, mais il reste encore beaucoup de travail à faire.

* * *

L'ÉTHIQUE

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Monsieur le Président, la semaine dernière, le *Calgary Herald* a révélé que le ministre des Sports avait utilisé à tort des ressources de la Chambre des communes pour appuyer la campagne menée par son père en vue d'être élu conseiller scolaire. En réponse à mes questions la semaine dernière, le secrétaire parlementaire a semblé indiquer que la commissaire à l'éthique avait été saisie de l'affaire. Toutefois, ses réponses étaient loin d'être claires.

Aujourd'hui, je vais donner une autre chance au ministre d'éclairer la Chambre. A-t-il fait approuver par la commissaire à l'éthique l'utilisation qu'il a faite des ressources de la Chambre pour aider son père à se faire élire conseiller scolaire?

L'hon. Kent Hehr (ministre des Sports et des Personnes handicapées, Lib.): Monsieur le Président, lors des élections municipales de la semaine dernière, j'ai été très fier que mon père, qui a 74 ans, se présente comme candidat au poste de conseiller scolaire pour les districts 8 et 9. Je suis fier de dire qu'il a été élu. Fort de ses 40 ans d'expérience en tant qu'enseignant, il pourra faire profiter le milieu de l'éducation publique de ses compétences et améliorer la qualité de vie de ses concitoyens. Je suis très fier de son travail. Je suis très fier d'avoir appuyé mon père. Je me conformerai à tous les avis que la commissaire à l'éthique pourrait me donner.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Je vais considérer que cela veut dire oui, monsieur le Président, que le ministre a bel et bien employé les ressources de la Chambre des communes à mauvais escient et qu'il n'a pas obtenu le feu vert de la commissaire à l'éthique.

En plus d'être un député, le ministre fait aussi partie du Cabinet, ce qui veut dire qu'il a accès à davantage de ressources. Peut-il assurer à la Chambre qu'aucune autre ressource, en plus des ressources de son bureau de circonscription ou de son cabinet, n'a servi à aider son père à se faire élire aux élections scolaires?

L'hon. Kent Hehr (ministre des Sports et des Personnes handicapées, Lib.): Monsieur le Président, je suis très fier du travail que j'ai accompli au nom des électeurs de Calgary-Centre. Comme on l'a dit très souvent, nous avons comme objectifs de faire croître l'économie et d'améliorer la qualité de vie de nos concitoyens. Je peux dire au député que j'étais très fier d'être sur place, la semaine dernière, lorsque Amazon a annoncé la création de 750 emplois dans notre coin de pays. J'espère qu'à l'avenir, il continuera de porter son attention sur des sujets plus utiles pour les électeurs de sa circonscription.

Nous suivons toutes les règles établies par la commissaire à l'éthique, et elle pourra toujours compter sur ma collaboration.

[Français]

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, PCC): Monsieur le Président, les élections municipales s'invitent au fédéral. La ministre fédérale du Développement international n'a pas jugé bon d'avertir son entourage avant de faire du porte-à-porte pour le candidat faisant partie de l'équipe de son conjoint.

La ministre peut-elle comprendre que, par sa proximité avec le chef du Renouveau sherbrookoise et le pouvoir qu'elle détient, elle peut transformer cette campagne municipale en conflit d'intérêts et, par le fait même, se retrouver avec un problème d'éthique?

S'est-elle servie de ses ressources ministérielles pour promouvoir son candidat au détriment des autres?

● (1455)

L'hon. Marie-Claude Bibeau (ministre du Développement international et de la Francophonie, Lib.): Monsieur le Président, on sait très bien qu'il est de pratique courante que les candidats et les bénévoles qui participent activement à des campagnes municipales, provinciales et fédérales collaborent entre eux. Aucune ressource n'a été utilisée lorsque j'ai fait du porte-à-porte ce samedi. À titre d'exemple, mon collègue de Sherbrooke avait comme directeur de campagne un conseiller municipal.

* * *

LES PENSIONS

Mme Alexandra Mendès (Brossard—Saint-Lambert, Lib.): Monsieur le Président, nous entendons souvent l'opposition officielle demander un ministre responsable des aînés. C'est plutôt surprenant de les voir s'agiter ainsi pour les aînés, puisque, lorsqu'ils formaient le gouvernement, ils ont fait exactement le contraire en augmentant l'âge d'admissibilité à la Sécurité de la vieillesse et au Supplément du revenu garanti, ce qui aurait mis plusieurs personnes en situation vulnérable. Ils ont aussi ignoré toute suggestion de bonifier le Régime de pensions du Canada.

Est-ce que le ministre responsable peut rappeler à la Chambre ce que notre gouvernement a fait pour assurer la dignité de nos concitoyens aînés?

L'hon. Jean-Yves Duclos (ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais débiter par remercier et féliciter ma collègue de Brossard—Saint-Lambert pour son travail remarquable en faveur de ses concitoyens et des aînés.

Le bien-être des aînés est la priorité de notre gouvernement et celle de mon ministère aussi. Depuis 2015, nous avons augmenté le Supplément de revenu garanti d'un montant allant jusqu'à 1 000 \$ pour 900 000 aînés. Nous avons ramené l'âge d'admissibilité aux prestations de la Sécurité de la vieillesse à 65 ans pour éviter à 100 000 aînés vulnérables de sombrer dans la pauvreté extrême, et nous avons bonifié le Régime de pensions du Canada.

Nous avons très hâte de continuer l'important travail d'améliorer l'inclusion sociale et économique de nos aînés.

Questions orales

[Traduction]

LE DÉVELOPPEMENT INTERNATIONAL

L'hon. Peter Kent (Thornhill, PCC): Monsieur le Président, on a trouvé un autre exemple de tunnel aménagé par le régime terroriste du Hamas, à Gaza, sous une école dirigée par l'Office de secours et de travaux des Nations unies, qui permet d'utiliser des enfants palestiniens comme boucliers humains. L'Office prétend toutefois avoir fermé l'école lorsque le tunnel a été découvert.

Le gouvernement conservateur a offert une aide humanitaire aux Palestiniens sans passer par l'Office. Cependant, les libéraux s'entêtent à donner des millions de dollars à l'Office, malgré le danger pour les enfants, et malgré le programme de haine et de terreur qui est toujours enseigné aux enfants dans les écoles dirigées par l'Office. Pourquoi?

[Français]

L'hon. Marie-Claude Bibeau (ministre du Développement international et de la Francophonie, Lib.): Monsieur le Président, je peux assurer à la Chambre que nous sommes très préoccupés par la situation actuelle, soit le fait qu'on ait trouvé un tunnel sous une école administrée par l'UNRWA. Toutes les mesures sont prises et nous faisons un suivi extrêmement rigoureux.

Dans cet environnement, ce genre d'événement peut arriver, mais ce n'est pas une raison pour condamner 30 000 employés et priver 500 000 enfants d'une bonne éducation.

* * *

[Traduction]

LES PÊCHES ET LES OCÉANS

M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NPD): Monsieur le Président, l'émission *W5* a exposé les conséquences désastreuses de l'élevage du saumon de l'Atlantique dans des cages en filet sur le saumon sauvage du Pacifique, notamment la transmission du réovirus pisciaire et de l'inflammation cardiaque et musculosquelettique. Les Premières Nations le long de la côte de la Colombie-Britannique demandent que les élevages de saumon en cage soient enlevés de la voie migratoire du saumon sauvage et que cette industrie néfaste fasse la transition vers une technologie continentale sécuritaire.

Le ministre écouterait-il les Premières Nations et les scientifiques de son propre ministère?

L'hon. Dominic LeBlanc (ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, Lib.): Monsieur le Président, la semaine dernière, j'étais en visite dans la province de mon collègue, où j'ai rencontré certains chefs des Premières Nations.

Nous comprenons et acceptons certainement la préoccupation légitime exprimée par tant de gens au sujet de ces pratiques. Voilà pourquoi le gouvernement a fait des investissements sans précédent en sciences et dans le plan de protection des océans, et qu'il travaille avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. J'ai eu un certain nombre de discussions très positives avec la ministre Popham sur la façon dont nous pourrions collaborer à cet égard. Son rapport sera publié le mois prochain et nous travaillerons avec son gouvernement afin de nous assurer que tout soit bien fait.

* * *

LE PATRIMOINE CANADIEN

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Monsieur le Président, au nom de la ministre du Patrimoine, j'ai annoncé une nouvelle extraordinaire au Cap-Breton la semaine dernière. Le Cap-

Breton est fort d'un secteur du patrimoine et d'industries culturelles à la fois dynamiques et florissantes. Dans la région, les entreprises en démarrage prennent leur envol, et nous avons annoncé d'importants investissements vendredi passé.

La ministre peut-elle dire à la Chambre quels sont les investissements effectués par le gouvernement, au Cap-Breton et partout ailleurs dans le pays?

● (1500)

L'hon. Mélanie Joly (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, je tiens à remercier le député de son travail pour les créateurs de la circonscription qu'il représente.

Dans le cadre de Canada créatif, nous investissons dans des incubateurs afin d'offrir aux entrepreneurs créatifs les outils dont ils ont besoin pour alimenter leurs idées. Nous sommes fiers d'avoir investi 5 millions de dollars dans le nouveau centre des arts, de la culture et de l'innovation du Cap-Breton, qui appuiera les créateurs et stimulera la croissance du secteur culturel de la région atlantique.

C'est une excellente nouvelle. Félicitations à mon collègue.

M. David Sweet (Flamborough—Glanbrook, PCC): Monsieur le Président, une installation aussi importante que le Monument national de l'Holocauste, situé dans la capitale nationale du Canada, qui commémore l'extermination atroce de six millions de Juifs ainsi que d'innombrables autres personnes, mérite d'être accessible tout au long de l'année. Les libéraux doivent comprendre que c'est nécessaire pour montrer notre engagement à nous rappeler toutes les vies que les nazis ont cruellement anéanties pendant l'Holocauste et à faire en sorte qu'une telle catastrophe ne se reproduise « plus jamais ».

Quand la ministre acceptera-t-elle enfin notre demande et quand permettra-t-elle que ce haut lieu soit ouvert toute l'année?

L'hon. Mélanie Joly (ministre du Patrimoine canadien, Lib.): Monsieur le Président, tout comme l'ensemble des députés, nous reconnaissons bien évidemment l'importance du Monument national de l'Holocauste parce qu'il commémore les six millions de Juifs et les autres victimes qui ont été tués pendant l'Holocauste.

Le gouvernement est résolu à créer une société plus inclusive. La Commission de la capitale nationale est responsable des activités et de la gestion au quotidien du monument. La décision en question a été prise par le Conseil d'édification du Monument national de l'Holocauste, en collaboration avec la Commission.

* * *

[Français]

LES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Monsieur le Président, le gouvernement catalan a déclaré l'indépendance, et la République de la Catalogne est née. Ce sera le 194^e pays à intégrer l'ONU. Cette déclaration est appuyée par un processus démocratique, totalement pacifique, et le « oui » l'a emporté à 90 %.

Le Canada a reconnu plusieurs pays maintenant membres de l'ONU: la République tchèque, l'Ukraine, le Soudan du Sud et même le Kosovo. Pourtant, c'est deux poids deux mesures pour ce gouvernement.

Pourquoi le Canada s'obstine-t-il à ne pas reconnaître le nouvel État catalan?

M. Matt DeCoursey (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, le Canada attache une grande importance à sa relation avec l'Espagne.

Affaires courantes

La situation en Catalogne demeure une situation interne pour l'Espagne. Le dialogue entre l'Espagne et la Catalogne à l'intérieur de la Constitution espagnole demeure la marche à suivre. Nous demandons aux deux partis de résoudre la situation pacifiquement.

Le Canada reconnaît une Espagne unie.

M. Mario Beaulieu (La Pointe-de-l'Île, BQ): Monsieur le Président, c'est une honte de voir le gouvernement canadien perdre tout sens démocratique quand il s'agit du droit à l'autodétermination des peuples.

Aujourd'hui, l'Espagne a mis à prix la tête de tous les membres indépendantistes du gouvernement catalan, légitimement élus, en les accusant de sédition et de rébellion. C'est 100 000 \$ par tête pour un grand total de 6,9 millions de dollars.

Le Canada va-t-il condamner l'Espagne pour ses actes de répression et ses attaques illégales en vertu du droit international?

M. Matt DeCourcey (secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères, Lib.): Monsieur le Président, tel que mentionné, le Canada attache une grande importance à sa relation avec l'Espagne.

La situation en Catalogne demeure une situation interne pour l'Espagne. Le dialogue entre l'Espagne et la Catalogne à l'intérieur de la Constitution espagnole demeure encore la meilleure marche à suivre. Nous demandons aux deux partis de résoudre la situation pacifiquement.

Le Canada reconnaît une Espagne unie.

* * *

L'ÉTHIQUE

M. Gabriel Ste-Marie (Joliette, BQ): Monsieur le Président, Morneau Shepell a une filiale aux Bahamas, et tous les députés libéraux votent contre la motion du Bloc québécois qui lutte contre l'évitement fiscal à la Barbade. C'est bizarre.

Morneau Shepell oeuvre dans le secteur des régimes de retraite, et tous les députés libéraux votent pour le projet de loi sur les régimes de retraite qui profite à des entreprises comme celles du ministre des Finances. C'est bizarre.

Par souci de transparence, est-ce que les députés libéraux qui ont des actions de Morneau Shepell peuvent lever la main, s'il vous plaît?

L'hon. Diane Lebouthillier (ministre du Revenu national, Lib.): Monsieur le Président, nous sommes pleinement engagés à combattre l'évasion fiscale et l'évitement fiscal abusif. La preuve, c'est que notre gouvernement a investi, au cours des deux dernières années, près de 1 milliard de dollars pour combattre l'évasion fiscale.

Notre plan produit des résultats. Nous sommes en bonne voie de récupérer 25 milliards de dollars. Nous ciblons quatre territoires par année. Nous avons transféré 627 cas aux enquêtes criminelles, 268 mandats de perquisition ont été effectués et il y a eu 78 condamnations. Qu'on me comprenne bien, c'est une priorité pour notre gouvernement...

• (1505)

Le Président: À l'ordre. La députée d'Abitibi—Témiscamingue désire invoquer le Règlement.

Mme Christine Moore: Monsieur le Président, la ministre du Revenu national, en répondant à une question, a dit que les infirmières cliniciennes pouvaient remplir les formulaires de demande de crédit d'impôt, mais ce sont seulement les infirmières

praticiennes qui peuvent le faire. Je voulais savoir si elle s'était trompée de titre ou si elle désirait...

Le Président: À l'ordre. J'ai l'impression que ce n'est pas un recours au Règlement et que c'est plutôt une question de débat.

AFFAIRES COURANTES

[Traduction]

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À DES PÉTITIONS

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): 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 six pétitions.

* * *

[Français]

LOI SUR LES ÉPAVES ET LES BÂTIMENTS ABANDONNÉS OU DANGEREUX

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.) demande à présenter le projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance.

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

* * *

LES COMITÉS DE LA CHAMBRE**JUSTICE ET DROITS DE LA PERSONNE**

M. Anthony Housefather (Mont-Royal, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 16^e rapport du Comité permanent de la justice et des droits de la personne, intitulé « Accès à la justice - Partie 2: Aide juridique ».

[Traduction]

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande que le gouvernement dépose une réponse globale à ce rapport.

[Français]

SÉCURITÉ PUBLIQUE ET NATIONALE

L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.): Monsieur le Président, j'ai l'honneur de présenter, dans les deux langues officielles, le 14^e rapport du Comité permanent de la sécurité publique et nationale concernant le projet de loi C-21, Loi modifiant la Loi sur les douanes.

[Traduction]

Le Comité a étudié le projet de loi et a convenu d'en faire rapport à la Chambre avec une proposition d'amendement.

*Affaires courantes***PÉTITIONS**

L'AIDE MÉDICALE À MOURIR

L'hon. Diane Finley (Haldimand—Norfolk, PCC): Monsieur le Président, je suis ravie de présenter une pétition au nom d'électeurs de ma circonscription, Haldimand—Norfolk, qui sont préoccupés par l'absence de protection des libertés religieuses pour les professionnels de la santé dans le projet de loi C-14, l'aide médicale à mourir, et dans l'article 14 du projet de loi C-51. Dans sa forme actuelle, l'article 14 supprimerait, dans le Code criminel, la seule disposition qui protège directement le droit des personnes de pratiquer librement leur religion, quelle qu'elle soit.

Les pétitionnaires demandent au gouvernement d'adopter une politique pour exiger qu'un examen de tous les projets de loi soit mené afin de veiller à ce qu'ils n'empiètent pas sur les droits religieux des chrétiens.

• (1510)

L'ÉDUCATION DES FILLES

M. Len Webber (Calgary Confederation, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de présenter une pétition signée par des dizaines de personnes habitant la région de Calgary. Cette pétition m'a été remise par Jeenan Kaiser, Lorna Ly, Alam Randhawa et Suzie Lee, de l'organisme ONE à l'Université de Calgary.

Les pétitionnaires exhortent le gouvernement à tenir compte du fait que 130 millions de filles partout dans le monde ne sont pas inscrites à l'école. Ils soulignent que chaque année de scolarité augmente le salaire des filles de 12 % et réduit la pauvreté. Ils font aussi remarquer que l'investissement dans l'éducation à l'étranger rapporte un rendement 10 fois supérieur au capital investi. Par conséquent, ils demandent au gouvernement de faire passer le financement par le Canada de l'éducation dans le monde de 302 millions de dollars à 592 millions de dollars d'ici 2020. Cela représente un investissement de seulement 2 ¢ par Canadien par jour et permettrait de changer les choses de manière incroyable.

LE SERVICE FERROVIAIRE VOYAGEURS D'ALGOMA

Mme Carol Hughes (Algoma—Manitoulin—Kapusking, NPDP): Monsieur le Président, j'aimerais présenter une pétition au ministre des Transports. Le service ferroviaire voyageurs d'Algoma n'a toujours pas repris du service, ce qui ne manque pas d'inquiéter les pétitionnaires, car, selon eux, la situation se répercute durement sur les habitants de la région, sur les entreprises, bref, sur tous les Canadiens qui comptaient sur ce lien ferroviaire. Ils ajoutent que, quand il y en a, les solutions de rechange ne sont pas offertes à l'année.

Les pétitionnaires, qui proviennent autant de Hornepayne que de Hearst, de Val Rita, de la nation de Constance Lake, de Kapuskasing, de Thunder Bay, de Brampton, de Port Sydney, de Geraldton, de Porcupine, de Smiths Falls, de Toronto et de l'Alberta, demandent au ministre des Transports de remettre en service le train de passagers d'Algoma.

L'ENVIRONNEMENT

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, cet après-midi, j'aimerais présenter deux pétitions signées par des habitants de Saanich—Gulf Islands.

La première demande au gouvernement, au nom de l'efficacité énergétique, de mettre à jour le Code national du bâtiment de sorte que la demande énergétique globale diminue de 15 % par rapport à aujourd'hui.

La seconde pétition, monsieur le Président, provient elle aussi d'habitants de Saanich—Gulf Islands. Pour mieux protéger les industries existantes de même que la pêche, le tourisme, les localités côtières et les écosystèmes naturels de la Colombie-Britannique, les signataires réclament l'interdiction permanente des pétroliers transportant du brut non seulement le long de la côte nord de la province, mais sur toute la côte Ouest du Canada.

LA SÉLECTION EN FONCTION DU SEXE

M. Mark Warawa (Langley—Aldergrove, PCC): Monsieur le Président, j'aurai l'honneur de présenter deux pétitions aujourd'hui.

La première, qui porte sur la violence fondée sur le sexe, fait remarquer que la discrimination contre les filles débute avant même leur naissance. Certaines personnes ont en effet recours à l'échographie pour déterminer le sexe des enfants encore dans le ventre de leur mère et mettent souvent fin à la grossesse s'il s'agit d'une fille. Au moment où on se parle, 200 millions de jeunes filles manquent ainsi à l'appel de par le monde. Les pétitionnaires demandent au Parlement de condamner la discrimination contre les filles que constitue la sélection en fonction du sexe.

L'AIDE MÉDICALE À MOURIR

M. Mark Warawa (Langley—Aldergrove, PCC): Monsieur le Président, la deuxième pétition porte sur la liberté de conscience. Des médecins et du personnel infirmier du Canada sont forcés par coercition de prendre part au suicide assisté et à l'euthanasie. Ils demandent au Parlement de protéger leur liberté de conscience.

LA TAXE SUR LE CARBONE

M. Garnett Genuis (Sherwood Park—Fort Saskatchewan, PCC): Monsieur le Président, j'ai en main une pétition signée par des électeurs de ma circonscription. La pétition souligne qu'imposer une taxe sur le carbone à l'ensemble des provinces n'est pas dans l'intérêt du Canada et que cela ne fera qu'augmenter les prix tout en faisant sortir les emplois du pays. Elle souligne également que la taxe sur le carbone n'aidera pas à protéger l'environnement, car des mesures véritablement efficaces de protection de l'environnement ne permettraient pas à des technologies et à des emplois canadiens d'être exportés vers d'autres pays moins respectueux de l'environnement. Elle mentionne également les effets négatifs qu'aura la taxe sur le carbone sur le secteur énergétique. J'invite la Chambre à se pencher là-dessus.

L'ENVIRONNEMENT

M. Kennedy Stewart (Burnaby-Sud, NPDP): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour présenter une pétition signée par des électeurs de toute la Colombie-Britannique. La pétition s'intitule « Le pipeline Trans Mountain de Kinder Morgan n'est pas dans l'intérêt de notre pays ». Les pétitionnaires s'opposent fortement au pipeline Trans Mountain, surtout en raison du nombre accru de pétroliers qui traverseront nos eaux et du fait que le bitume est très difficile à nettoyer. Les pétitionnaires demandent au gouvernement du Canada de dire non au projet d'expansion du pipeline et de mettre en place un plan énergétique national. Ils sont solidaires des personnes qui ont été arrêtées le week-end dernier.

Initiatives ministérielles

LA FISCALITÉ

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Monsieur le Président, je présente une pétition au nom des gens de Huron—Bruce concernant notamment les petites entreprises et les exploitations agricoles constituées en personne morale, la façon dont elles sont imposées, de même que les règles relatives aux gains en capital et les revenus de placement générés par les petites entreprises constituées en personne morale.

• (1515)

LE MYANMAR

Mme Cheryl Hardcastle (Windsor—Tecumseh, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour présenter fièrement une pétition très intéressante, qui a été rédigée et lancée très rapidement. Elle porte sur la crise vécue par les Rohingyas. Les terribles violations des droits de la personne qui sont en train de se produire exigent des mesures énergiques et rapides. Quelque 46 000 personnes ont signé une pétition pour que le Canada fasse en sorte que ces atrocités ne restent pas impunies. Ils veulent que le Canada contribue à la protection des ressources et que des Casques bleus soient déployés. Je dépose cette pétition au nom de la justice sociale et, étant donné l'urgence de la situation, en dépit du fait qu'elle n'est pas correcte quant à la forme. Je demande toutefois le consentement unanime de la Chambre pour la déposer.

Le Président: La députée a-t-elle le consentement unanime de la Chambre pour déposer la pétition, qui n'est pas correcte quant à la forme?

Des voix: Oui.

Des voix: Non.

Le Président: Il n'y a pas de consentement unanime.

Le député d'Edmonton-Ouest a la parole.

LE FALUN GONG

M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Monsieur le Président, je présente une pétition signée par des centaines de personnes de ma circonscription, Edmonton-Ouest. Les pétitionnaires pressent le gouvernement de condamner l'arrestation illégale de Mme Qian Sun, une Canadienne adepte du Falun Gong, et d'exiger sa libération immédiate et sans condition.

* * *

QUESTIONS AU FEUILLETON

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

Le Président: D'accord?

Des voix: D'accord.

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Français]

LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

La Chambre reprend l'étude du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, dont le comité a fait rapport, avec des propositions d'amendement, ainsi que du groupe de motions n° 1.

M. Darrell Samson (Sackville—Preston—Chezzetcook, Lib.):

Monsieur le Président, j'ai le grand plaisir d'être présent à la Chambre aujourd'hui pour discuter de ce projet de loi extrêmement important. Je vais commencer par remercier le ministre de son travail, ainsi que de sa vision qu'il a partagée avec les Canadiens, par rapport à ce projet de loi. Je veux aussi remercier les Canadiens qui ont été consultés et qui nous ont donné énormément d'informations par rapport à Air Canada.

[Traduction]

Aujourd'hui, je souhaite aborder trois grands sujets: les droits des passagers, les coentreprises et, bien sûr, la propriété étrangère.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je souligne que les Canadiens adorent voyager, tant pour le plaisir que pour les affaires. Néanmoins, les voyageurs canadiens font souvent mention de certaines améliorations qu'ils estiment souhaitables. Les coûts figurent au nombre de ces améliorations. En comparaison avec de nombreux autres pays, le coût des transports est très élevé au Canada. Des améliorations s'imposent à ce chapitre.

Les voyageurs canadiens souhaitent également que leurs droits soient respectés à tous égards lors leurs déplacements. En cas de simple retard, par exemple, les voyageurs estiment très important d'être informés des raisons qui motivent le délai. En cas de surréservation, la situation est tout autre. Les Canadiens souhaitent des améliorations à ces égards, et il est évident que le projet de loi C-49 réglera bon nombre de problèmes.

À titre de député de Sackville—Preston—Chezzetcook, je signale que la Nouvelle-Écosse possède un très important aéroport à Halifax, qui offre des services complets au Canada atlantique. Il faut toujours se rappeler l'importance des compagnies qui le desservent, dont la contribution à l'économie se chiffre à plus de 2,7 milliards de dollars, ce qui est extrêmement important pour la Nouvelle-Écosse. Il importe également de mentionner que plus de quatre millions de voyageurs arrivent à Halifax et en partent. En soi, ce bilan est très impressionnant.

Parlons maintenant de la déclaration des droits des passagers aériens. Le projet de loi nous permettra d'aborder et de régler des problèmes très importants auxquels les Canadiens sont confrontés, notamment en ce qui a trait à la cohérence entre les transporteurs aériens, qui est essentielle, ainsi qu'aux droits des passagers, de l'industrie et des transporteurs, et, lorsqu'il y a des problèmes, à l'indemnisation. Nous devons normaliser les mesures d'indemnisation, car il n'est pas clair si les Canadiens sont indemnisés pour certains des problèmes auxquels ils sont confrontés.

Comme je l'ai indiqué plus tôt, nous devons prendre en compte les refus d'embarquement, les retards, les annulations, la perte ou l'endommagement de bagages, les immobilisations sur l'aire de trafic, la possibilité d'être assis avec des membres de sa famille et le transport d'objets fragiles, comme des instruments de musique, et ainsi de suite. Il s'agit de questions importantes sur lesquelles le gouvernement doit se pencher, et c'est ce que ce projet de loi nous aidera à faire.

Prenons l'exemple du vol de la Belgique à destination de Montréal qui s'est trouvé redirigé vers Ottawa l'été dernier. Les passagers sont restés dans l'avion. Le transporteur leur avait annoncé qu'il y aurait un retard d'une trentaine de minutes. La trentaine de minutes s'est prolongée, et à la fin du compte, le retard a été de six heures. Pendant ces six heures, les passages n'ont pas pu quitter l'avion et la climatisation a été arrêtée ou est tombée en panne. La nourriture et l'eau manquaient. Ce sont des choses auxquelles les passagers devraient avoir accès en tout temps. Le fait que le transporteur n'a pu leur en fournir a montré qu'il se souciait peu des passagers et de leurs droits. Nous devons intervenir pour changer cela.

Il n'y a pas si longtemps, nous avons aussi entendu parler à la télévision d'un appareil de United Airlines duquel un médecin a été expulsé en raison d'une surréservation de la part du transporteur. Qui était responsable de cette surréservation? Ici encore, la faute revenait au transporteur, mais c'est le passager qui s'est vu privé de ses droits. Nous devons apporter des améliorations à cet égard.

• (1520)

Pour ce qui est de bonifier la déclaration des droits, nous pourrions également nous pencher sur la question des langues officielles en ce qui concerne Air Canada.

[Français]

Il faut s'assurer que les passagers qui veulent utiliser le français ou l'anglais peuvent le faire également, ce qui est crucial.

[Traduction]

C'est l'aspect important dont je voulais parler en ce qui a trait à la déclaration des droits.

Il ne faut pas oublier que le secteur du transport aérien évolue aujourd'hui dans un contexte difficile. Le secteur a beaucoup changé. Bien des gens choisissent de voyager par avion. Les entreprises doivent donc investir énormément de capitaux, mais leur marge de profit demeure faible. Il faut donc trouver des façons d'accroître le rendement le plus possible. Les efforts sont déjà amorcés dans une certaine mesure, car une foule d'ententes ont été conclues. Il faut cependant en faire davantage. Le modèle de la coentreprise fonctionnerait très bien, car cela permettrait à deux entreprises ou plus de travailler ensemble afin de mieux servir les Canadiens, que ce soit au Canada ou à l'étranger. Actuellement, au Canada, si des entreprises veulent unir leurs efforts de cette façon afin d'offrir de meilleurs services, leur projet doit normalement être analysé par le commissaire de la concurrence. C'est la principale analyse exigée. Cependant, il faut considérer l'ensemble des avantages pour les Canadiens. Aux termes du projet de loi C-49, ces entreprises pourraient désormais soumettre une demande au ministre, qui consulterait alors le commissaire de la concurrence, mais il se pencherait aussi sur les autres avantages dont les Canadiens pourraient profiter. Voilà essentiellement le processus d'analyse auquel ce projet serait soumis. Ce processus sera bien meilleur que le processus actuel, et il permettra aux entreprises canadiennes de tirer profit des tendances mondiales et d'améliorer leur rendement. Cela permettra également d'élargir la gamme des destinations offertes aux voyageurs canadiens, de faciliter les voyages à destination du Canada ainsi que d'accroître le tourisme et les options de vol. C'est un autre aspect très important du projet de loi C-49 qui sera fort utile.

Pour ce qui est de la participation étrangère, à l'heure actuelle, les investisseurs étrangers peuvent détenir jusqu'à 25 % des droits de vote. Ce plafond passera à 49 %, comme c'est déjà le cas dans de nombreux pays. Il faut toutefois souligner qu'aucun investisseur unique ne pourra détenir plus de 25 % des intérêts avec droit de vote

Initiatives ministérielles

d'un transporteur aérien, un point crucial, ni détenir plus de 25 % d'autres transporteurs.

Nous payons beaucoup trop cher. De nombreux voyageurs traversent la frontière pour profiter de JetBlue et payer, par exemple, 99 \$ pour un vol Boston-Floride. Nous devons faire mieux car, l'an dernier, cinq millions de personnes ont traversé la frontière pour aller prendre l'avion aux États-Unis. Il y a décidément place à amélioration, et le projet de loi à l'étude constitue un grand pas dans la bonne direction.

En conclusion, le gouvernement libéral attache une importance prioritaire aux voyageurs canadiens, et le nouveau processus transparent que nous proposons ouvrira la voie à de nombreux changements. Ainsi, de petits aéroports comme ceux du Canada atlantique, de Fredericton, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Cap-Breton gagneront en importance puisqu'il y aura davantage de choix. Grâce aux nouvelles dispositions sur la coentreprise, il y aura plus de vols dans les petites collectivités rurales, plus de choix, de meilleurs prix, de meilleurs services et de meilleures correspondances. Le projet de loi va tout à fait dans ce sens. Je me demande pourquoi on ne l'a pas proposé plus tôt, car il contribuera grandement à la compétitivité du Canada et rendra les transports plus accessibles pour les Canadiens.

• (1525)

M. Martin Shields (Bow River, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de voir à quel point mon collègue est enthousiaste quant à ce projet de loi. Il a mentionné des changements concernant la déclaration des droits des passagers aériens. Je me demande quels sont, selon lui, les droits que devraient avoir les passagers à bord d'un avion. Le projet de loi établit une politique qui cerne les circonstances où une tierce personne établirait les causes de ces circonstances, ainsi que l'indemnisation à verser. Dans les déclarations semblables en vigueur aux États-Unis et en Europe, il y a des normes et, selon ce qui se produit, le passager sait à quelle indemnisation il a droit. À l'opposé, le projet de loi C-49 ne comprend rien de la sorte, surtout qu'il est question de définir les causes d'un problème après coup. Je me demande si le député pourrait nous en dire plus quant à ce problème en particulier du projet de loi.

M. Darrell Samson: Monsieur le Président, il est évident que la déclaration des droits est de la plus haute importance, mais nous devons procéder une étape à la fois, bloc par bloc.

Présentement, nous sommes à travailler aux règlements de mise en oeuvre. Nous allons par la suite voir à l'uniformisation et à l'établissement des indemnisations à verser. Ce sera l'étape suivante. Je suis heureux que vous en parliez, parce que l'étape suivante aurait dû être entreprise il y a longtemps, mais cela n'a pas été fait. Il était temps et le gouvernement ira de l'avant pour que la question soit réglée.

Le Président: Je rappelle à mon collègue qu'il doit s'adresser à la présidence et que, lorsqu'un député utilise des mots comme « vous » ou « votre », il interpelle le Président. Or, je ne crois pas que le député voulait s'adresser au Président dans le cas présent.

Initiatives ministérielles

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Monsieur le Président, comme le député, je représente une région qui compte de nombreux petits aéroports. Ce projet de loi m'inspire de graves inquiétudes. Je suis préoccupée par le fait qu'il refilerait la responsabilité des contrôles de sécurité des passagers aux petits aéroports régionaux au lieu d'augmenter le financement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Si on force ces petits aéroports à recouvrer les coûts, ils ne pourront simplement pas offrir de vols internationaux. Ce sont là de graves préoccupations.

Le député pourrait-il parler un peu plus de ces préoccupations et préciser les répercussions qu'aura le projet de loi sur les petits aéroports?

M. Darrell Samson: Monsieur le Président, à l'heure actuelle, bon nombre de ces petits aéroports ne sont pas utilisés et ne sont pas très efficaces. Air Canada vient d'apporter des modifications à certains vols entre Ottawa et Halifax, et les passagers devront passer la nuit ici parce qu'il n'y a pas de vol disponible avant le lendemain matin.

Nous devons trouver des moyens d'assurer la viabilité des petits aéroports, et la seule façon d'y parvenir est de créer des fonds par le truchement d'investissements étrangers ou de coentreprises. Cela favoriserait la prospérité, encouragerait les investissements et améliorerait la situation des petites collectivités rurales.

• (1530)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, je représente moi aussi une circonscription qui abrite un aéroport vraiment important: l'aéroport international de Victoria. Cet aéroport exceptionnellement bien géré est plus petit que l'aéroport international Stanfield d'Halifax.

J'ai découvert que l'administration aéroportuaire s'occupe de certaines choses et que Transports Canada assure la réglementation, mais qu'il y a aussi une entité intermédiaire qui s'appelle NAV CANADA. J'ai été consternée d'apprendre que NAV CANADA avait supprimé il y a plusieurs années les postes de superviseurs du contrôle de la circulation aérienne. NAV CANADA n'a à son emploi aucun inspecteur du contrôle de la circulation aérienne ayant déjà travaillé dans le secteur du contrôle de la circulation aérienne civile, ce qui inquiète grandement les contrôleurs aériens de ma circonscription.

Le député a-t-il entendu les contrôleurs aériens de la région d'Halifax exprimer des inquiétudes semblables?

M. Darrell Samson: Monsieur le Président, je n'ai rien appris de particulier au sujet des contrôleurs aériens dans ma région dernièrement, mais il m'est arrivé d'entendre parler d'eux auparavant. C'est une question que nous devons garder à l'esprit dans l'étude de ce projet de loi.

Comme je l'ai dit, le projet de loi est une première étape qui sera suivie par d'autres étapes, lors desquelles nous pourrions nous occuper de certaines questions de ce genre.

Mme Rachel Blaney (North Island—Powell River, NPD): Monsieur le Président, je prends la parole pour participer au débat sur le projet de loi C-49, à l'étape du rapport. Ce projet de loi contient diverses modifications relatives au secteur des transports.

Au cours de la campagne électorale, beaucoup de gens de ma circonscription m'ont dit haut et fort qu'ils en avaient assez des projets de loi omnibus du gouvernement précédent. Ils désiraient de plus en plus qu'on leur rende des comptes et qu'on fonctionne dans la transparence. Pourtant, nous voici encore aujourd'hui en train de

débatte un projet de loi omnibus qui vise à modifier 13 lois, sans qu'on nous donne suffisamment de temps pour l'étudier.

Le projet de loi touche une vaste gamme de sujets, que je ne pourrai pas tous aborder. Je me contenterai de parler du transport aérien, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, puis je dirai quelques mots brièvement sur le transport maritime.

Comme beaucoup d'autres députés, je prends souvent l'avion. Au cours des derniers mois, nous avons appris qu'un homme avait été traîné hors d'un avion, que des passagers étaient restés longtemps sur le tarmac et qu'il leur avait fallu appeler les services d'urgence. Trop souvent, un règlement est conclu et passé sous silence, et l'industrie poursuit ses activités comme si de rien n'était. Je pense que les Canadiens en ont assez. Ils sont fatigués d'attendre éternellement sur le tarmac et d'être victimes de la surréservation.

Le NPD a présenté un projet de loi qui établissait clairement les mesures nécessaires à l'élaboration d'une déclaration des droits des passagers aériens. Le ministre des Transports a appuyé ce projet de loi et il aurait pu s'en inspirer pour adopter des mesures concrètes destinées à protéger les passagers aériens. Par exemple, en cas d'annulation de vol, la compagnie aérienne serait tenue de donner aux passagers le choix entre le remboursement complet de leur billet ou un autre vol dans des conditions comparables. Les transporteurs aériens qui enfreignent cette règle seraient tenus de verser 1 000 \$ en guise de dédommagement à chacun des passagers, en plus du remboursement des billets. Si un appareil était cloué au sol pendant plus d'une heure, la compagnie aérienne serait tenue de fournir aux passagers de la nourriture, de l'eau potable et d'autres rafraîchissements. Pour chaque heure supplémentaire au cours de laquelle la compagnie aérienne enfreindrait cette règle, elle serait obligée de verser à chaque passager 100 \$ en guise de dédommagement.

Nous avons aussi demandé au gouvernement d'adopter des mesures de protection immédiatement au lieu d'attendre jusqu'en 2018. Cependant, le ministre a décidé de ne pas proposer de mesures concrètes. Il a plutôt inclus des dispositions dans le projet de loi. Le gouvernement a fait croire aux médias et aux Canadiens qu'il s'agissait d'une déclaration des droits des passagers aériens. Il les a tout simplement induits en erreur. Le ministre retarde l'adoption des mesures nécessaires en chargeant l'Office des transports du Canada d'élaborer les règlements. Si cet office adopte des règlements inadéquats, le ministre pourra s'en laver les mains. Ce n'est pas le genre de leadership auquel les Canadiens s'attendent de la part de leurs élus.

Ce qui est décevant est que les libéraux ont rejeté nos amendements sans les avoir étudiés, car ils ont capitulé sous la pression des compagnies aériennes.

Les faits démontrent clairement que les vols assujettis à la réglementation européenne ont un taux d'annulation de 0,4 %, ce qui est quatre fois moins que le taux d'annulation des vols assujettis à la réglementation canadienne.

Nous avons vu le gouvernement abdiquer continuellement sa responsabilité quant aux aéroports. Bien que le gouvernement fédéral ne les gère pas directement, c'est à lui que revient la responsabilité de leur assurer une vision stratégique, surtout dans un pays aussi grand que le Canada. Cette vision doit inclure les aéroports de toutes les grandeurs, de l'aéroport Pearson aux aéroports locaux dans ma circonscription.

Initiatives ministérielles

Les collectivités de Campbell River, Comox, Port Hardy, et Powell River ont exprimé de sérieuses préoccupations concernant la poursuite continue de la privatisation à des fins lucratives de nos aéroports, qui sont des éléments essentiels de l'infrastructure sociale et économique de la région. Le transport aérien constitue un élément essentiel qui relie les familles et les collectivités, en plus de promouvoir la croissance économique de bon nombre de collectivités rurales et de taille moyenne.

En tant que députée de la troisième plus grande circonscription en Colombie-Britannique, j'ai utilisé plusieurs aéroports de ma région lors de mes déplacements entre ma circonscription et Ottawa. C'est par avion que je me rends aux événements dans ma circonscription lorsque j'arrive d'Ottawa, ou que j'y retourne.

Ces collectivités ont besoin de ces services et me communiquent leurs préoccupations à mesure que le gouvernement poursuit cette lente progression vers la privatisation. Campbell River m'a récemment confié que ces projets de privatisation retardent la prise de mesures efficaces très attendues à d'autres égards, tels que le fardeau des frais de location et autres que le gouvernement fédéral impose aux compagnies aériennes et aux passagers. Ce fardeau nuit à un transport aérien économique et concurrentiel au Canada.

Le projet de loi renferme des nouvelles encore pires pour les aéroports des régions rurales et éloignées. Je crois que les députés peuvent comprendre pourquoi je n'appuierai pas le projet de loi dans sa forme actuelle. Le projet de loi C-49 modifierait la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Plutôt que d'appuyer la croissance des aéroports régionaux, le gouvernement se sert du projet de loi C-49 pour refiler à ces aéroports ou aux municipalités qui en sont propriétaires la facture des contrôles de sécurité. Cette politique nuirait aux économies rurales, puisque le coût des contrôles de sécurité est si élevé que pratiquement aucun petit aéroport ne pourrait être concurrentiel s'il devait l'assumer. Il est clair que le gouvernement se retire du financement et du développement des aéroports régionaux.

● (1535)

À l'heure actuelle, le commissaire de la concurrence a le pouvoir de déterminer si une coentreprise entre les compagnies aériennes est anticoncurrentielle et peut ensuite demander au Tribunal de la concurrence de l'interdire. Toutefois, le projet de loi C-49 retirerait au commissaire ce pouvoir. Si le projet de loi C-49 était adopté, le ministre des Transports aurait le dernier mot sur toute coentreprise proposée entre des compagnies aériennes et, une fois la coentreprise approuvée, le Tribunal de la concurrence ne serait plus en mesure de l'interdire.

Si Air Canada proposait de fusionner ses activités avec celles d'une société américaine, le ministre pourrait approuver la coentreprise s'il est satisfait qu'elle est dans l'intérêt du public, et ce, même si le commissaire concluait que la coentreprise réduirait la concurrence entre les compagnies aériennes et ferait augmenter le prix des billets pour les passagers. Voilà pourquoi le NPD a proposé de supprimer l'article 14 du projet de loi C-49, car il exposerait les consommateurs à des hausses injustes du prix des billets d'avion.

Le ministre pourrait décider de ne pas tenir compte de l'avis du commissaire et de favoriser une compagnie aérienne au détriment des consommateurs pour des motifs politiques. De plus, le projet de loi ne définit pas clairement la notion « d'intérêt public » sur laquelle se fonderait le ministre pour autoriser ou non la fusion de deux transporteurs aériens. Cette notion est tellement floue que le ministre pourrait tenir compte de facteurs qui sont dans l'intérêt des

actionnaires des grandes compagnies aériennes plutôt que dans l'intérêt des Canadiens.

Le projet de loi C-49 se répercuterait sur deux aspects de l'industrie du transport maritime. D'abord, il autoriserait les navires immatriculés à l'étranger à livrer une concurrence déloyale aux armateurs canadiens. Nous demandons à ce que les navires immatriculés au Canada continuent à avoir un accès préférentiel aux marchés publics ainsi qu'au transport de produits au moyen de containers et au repositionnement des conteneurs vides. Qui plus est, le gouvernement n'a pas consulté les parties qui seraient touchées par cette mesure.

Ensuite, la Banque de l'infrastructure du Canada serait autorisée à consentir des prêts aux administrations portuaires. Au lieu de s'occuper lui-même du financement de l'aménagement des infrastructures portuaires, le gouvernement fédéral transférerait cette responsabilité à des investisseurs du secteur privé. Ces derniers exigeraient des taux d'intérêt élevés sur leurs prêts et c'est encore une fois le consommateur qui paierait la facture. Le coût du rendement du capital investi exigé pourrait se répercuter sur les consommateurs puisque bien des marchandises transitent par les ports.

Si des investisseurs privés comme Morgan Stanley mettent la main sur des installations portuaires, les Canadiens n'auront plus la mainmise sur leur infrastructure portuaire. De fait, le gouvernement a demandé à Morgan Stanley d'étudier un scénario de privatisation portuaire, et ce, alors qu'une filiale de cette même banque gagne des millions en achetant et revendant des pans de ports canadiens.

Notre porte-parole en matière de transport a aussi exprimé au comité et à la Chambre les mêmes objections que j'ai soulevées aujourd'hui. Le projet de loi n'est tout simplement pas bon pour les Canadiens et, par conséquent, je ne peux l'appuyer.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je sais gré à la députée pour bon nombre de ses commentaires. Il convient de noter qu'il s'agit d'une mesure législative d'une grande importance. Au cours des deux dernières années, de nombreux efforts y ont été consacrés, et il a été renvoyé au comité. Comme beaucoup de députés le savent, en comité, une série d'amendements a été proposée, la majorité par des députés de l'opposition. Cela en dit beaucoup, je pense, sur le désir d'améliorer le projet de loi.

Comme moi, la députée siégeait dans l'opposition quand Stephen Harper était le premier ministre, quand aucun amendement de l'opposition n'était adopté. Néanmoins, nous avons adopté six amendements de l'opposition. Je peux voir que mes amis conservateurs n'aiment pas nécessairement cela, mais c'est vrai.

● (1540)

M. Garnett Genuis: Ce n'est pas vrai.

M. Kevin Lamoureux: Je mets le député d'en face au défi de donner un exemple de projet de loi que Stephen Harper aurait adopté avec six amendements de l'opposition quand il était à la tête d'un gouvernement majoritaire.

Une voix: Je siégeais au comité de l'industrie, et nous avons adopté des tas d'amendements.

M. Kevin Lamoureux: J'invite le député à dire à la Chambre...

Initiatives ministérielles

Le vice-président: À l'ordre. Il semble y avoir un autre débat en cours, et les députés ne s'adressent pas nécessairement à la présidence. J'encourage les députés à écouter pendant que les autres députés, à qui l'on a donné la parole, s'expriment et font valoir leurs arguments ici, à la Chambre. Les députés auront peut-être l'occasion de répondre pendant une autre période réservée aux questions et aux observations.

La députée de North Island—Powell River a la parole.

Mme Rachel Blaney: Monsieur le Président, le débat était intéressant. Je ne suis pas certaine de savoir quelle était la question, toutefois.

J'aimerais souligner que de nombreux amendements ont fait l'objet d'un débat au comité, et un grand nombre de ces amendements n'ont pas du tout été pris en compte. Ce qu'il faut examiner attentivement, c'est la déclaration des droits des passagers aériens.

On souhaitait qu'il y ait un élément concret dans la mesure législative, un élément qui établirait une orientation. Ce n'est pas ce que l'on a constaté. Une fois de plus, il s'agit d'une mesure législative insipide qui n'offre aucune orientation véritable. Elle ne garantit aucunement que les droits des Canadiens seront respectés et que le Canada ira de l'avant pour ce qui est d'instaurer une déclaration des droits des passagers aériens. Malheureusement, ce n'est pas ce que nous constatons.

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, ma question porte sur le prix d'un billet d'avion. Je suis quelque peu préoccupée par certaines dispositions du projet de loi qui autoriserait les administrations aéroportuaires à s'acheter, essentiellement, des services de contrôle. Cela m'inquiète. Dans ma circonscription, par exemple, il n'y a que le transporteur Air Canada. C'est une situation de monopole. Le prix d'un billet pour Ottawa y est d'environ 1 000 \$, alors que je pourrais, si je le voulais, obtenir pour 200 \$ un billet pour la Floride.

La députée est-elle également préoccupée par l'augmentation du prix des billets d'avion?

Mme Rachel Blaney: Ce que nous voyons devrait grandement nous inquiéter, monsieur le Président. Le délestage des services et les privatisations nuiront aux petits aéroports régionaux du pays tout entier.

Dans la circonscription de North Island—Powell River que je représente, la beauté des paysages attire le tourisme, qui est un secteur crucial pour notre économie. Nous aimons beaucoup voir les gens venir ici pour admirer la beauté des paysages. Toutefois, si les aéroports régionaux ne peuvent être concurrentiels, cela va créer un obstacle insurmontable au développement économique.

Je le répète, il faut ralentir cette tendance accélérée vers la privatisation. Nous devons rester concurrentiels et faire en sorte que les aéroports soient rentables pour que les collectivités soient prospères.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir l'occasion de parler aujourd'hui de la sécurité ferroviaire dans le contexte du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports, qui propose de modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il s'agit d'une étape importante pour renforcer l'approche globale du Canada en matière de sécurité ferroviaire.

J'aimerais profiter de l'occasion pour souligner le dévouement du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités dans le cadre de son analyse approfondie des éléments du projet de loi C-49. L'amélioration de la sécurité des transports, et

plus particulièrement le renforcement de la sécurité du réseau de transport ferroviaire, est une priorité du gouvernement.

À cette fin, le gouvernement propose de modifier la Loi sur la sécurité ferroviaire pour rendre obligatoire les enregistreurs audio-vidéo à bord des cabines de locomotive des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, offrant des services pour les voyageurs et les marchandises au Canada.

L'approche proposée dans le projet de loi C-49 est fondée sur le rapport de 2016 du Bureau de la sécurité des transports du Canada qui confirme que les données provenant du système d'enregistrement audio-vidéo aideraient les enquêteurs à comprendre la séquence des événements menant à un accident et à déterminer les enjeux opérationnels liés aux facteurs humains, y compris ceux qui pourraient avoir contribué à l'accident.

Dans son étude sur la sécurité, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a également indiqué que l'utilisation proactive d'enregistreurs audio-vidéo, dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité, permet de recueillir de l'information qui peut être très utile pour repérer et atténuer des risques avant que ne survienne un accident.

Les modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire sont le fruit d'un examen attentif de la meilleure façon de maximiser les avantages en matière de sécurité, tout en protégeant le droit à la vie privée des employés de chemin de fer.

Essentiellement, les modifications exigeraient que les compagnies installent et entretiennent des enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives, mais elles établiraient également les limites propres à l'utilisation des enregistrements.

Le résultat des exigences législatives proposées seraient d'abord de fournir des données objectives qui permettraient à Transports Canada, aux compagnies et aux enquêteurs de sécurité de mieux comprendre les événements avant et pendant un accident ou un incident.

En outre, l'information pourrait être utilisée de façon proactive, mais dans des limites très claires, pour cerner les risques de sécurité avant que des accidents surviennent. Par exemple, les données permettraient à Transports Canada d'effectuer une analyse des tendances pour orienter les règlements de sécurité futurs. Les compagnies pourraient utiliser les données pour élaborer des programmes de formation nouveaux ou améliorés, afin de renforcer les procédures opérationnelles existantes, ou d'en établir de nouvelles pour combler les lacunes en matière de sécurité.

Ce gouvernement reconnaît que les modifications proposées ont des répercussions sur la vie privée, en particulier pour les équipes d'exploitation. Ces répercussions ont été reconnues tout au long de l'étude de ce projet de loi.

Je peux assurer à la Chambre que la protection des droits à la vie privée des employés de chemin de fer a été une considération clé dans l'élaboration des modifications proposées. C'est pourquoi le projet de loi C-49 impose des limites strictes et claires sur l'utilisation de l'information provenant des enregistrements audio-vidéo, ainsi que des dispositions strictes et claires sur la façon dont l'information doit être traitée, afin de protéger le droit à la vie privée des employés.

Initiatives ministérielles

Par exemple, tout enregistrement utilisé pour la gestion de la sécurité doit être choisi par échantillonnage aléatoire. La réglementation qui suivrait la sanction royale énoncerait des paramètres objectifs d'échantillonnage aléatoire. Elle énoncerait également les exigences relatives à la protection des données auxquelles les compagnies seraient tenues de se conformer, notamment les normes de chiffrement, le stockage de données et les périodes de conservation. Les compagnies seraient également tenues d'élaborer et de mettre en oeuvre des politiques et des procédures pour respecter les exigences relatives à la tenue des dossiers et de gérer l'accès à l'information, en particulier la façon dont elles assureraient une protection contre l'accès non autorisé.

• (1545)

Au cours de l'étude du projet de loi menée par le comité, un autre enjeu a été soulevé, celui des mesures disciplinaires. Nous avons entendu les préoccupations des parlementaires et de certains intervenants selon lesquelles les données des enregistreurs audio-vidéo de locomotives pourraient être utilisées à des fins disciplinaires. Je peux assurer à la Chambre que l'intention fondamentale du régime proposé est la sécurité. Ce régime ne vise pas à surveiller le rendement quotidien des employés et il ne le permet pas. Dans ce contexte, il ne vise pas à faciliter les mesures disciplinaires.

Toutefois, il est possible que, dans certaines circonstances flagrantes montrées par des enregistrements, des mesures disciplinaires soient le moyen le plus approprié pour répondre à une grave préoccupation en matière de sécurité. La réglementation définira ce qu'on entend par « circonstances flagrantes » pour que cette définition ne soit pas laissée à la discrétion des compagnies de chemin de fer.

Les consultations menées auprès des intervenants, y compris les personnes, les compagnies, les syndicats et d'autres parties intéressées, feront partie intégrante de l'élaboration de la réglementation pour nous assurer de bien faire les choses. Le régime proposé établit clairement qu'il est interdit à une compagnie d'utiliser ou de communiquer l'information enregistrée, recueillie et conservée, à moins que l'utilisation et la communication soient conformes à la loi.

Comme c'est la pratique actuelle, Transports Canada entreprendrait des inspections et des vérifications afin d'assurer le respect des exigences législatives et réglementaires. En cas de non-conformité, Transports Canada aurait le pouvoir de prendre des mesures d'application de la loi appropriées, y compris l'imposition de sanctions administratives pécuniaires.

Je tiens à réitérer que le fait de rendre obligatoire les appareils d'enregistrement à bord ne vise qu'un seul et unique objectif, celui de renforcer la sécurité de l'industrie ferroviaire au Canada pour les Canadiens, y compris les employés des compagnies de chemin de fer. Les enregistrements aideront à expliquer ce qui s'est passé après un accident, mais surtout, ils nous permettront réellement de cerner et de résoudre les préoccupations en matière de sécurité afin de prévenir les accidents.

• (1550)

[Traduction]

Mme Kelly Block (Carlton Trail—Eagle Creek, PCC): Monsieur le Président, mon collègue et moi avons oeuvré au sein du comité. Mon collègue a déclaré pouvoir assurer la Chambre que l'information recueillie dans les enregistrements audio et vidéo ne serait absolument pas utilisée à des fins disciplinaires. Auparavant, il avait déclaré que le mode de surveillance de la loi s'articulerait dans la réglementation. Je ne suis pas sûre qu'il puisse assurer la Chambre de quelque chose qui ne figure pas dans la loi.

Le comité a reçu du commissaire à la protection de la vie privée une lettre précisant les graves inquiétudes que suscitaient le projet de loi et la façon dont il pourrait être interprété. Le député voudrait-il en parler?

[Français]

M. Angelo Iacono: Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question.

Je réitère que la mise en place d'enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives est une demande de longue date du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Des représentants du BST ont témoigné devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour réitérer leur appui concernant cette mesure et l'importance du rôle que peuvent jouer les enregistreurs non seulement dans la compréhension d'un incident, mais aussi dans la prévention de futurs incidents.

Le BST a inscrit les enregistreurs audio-vidéo pour les locomotives sur sa Liste de surveillance, c'est-à-dire dans ses priorités relatives à la sécurité dans le réseau des transports.

Pour ce qui est de la question qui porte sur la vie privée, comme je l'ai mentionné dans mon discours, le projet de loi C-49 établit des critères stricts concernant l'utilisation qui pourrait être faite des enregistrements, et la réglementation qui sera élaborée devra tenir compte de l'enjeu important qu'est le respect de la vie privée.

• (1555)

[Traduction]

M. Charlie Angus (Timmins—Baie James, NPD): Monsieur le Président, c'est révélateur d'entendre le gouvernement libéral dire qu'il va assurer la sécurité de la population en s'en prenant aux mécaniciens. Les activités d'inspection sont sous-financées depuis des années. Après la tragédie de Lac-Mégantic, le CP s'est départi de 500 employés qui étaient affectés à la sécurité et à l'entretien. Les déraillements qu'il y a eu sont attribuables au mauvais entretien des rails, aux piètres inspections et aux problèmes d'entretien et de surveillance. Or, le gouvernement dit aux Canadiens de ne pas s'en faire parce qu'il va enregistrer le travail des mécaniciens. Ces mécaniciens conduisent des trains énormes, sans suppléant, parce que le gouvernement a modifié les règles, qui permettent maintenant qu'il n'y ait qu'un conducteur dans un train qui pourrait traverser de grandes villes chargé de combustibles volatils.

J'aimerais savoir une chose. Si la sécurité publique est si importante et que le recours à des enregistreurs vidéo, qui va à l'encontre de la Loi sur la protection des renseignements personnels, est important, pourquoi le gouvernement n'ajoute-t-il pas d'enregistreurs vidéo pour la haute direction du CP et du CN? Après de multiples coupes dans les effectifs, pourquoi le gouvernement cible-t-il les gens qui font le travail de première ligne?

[Français]

M. Angelo Iacono: Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Notre gouvernement est déterminé à assurer la sécurité dans le domaine du transport ferroviaire. C'est pourquoi nous allons de l'avant avec cette mesure qui répond de façon raisonnable et équilibrée au besoin de renforcer la sécurité ferroviaire.

Je voudrais aussi rappeler à mon collègue que des représentants du BST ont témoigné devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités pour réitérer leur appui concernant cette mesure et l'importance du rôle que peuvent jouer les enregistreurs non seulement dans la compréhension d'un incident, mais aussi dans la prévention de futurs incidents.

Initiatives ministérielles

[Traduction]

Mme Marilyn Gladu (Sarnia—Lambton, PCC): Monsieur le Président, j'aurai le plaisir aujourd'hui de parler du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

J'aimerais tout d'abord attirer l'attention de la Chambre sur le fait qu'il s'agit encore une fois d'un projet de loi omnibus. Ses dispositions portent sur la sûreté aérienne et ferroviaire et sur une foule d'autres sujets. Le gouvernement avait pourtant promis de ne pas présenter de projets de loi omnibus. Il s'agit donc d'une ixième promesse rompue, et je tenais à le signaler.

Je commencerai par parler du transport ferroviaire, après quoi je passerai à la circulation aérienne. Comme les députés le savent peut-être, je suis coprésidente du caucus ferroviaire parlementaire. Je suis donc appelée à m'entretenir avec diverses associations du secteur ferroviaire, et nous avons justement organisé une rencontre la semaine dernière. Il va sans dire que la sûreté ferroviaire est toujours d'actualité.

J'ai demandé aux personnes présentes à la rencontre quel était le sujet qui les préoccupait le plus sur le plan de la sûreté ferroviaire. Eh bien, elles n'ont rien mentionné de ce qui se trouve dans le projet de loi. Elles se demandaient en fait comment le gouvernement pouvait parler de moderniser les transports alors qu'il s'apprête à légaliser la marijuana. Comme il est conscient du danger que représente la conduite d'un véhicule avec les capacités affaiblies par la drogue, il a présenté un projet de loi instaurant des contrôles routiers obligatoires et aléatoires. Or, même si les risques associés aux trains sont nettement plus élevés, les employeurs n'ont pas le droit d'imposer des contrôles, qu'ils soient obligatoires ou aléatoires. Voilà ce que ces gens m'ont dit. J'invite le gouvernement à y voir.

Je tiens à aborder certains éléments préoccupants de ce projet de loi. D'abord, nous avons entendu parler aujourd'hui des enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives. Je sais que les représentants des Teamsters et d'Unifor en sont très préoccupés. Je le suis moi-même. J'ai entendu le député précédent dire qu'on ne se servirait pas de ces dispositifs pour des mesures disciplinaires. Cependant, par la suite, il a dit que, dans un cas suffisamment grave, leur utilisation s'imposerait peut-être, alors, évidemment, cette possibilité existe. Je sais que le commissaire à la protection de la vie privée a soulevé nombre de préoccupations. Or, on semble n'avoir tenu compte d'aucune d'elles dans le projet de loi.

Nous entendons constamment dire que ce sera dans les règlements. Nous n'avons pas vu les règlements. Il semble que ce projet de loi présente beaucoup de parties vagues, imprécises et non définies, et que nous sommes censés croire que la réglementation comblera ces lacunes. Je n'en suis pas convaincue.

Les habitants de ma circonscription, Sarnia—Lambton, ont de nombreuses préoccupations concernant la sécurité ferroviaire qui ne sont pas abordées dans le projet de loi. Par exemple, le ministre des Transports a décidé qu'il fallait moderniser les passages à niveau. Un tel projet nécessite beaucoup d'argent. Un des comtés ruraux de ma circonscription compte huit passages à niveau, mais seulement 2 300 résidents. La modernisation de ces huit passages à niveau conformément à la nouvelle norme coûtera jusqu'à 5 millions de dollars mais les 2 300 habitants seront incapables de financer une telle dépense.

Les libéraux ont fait très peu de dépenses au chapitre de l'infrastructure. S'ils se souciaient vraiment de la sécurité ferroviaire et s'ils voulaient réellement moderniser les passages à niveau partout au Canada, j'aurais pensé qu'ils dépenseraient beaucoup d'argent à cette fin. Nous savons qu'il s'agit d'un secteur qui nécessite

d'énormes dépenses. Le système de transport ferroviaire à rendement élevé dans le corridor Québec-Windsor dont nous avons discuté représente une autre occasion ratée. Aucun financement n'est prévu dans le budget pour une telle initiative. Le projet de loi reflète l'idéologie libérale, mais il ne prévoit aucune mesure de suivi concernant les dépenses d'infrastructure.

J'aimerais parler d'un autre point. CF Industries se trouve dans ma circonscription. C'est une entreprise qui fabrique de l'engrais. Je sais que des représentants de Fertilisants Canada ont comparu devant le comité afin de témoigner au sujet du projet de loi et d'exprimer leurs préoccupations. Dans l'industrie ferroviaire, il existe un principe bien établi appelé le « principe du transporteur public ». Selon ce principe, les sociétés de transport ne peuvent pas exercer de la discrimination ou refuser d'offrir un service en fonction du type de marchandise. L'un des ingrédients dans la fabrication de l'engrais est l'ammoniac. Dans l'histoire de l'industrie ferroviaire, il n'y a jamais eu d'incident avec l'ammoniac. Cependant, en raison de ce projet de loi, qui contient des exclusions qui auront des conséquences sur l'industrie des engrais, les fabricants d'engrais choisiront un autre moyen de transport, comme les camions. Ces camions engendreront une circulation quatre fois plus dense et le taux de collision sera plus élevé. La mesure législative augmentera donc le risque pour le public plutôt que de le réduire. Même si elle vise à accroître la sécurité ferroviaire, elle fait tout le contraire.

● (1600)

Les représentants de Fertilisants Canada ont notamment demandé à ce que le paragraphe 129(3) et l'article 136.9 qui sont proposés soient modifiés afin que l'industrie des engrais ne soit pas victime de discrimination parce qu'elle représente 12 % de l'approvisionnement utilisé au Canada et 80 % des exportations vers d'autres pays. Cette industrie contribue à hauteur de 4,5 milliards de dollars à l'excédent commercial, c'est considérable. Le Canada expédie des engrais vers 70 pays, et la mesure qu'on propose afin de mettre à jour les règles sur le transport ferroviaire aura une incidence négative sur cette industrie et elle augmentera les coûts que doivent assumer les agriculteurs au Canada. Il s'agit d'une autre source de préoccupations pour moi.

En ce qui concerne certaines des modifications portant sur le transport aérien, prévues dans le projet de loi, notamment le régime de droits des passagers aériens, comme j'ai voyagé partout dans le monde pendant environ 30 ou 35 ans, il va sans dire que j'ai vécu toutes les situations difficiles auxquelles les passagers peuvent être confrontés, notamment les retards, les annulations et la perte ou l'endommagement de bagage. Récemment, j'ai pris un vol d'une compagnie aérienne qui, je suis heureuse de le dire, n'était pas canadienne. Lorsque j'ai récupéré mon sac à destination, le coin en avait été arraché; j'ai dû le remplacer à mes frais. On ne m'a offert aucune indemnisation pour cette perte.

Initiatives ministérielles

Je ne suis pas certaine que ces mesures, bien qu'elles partent d'une bonne intention, pourront facilement être mises en oeuvre. Pour chaque demande d'indemnisation, il faut déterminer si la faute revient à la compagnie aérienne, à un organisme gouvernemental ou aux conditions météorologiques. C'est un énorme fardeau administratif, et cela entraîne habituellement une hausse des coûts qui se répercute sur les acheteurs de billets d'avion. Je crains que certaines de ces dispositions, quoique bien intentionnées, fassent augmenter le prix des billets d'avion. Au Canada, les tarifs aériens sont déjà parmi les plus élevés au monde. Par exemple, un vol d'Ottawa vers Sarnia coûte près de 1 000 \$. À titre de comparaison, un vol entre la Floride et Détroit coûte environ 200 ou 300 dollars canadiens. Les Canadiens paient déjà des prix très élevés, et le projet de loi ne prévoit aucune mesure pour corriger ce problème. J'ai peur qu'il fasse plutôt augmenter les prix davantage.

J'ai aussi des réserves quant au fait de permettre à des investisseurs étrangers de détenir 49 % des transporteurs aériens canadiens. Je suis préoccupée par tous les changements que le gouvernement a apportés, par exemple en ce qui concerne la Banque de l'infrastructure, dans le cadre de laquelle les libéraux souhaitent vendre les huit principaux aéroports du Canada à des investisseurs étrangers. Il y a de bonnes raisons pour un pays de posséder et de contrôler ses propres infrastructures essentielles, comme les aéroports. Il y a notamment des considérations de sécurité nationale. Par conséquent, je n'appuie pas du tout cette proposition.

Les groupes de consommateurs et les passagers qui espéraient une déclaration des droits des passagers sont mécontents. D'après les commentaires entendus, le projet de loi ne répond pas à leurs préoccupations. Il laisse à désirer sur ce plan également. En outre, la terminologie du projet de loi entourant les coentreprises m'inquiète un peu. En gros, les pouvoirs du commissaire à la concurrence en matière d'approbation de demandes de coentreprise sont transférés au ministre des Transports. Nous avons à maintes reprises vu le gouvernement faire abstraction de la surveillance parlementaire et c'est pourquoi cet article est loin de m'enchanter.

Le projet de loi laisse à désirer à bien des égards. Les libéraux doivent prendre leur temps et se remettre au travail pour l'améliorer.

• (1605)

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Monsieur le Président, comme je viens de l'Est du pays, j'essaie constamment de faire valoir que le projet de loi C-49 vise à modifier considérablement les règles en matière de transport ferroviaire de marchandises. Le projet de loi C-30 qui portait également sur le transport de marchandises, avait été présenté à la suite de circonstances particulières en 2013. Cette mesure autorisait les transporteurs de l'Ouest canadien à transporter le grain dans un rayon maximal de 160 kilomètres. En revanche, le projet de loi C-49 constitue une transition vers l'interconnexion de longue distance. Il offre aux transporteurs de différentes industries et de différentes régions du pays un nouveau régime qui favorise la concurrence dans les négociations et permet aux expéditeurs captifs d'être payés au prix du marché.

Le député appuie-t-il cette transition vers l'interconnexion de longue distance, qui profitera à différentes industries et provinces, dont l'Ontario?

Mme Marilyn Gladu: Monsieur le Président, la notion de longue distance est une chose — et je ne suis pas contre —, mais le nombre d'exclusions contenues dans le projet de loi est tel que personne ne peut en profiter. Dans un projet de loi précédent présenté par le gouvernement conservateur, les préoccupations des producteurs de grain de l'Ouest avaient été prises en compte; je crois que c'était le

projet de loi C-30. Les mesures prévues dans ce projet de loi ont été rendues caduques par le gouvernement actuel. Des mesures inadéquates sont maintenant proposées dans le projet de loi actuel. Comme je l'ai dit, ce projet de loi contient de si nombreuses exclusions que les gens ne peuvent pas en tirer parti. Son application n'est pas acceptable.

M. Martin Shields (Bow River, PCC): Monsieur le Président, ma collègue a fait une observation intéressante. Elle a mentionné la disposition de caducité ou de réexamen. De nombreux témoins ont parlé d'une disposition de caducité et d'un examen prévu deux ou trois ans après l'entrée en vigueur du projet de loi. Aucun de ces éléments ne figure dans le projet de loi. Or, de telles dispositions sont absolument essentielles lorsque l'on apporte un changement aussi important.

J'aimerais connaître l'avis de la députée à l'égard du réexamen et de la disposition de caducité.

Mme Marilyn Gladu: Monsieur le Président, il n'y a pas de doute qu'il est plus important d'adopter un bon projet de loi dès le départ. Je ne veux pas qu'un projet de loi imparfait soit adopté, puis qu'il faille l'examiner trois ou quatre ans plus tard. Je ne m'oppose pas au réexamen des projets de loi. Ce que je souhaite, c'est que le projet de loi adopté ne comporte pas de lacunes et qu'il ne soit pas vague au point où tous les détails devront être précisés dans règlement, que le ministre des Transports sera chargé d'appliquer, sans aucune surveillance parlementaire. Voilà ce à quoi je m'oppose.

• (1610)

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Monsieur le Président, la députée a parlé d'une petite municipalité de sa circonscription où se trouvent cinq passages à niveau. Comme sa circonscription, la mienne, Nepean, comporte des passages à niveau, six au total. Il faudrait un budget avoisinant les 500 millions de dollars pour ajouter des ouvrages d'intersection à niveaux différents à chacun de ces passages.

Elle a mentionné que les besoins dans sa circonscription représentaient environ 5 millions de dollars. Est-elle au courant de l'existence du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire, qui permet d'améliorer les passages à niveau?

Mme Marilyn Gladu: Monsieur le Président, je connais ce programme et j'avais recommandé qu'on demande des fonds dans le cadre de celui-ci, mais ils nous ont été refusés. Le problème dans cette partie de ma circonscription, c'est que, sans amélioration des passages à niveau, les routes concernées devront être barrées, ce qui isolerait complètement la région. Nous sommes devant une situation où il est impossible pour 2 300 personnes de couvrir les frais de modernisation, mais le gouvernement a refusé de s'en charger. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement a refusé de verser les sommes demandées, alors que le député d'en face et son parti ont pris tellement de retard dans les dépenses en infrastructure. Je serais heureuse de les aider. Nous sommes très habiles dans l'exécution des projets à Sarnia—Lambton. J'ai passé 32 ans dans le domaine de l'ingénierie et de la construction et la circonscription pourrait aider le gouvernement libéral à dépenser l'argent prévu pour les infrastructures. N'était-ce pas d'ailleurs la raison pour laquelle le gouvernement a enregistré des déficits?

L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.): Monsieur le Président, c'est avec plaisir que je prends la parole à la suite de mon estimée collègue. Je pense que nous sommes nombreux à la Chambre à avoir hâte de proposer d'excellents projets dans le cadre du financement offert pour les infrastructures.

Initiatives ministérielles

C'est un privilège pour moi de m'adresser à la Chambre aujourd'hui au sujet du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports. Je suis heureuse d'avoir la possibilité de parler des principales mesures proposées dans le projet de loi pour que le réseau ferroviaire du Canada demeure parmi les plus efficaces du monde.

En qualité de présidente du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, je remercie tous les membres du comité pour l'examen minutieux qu'ils ont fait de cette importante mesure législative. La collaboration que nous avons eue de tous les partis à la table lors de l'examen du projet de loi C-49 pour nous assurer d'avoir la meilleure mesure possible est tout à l'honneur de ces députés. La collaboration de tous a été très appréciée.

Grâce à cet esprit de collaboration, les amendements au projet de loi renforceront le cadre stratégique du Canada pour le transport ferroviaire de marchandises et permettront de maintenir l'équilibre délicat que vise le projet de loi C-49.

Le réseau canadien de transport ferroviaire des marchandises est une composante essentielle de l'économie du pays. Il est directement responsable de la création et du maintien de milliers d'emplois au pays, et il contribue à relier les entreprises canadiennes aux marchés nationaux et internationaux. Chaque année, plus de 280 milliards de dollars en marchandises passent par le réseau ferroviaire canadien, ce qui souligne à quel point ce réseau contribue de façon considérable à notre prospérité économique, un aspect que d'autres intervenants tiennent souvent pour acquis.

Les Canadiens ont besoin d'un réseau ferroviaire fiable pour acheminer leurs produits vers les marchés de l'ensemble du pays. Notre projet de loi a comme principe directeur de maintenir la vocation commerciale qui a permis au réseau canadien de se classer parmi les plus efficaces tout en offrant des tarifs parmi les plus bas du monde. Il faut préserver notre position avantageuse afin d'assurer la croissance économique et la prospérité future du Canada.

C'est pour cette raison que le gouvernement a présenté le projet de loi C-49, en mai 2017, afin de promouvoir un réseau de transport ferroviaire des marchandises transparent, équitable et efficace qui répond aux besoins à long terme des expéditeurs canadiens tout en favorisant les échanges commerciaux et la croissance économique dans l'intérêt de tous les Canadiens. Les objectifs du projet de loi s'accordent avec la vision à long terme du gouvernement en matière de transport, qui vise notamment à promouvoir un accès équitable pour les expéditeurs, à rendre le réseau ferroviaire plus efficace et plus concurrentiel, à accroître la transparence et à favoriser des investissements durables.

Le projet de loi prévoit un certain nombre de mesures d'accès équitable pour que les expéditeurs et les chemins de fer puissent être à armes égales. Bien que nous soyons favorables à l'orientation commerciale du système ferroviaire canadien, nous savons qu'une intervention est nécessaire lorsque les gens n'arrivent plus à conclure des accords commerciaux. Ce n'est pas chose facile.

Lors de nos consultations, nous avons appris que certaines solutions envisagées risquaient d'être trop complexes, trop fastidieuses ou trop coûteuses pour les expéditeurs. C'est pourquoi le projet de loi prévoit un meilleur accès aux recours devant l'Office des transports du Canada et des délais plus brefs afin de résoudre les différends concernant les services et les tarifs. Il devrait en résulter un meilleur équilibre des forces entre les divers acteurs ainsi que des recours plus rapides et plus accessibles, comme l'ont souhaité beaucoup de témoins entendus par le comité. Les recours actuels devant les autorités continuent de prendre du temps et de nécessiter

beaucoup de démarches, ce qui rend la tâche très difficile pour beaucoup de gens, lorsqu'ils essaient d'atteindre leurs objectifs.

Le projet de loi prévoit, à l'intention des expéditeurs et des chemins de fer, une définition claire de ce qu'est un service de transport ferroviaire adéquat et convenable. Lors de nos consultations, nous avons souvent entendu les acteurs du transport ferroviaire des marchandises nous dire que les obligations des chemins de fer en matière de service n'étaient pas claires. Le projet de loi C-49 précise qu'un chemin de fer serait tenu de fournir aux expéditeurs le niveau de service le plus élevé qui puisse être offert dans les circonstances, compte tenu de divers facteurs, y compris les obligations de la compagnie de chemin de fer prévues dans la Loi sur les transports au Canada. Cette amélioration serait grandement bénéfique pour tous les expéditeurs.

Le projet de loi ferait jouer davantage la concurrence pour que le secteur du transport ferroviaire des marchandises soit plus équilibré et efficace. Il favoriserait l'accès aux services de transport grâce à une nouvelle mesure que l'on appelle l'interconnexion de longue distance. Les expéditeurs captifs dans diverses régions et divers secteurs auront ainsi accès à un autre transporteur ferroviaire et à un tarif fixé en prenant des déplacements semblables comme point de référence. Le comité a proposé des ajustements à l'interconnexion de longue distance qui permettront aux expéditeurs captifs dans tous les secteurs, en Colombie-Britannique, en Alberta et dans le Nord du Québec, d'avoir accès à une solution de rechange. Ces modifications maintiendraient l'équilibre important qui doit caractériser l'interconnexion de longue distance et qui consiste à offrir des choix concurrentiels aux expéditeurs tout en protégeant les investissements des transporteurs et l'efficacité des réseaux, ce qui est dans l'intérêt de tous les expéditeurs.

• (1615)

Lors des consultations qui ont abouti au projet de loi C-49, les expéditeurs nous ont dit que les compagnies de chemin de fer ne leur donnaient pas suffisamment d'informations sur les lieux de correspondance en opération. Pour régler le problème, le projet de loi C-49 exigerait des compagnies de chemin de fer qu'elles dressent la liste de ces lieux. Celles-ci seraient également tenues de donner un préavis si elles les supprimaient de la liste, une telle suppression pouvant avoir d'énormes conséquences sur les expéditeurs et les localités.

Le comité a proposé de prolonger le préavis, lequel passerait de 60 à 120 jours, pour que les expéditeurs aient le temps de demander qu'une décision soit prise sur les niveaux de service et, au besoin, de faire annuler la suppression d'un lieu de correspondance de la liste. De même, le comité a proposé un amendement qui obligerait les compagnies de chemin de fer à aviser l'Office de la suppression d'un lieu de correspondance sur la liste afin de pouvoir tenir compte des préoccupations des expéditeurs.

De plus, le projet de loi C-49 améliorerait grandement la transparence dans tout le réseau canadien de transport ferroviaire des marchandises. Des renseignements exacts et fournis en temps opportun s'imposent pour assurer le fonctionnement efficace d'un réseau ferroviaire à vocation commerciale. Le projet de loi exigerait des compagnies de chemin de fer qu'elles fournissent toutes les semaines des informations sur le service et le rendement, comme cela se fait aux États-Unis. L'information destinée à tous les intervenants du transport ferroviaire de marchandises serait diffusée sur le site Web de l'Office des transports du Canada.

Initiatives ministérielles

De même, les compagnies de chemin de fer seraient tenues de transmettre plus de données sur les tarifs à Transport Canada, qui les transmettrait à son tour aux expéditeurs sous forme regroupée. Ces données sur les tarifs pourraient être également utilisées par l'Office des transports du Canada pour calculer le prix de l'interconnexion de longue distance.

Le comité a également proposé des amendements visant à ce que les données soient fournies plus rapidement à tous les intervenants concernés. Ainsi, les sociétés ferroviaires auraient 180 jours, plutôt qu'un an, pour commencer à fournir des données sur le service et le rendement; elles devraient aussi fournir les données cinq jours après la fin de la période visée par un rapport, plutôt que deux semaines. Le comité a également proposé que l'Office des transports du Canada publie les données sur son site Web dans les deux jours suivant leur réception.

Enfin, le projet de loi C-49 favoriserait les investissements dans le réseau de transport ferroviaire de marchandises, ce qui est essentiel pour faciliter sa croissance à long terme. À titre d'exemple, le projet de loi moderniserait les dispositions portant sur le revenu admissible maximal, il apporterait des modifications afin d'encourager les investissements dans les wagons-trémies et adopterait une méthodologie différente afin de mieux tenir compte des contributions de chaque société ferroviaire.

Par ailleurs, le projet de loi assouplirait le plafond concernant la proportion maximale d'actions avec droit de vote que peut détenir un actionnaire du Canadien National, afin de favoriser les investissements dans un réseau essentiel au rendement économique du Canada. Le comité a présenté un petit amendement de forme selon lequel ce changement pourrait entrer en vigueur dès l'obtention de la sanction royale. Ainsi, le CN pourrait attirer plus facilement des investissements provenant de ses actionnaires majoritaires.

Grâce aux dispositions du projet de loi C-49, le réseau de transport ferroviaire de marchandises du Canada serait en mesure de soutenir la concurrence mondiale pendant de nombreuses années. Les amendements proposés par le comité contribueront aux objectifs du gouvernement, qui souhaite rendre l'accès plus équitable, accroître l'efficacité et la transparence et, fait essentiel, favoriser les investissements dans le réseau de transport ferroviaire de marchandises.

• (1620)

M. John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, selon la députée, le gouvernement a consulté les intervenants du secteur du transport des marchandises. Cette affirmation m'apparaît discutable. Il n'a pas parlé avec les acteurs du milieu agricole.

Les producteurs avec qui j'ai parlé au cours des derniers mois sont préoccupés par le projet de loi C-49 et le fait qu'il n'inclut pas la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, qui a été adoptée par le gouvernement conservateur en 2015. Cette politique garantirait aux producteurs de grains l'accès au transport ferroviaire lorsqu'ils sont aux prises avec un grand surplus en raison de récoltes très abondantes comme ce fut le cas en 2013-2014. La situation se répète dans de nombreuses provinces de l'Ouest étant donné que la récolte est excellente cette année. Les producteurs de grains s'inquiètent du fait que cette loi ne fasse pas partie de la mesure législative. Il semble que le gouvernement n'a eu aucune conversation avec les intervenants du monde agricole et qu'il s'est contenté d'écouter les demandes des sociétés ferroviaires pour le projet de loi C-49.

Ma question pour ma distinguée collègue est la suivante: quelles discussions le gouvernement a-t-il eues avec les producteurs

agricoles et pourquoi n'a-t-il pas inclus la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain dans le projet de loi?

L'hon. Judy A. Sgro: Monsieur le Président, je puis assurer au député qu'au cours des audiences du comité, tous les membres de ce dernier ont été particulièrement sensibles à la question des expéditeurs, des agriculteurs et de ce qui devait être fait.

Une fois que le projet de loi C-49 aura été adopté et aura reçu, on l'espère, la sanction royale, le milieu agricole aura la certitude que ses céréales arriveront sur les marchés au moment voulu. C'est un point important. C'était important pour tous les membres du comité. Nous avons reçu plus de témoignages du secteur agricole que du secteur ferroviaire. De toute évidence, le comité voulait faire les choses correctement et souhaitait que les agriculteurs aient la possibilité d'acheminer leurs produits vers les marchés le plus vite possible, sans que s'ajoutent d'autres problèmes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Monsieur le Président, la Loi sur la modernisation des transports représente la première étape vers un système de transport plus sûr, plus fiable et plus efficace pour les Canadiens qui facilitera les échanges commerciaux et les déplacements à l'intérieur de notre grand pays. Elle répond aux besoins des Canadiens et à leurs attentes en matière de services et permettra au Canada de profiter de débouchés à l'échelle internationale et de contribuer à une économie à forte productivité.

Je remercie la députée pour le leadership dont elle a fait preuve à la présidence du comité. L'une des objections que j'ai entendues en comité portait sur l'enregistreur audio-vidéo de locomotive. Le projet de loi étant revenu à la Chambre des communes, la députée pourrait-elle expliquer ce qu'est l'enregistreur audio-vidéo de locomotive et quelles conclusions le comité a tirées?

L'hon. Judy A. Sgro: Monsieur le Président, on parle ici d'enregistreurs audio-vidéo qui seraient installés à l'avant du train uniquement pour des raisons de sécurité. S'il y a un accident, il serait possible de visionner les vidéos captées par les enregistreurs et de déterminer ce qui s'est passé en avant de la locomotive avant l'accident. Ces vidéos ne seraient pas transmises au service des ressources humaines pour imposer des mesures disciplinaires. Elles seraient strictement envoyées à l'Office des transports du Canada à sa demande, ou lorsque ce dernier a besoin de vérifier quelque chose. Les vidéos ne pourraient être utilisées d'aucune façon pour prendre des mesures disciplinaires contre les employés. L'intention manifeste est de protéger les passagers et de veiller à ce qu'ils sachent ce qui se passe en tout temps. Il est extrêmement important de garantir la sécurité de nos chemins de fer.

• (1625)

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Monsieur le Président, je suis ravi d'intervenir au sujet du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada.

J'ai eu le plaisir d'entendre un très grand nombre de témoignages lors de l'étude de cette importante mesure législative, qui constitue vraiment la première étape de la stratégie Transports 2030, visant à accroître l'efficacité des transports au Canada.

D'entrée de jeu, je ferai quelques observations sur l'importance des transports dans notre pays.

Initiatives ministérielles

En ce XXI^e siècle, nous savons que le Canada est un pays commerçant et que l'amélioration du rendement économique national dépend fortement des marchés mondiaux. En effet, on constate rapidement que, compte tenu de la main-d'oeuvre spécialisée et des ressources naturelles qu'il possède, la capacité de production du Canada est supérieure à sa capacité de consommation sur le marché intérieur. Par conséquent, il est d'importance primordiale d'acheminer les produits canadiens sur les marchés mondiaux pour assurer la réussite et la prospérité du Canada dans l'économie mondiale du XXI^e siècle. Voilà où le projet de loi C-49 entre en jeu. Le gouvernement reconnaît que pour que les produits canadiens arrivent sur les marchés en temps opportun, il faut pouvoir compter sur un réseau de transport efficient. Des clients partout dans le monde attendent impatiemment les produits dont ils ont besoin et, s'ils ne peuvent trouver au Canada des fournisseurs fiables, ils iront s'approvisionner ailleurs.

Le réseau de transport canadien comporte de nombreux maillons distincts et importants, et le projet de loi C-49 porte sur quelques-uns d'entre eux. Plus précisément, il propose certaines mesures concernant le transport ferroviaire, le transport aérien et le transport maritime, ce dernier ayant fait l'objet de peu de débats jusqu'à présent. Cela dit, le projet de loi améliore vraiment l'efficacité de l'acheminement des produits vers les marchés ainsi que l'expérience des déplacements à l'intérieur du pays ou à l'étranger pour les voyageurs canadiens.

Je vais d'abord traiter de ce que prévoit le projet de loi C-49 relativement au transport ferroviaire.

On ne saurait trop insister sur l'importance du secteur ferroviaire au Canada. Bien entendu, avant la Confédération, le commerce nord-sud revêtait une importance extraordinaire. Toutefois, comme je l'ai mentionné au début de mon intervention, il devient de plus en plus nécessaire d'acheminer les produits vers les marchés mondiaux. Évidemment, le couloir ferroviaire d'est en ouest revêt également une importance extraordinaire.

Le concept de l'interconnexion de longue distance est au coeur des mesures relatives au transport ferroviaire. J'ai examiné les règles inscrites dans la législation en vigueur, et elles ne sont pas suffisantes pour gérer l'acheminement des produits de différentes industries et de diverses régions vers les marchés au Canada. Avant le projet de loi C-49, nous n'avions, comme l'ont dit les députés d'en face dans plus d'une question, que le projet de loi C-30, qui traite du transport du grain de l'Ouest canadien vers les marchés.

Le projet de loi C-30 a été présenté en 2013 en réponse à des circonstances particulières. À l'époque, nous étions aux prises avec l'un des pires hivers de l'histoire moderne et une production inimaginable de grains, ce qui avait réellement mis dans le pétrin les producteurs et les expéditeurs. Si aucune mesure n'était prise pour assurer l'acheminement rapide des produits vers les marchés, cela aurait réduit considérablement la production économique. Il faut reconnaître que le gouvernement d'alors a pris des mesures pour s'attaquer au problème et a mis en oeuvre un système qui a simulé la concurrence quand il n'y en avait pas.

Il ne faut pas longtemps pour se rendre compte que, au Canada, il y a beaucoup d'expéditeurs captifs du transport ferroviaire. Il n'y a que deux grands transporteurs ferroviaires de catégorie I au pays, ce qui constitue essentiellement un duopole. Or, de nombreux expéditeurs n'ont qu'une seule option. Par exemple, ceux qui vivent dans la partie septentrionale des Prairies ont parfois accès à une seule compagnie de chemin de fer, ce qui peut faire grimper les tarifs. Par conséquent, le projet de loi précédent autorisait les expéditeurs se

trouvant dans un rayon de 160 kilomètres d'un point d'interconnexion à essentiellement agir comme si le détenteur du monopole avait des concurrents, permettant ainsi de créer des conditions propices à la négociation. Ce n'est pas une mesure qui a été utilisée très souvent, mais des témoins nous ont dit qu'elle les avait aidés à l'époque.

Toutefois, il y a un grand problème avec cette solution à court terme, dont nous avons besoin à ce moment-là: elle ne tient pas compte du fait que l'économie canadienne ne dépend pas uniquement des grains de l'Ouest canadien. Le projet de loi C-30 a fait de bonnes choses pour cette industrie dans cette région-là, mais il n'a rien fait pour l'industrie forestière ou minière ni pour les provinces comme l'Ontario et le Québec. Bien sûr, la province d'où je viens, la Nouvelle-Écosse, n'a pas forcément le même problème, puisqu'il ne s'y trouve aucun transporteur ferroviaire de catégorie I.

● (1630)

Ce que je veux dire, c'est que l'interconnexion de longue distance est une partie de la solution, car elle offre des possibilités aux expéditeurs captifs, qui ne se situent pas dans un rayon de 160 kilomètres d'un point d'interconnexion et qui produisent peut-être des ressources naturelles autres que des grains de l'Ouest canadien. Ce changement permettrait de faire jouer la concurrence pour un grand nombre de producteurs, et c'est très important.

En plus de changer considérablement la façon dont les produits peuvent être transportés sur les chemins de fer canadiens, il y a un certain nombre de mesures dans le projet de loi C-49 qui visent à reconnaître que les expéditeurs ont parfois de la difficulté à acheminer leurs produits jusqu'aux marchés. Il y a des sanctions réciproques. Avant, lorsqu'une compagnie de chemin de fer ne respectait pas ses obligations en matière de service, l'expéditeur n'avait pas forcément de recours. On peut imaginer les effets négatifs que cela peut avoir sur la réputation des producteurs ainsi que tous les coûts qu'il faut assumer quand les marchandises tardent à arriver sur les marchés parce qu'il n'y a aucun moyen de les transporter. La sanction va maintenant dans les deux sens et elle incite toutes les parties à respecter leurs obligations afin que les marchandises parviennent jusqu'aux marchés.

Le projet de loi définit aussi ce qui constitue un service adéquat et il prévoit une plus grande communication des données. On constate que le revenu admissible maximal a été maintenu et que le processus d'arbitrage sera plus efficient et qu'il s'apparentera au tribunal des petites créances dans le cas des différends de moins de 2 millions de dollars. On constate aussi que l'office sera habilité à régler les accords sur les niveaux de service.

Les témoignages entendus lors de l'étude du comité sur cet enjeu ont porté en grande partie sur le secteur ferroviaire. Je m'en voudrais toutefois d'oublier les autres secteurs importants qui aident vraiment à améliorer la qualité de vie dans les collectivités que je représente.

Initiatives ministérielles

Dans le secteur du transport maritime, la loi canadienne contient des dispositions absurdes, comme l'interdiction faite aux transporteurs étrangers de déplacer des conteneurs vides entre les ports canadiens. Par exemple, un transporteur européen ne peut pas déplacer un conteneur vide du port de Montréal à celui d'Halifax afin d'aider les exportateurs de la province que je représente à acheminer leurs produits vers l'Europe. Lorsqu'on demande aux responsables s'il s'agit actuellement d'une grande industrie au Canada et si le projet va nuire à l'emploi à l'échelle locale, ils nous répondent que les mesures nécessaires ne sont pas prises à l'heure actuelle. Toutefois, pour protéger les intérêts économiques des travailleurs canadiens, le projet de loi C-49 ne permettrait ce genre d'activité qu'à titre non commercial. Ainsi, aux termes du projet de loi C-49, un transporteur européen pourra repositionner ses conteneurs vides entre des ports canadiens pour améliorer l'efficacité du réseau de transport dans l'intérêt des exportateurs canadiens.

La déclaration des droits des passagers constitue bien sûr un des pans essentiels du projet de loi C-49. Un nombre substantiel de droits ont déjà été définis, mais, pour l'essentiel, les détails suivront dans le règlement à venir. Si cet élément a autant retenu l'attention des médias, c'est parce que nous sommes nombreux à ressentir de la frustration quand nous visionnons ces vidéos virales montrant des passagers forcés de descendre de l'avion parce que, nous aussi, nous avons connu les irritants des voyages par la voie des airs. Je ne fais pas exception, et il m'est déjà arrivé que mes bagages soient endommagés et que leur contenu sorte un soulier de taille 16 à la fois sur le carrousel. Nous savons ce que ressentent les personnes qui doivent payer un supplément pour être assises à côté de leur poupon. Quant aux instruments de musique, s'ils ne sont pas manipulés avec soin, ils peuvent être irrémédiablement endommagés, et c'est ni plus ni moins que le gagne-pain de leur propriétaire qui peut alors être en jeu. Le projet de loi C-49 règle une partie de ces problèmes, notamment en obligeant les compagnies aériennes à rendre publique la marche à suivre pour obtenir réparation lorsqu'elles ne répondent pas aux attentes des voyageurs qui ont payé pour du service de qualité.

Par ailleurs, je souhaitais également parler d'un élément essentiel du transport aérien. Le gouvernement a porté la limite de propriété étrangère de 25 % à 49 %. Cette modification incitera les sociétés internationales à investir davantage dans le secteur aérien canadien, ce qui entraînera une baisse des tarifs. Dès qu'ils sont devenus admissibles à une exemption aux termes des nouvelles règles, deux transporteurs aériens à tarifs réduits ont annoncé leur intention d'investir au Canada pour desservir les marchés secondaires à meilleur prix.

Dans le peu de temps qu'il me reste pour conclure, je soutiens que le projet de loi C-49 constitue le fondement de la stratégie ministérielle pour accroître l'efficacité des transports au Canada. Cette mesure permettra d'expédier plus efficacement les produits de différentes industries et régions du Canada vers les marchés mondiaux. Elle protégera les droits des gens qui voyagent par avion. J'estime qu'elle fera en sorte que la navigation commerciale devienne un élément plus efficace du système de transport international. Enfin, elle aidera les exportateurs canadiens, notamment ceux de la Nouvelle-Écosse, à acheminer leurs produits vers les marchés de façon efficace et efficace. Cette mesure législative est judicieuse et j'espère que tous les députés l'appuieront.

• (1635)

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Monsieur le Président, le projet de loi contient d'importants changements, notamment pour ce qui d'autoriser les navires étrangers à procéder au repositionnement

de conteneurs vides d'un lieu à l'autre au Canada. Cela rendrait le commerce avec le Canada plus attrayant pour les entreprises de logistique mondiales.

Autoriser les administrations portuaires canadiennes à emprunter des fonds à la Banque de l'infrastructure du Canada favoriserait les investissements, des investissements qui sont en fait absolument essentiels.

En outre, le projet de loi assouplit les règles régissant la propriété des compagnies aériennes en faisant passer de 25 à 49 % la portion qui peut être détenue par des entités étrangères. C'est significatif. Je crois comprendre, toutefois, que le projet de loi n'autorise pas une seule entité étrangère à détenir 49 % des intérêts.

J'aimerais que le député explique quelles sont les restrictions qui continueraient de s'appliquer et qui empêcheraient une entité étrangère de détenir à elle seule 49 % des intérêts d'une compagnie canadienne de transport aérien.

M. Sean Fraser: Monsieur le Président, le député a mentionné quelques éléments. Je vais d'abord parler de l'élément maritime de sa question.

Le député a parlé d'une chose que je n'ai pas mentionnée dans mon intervention, c'est-à-dire les modifications à l'admissibilité pour les différents types de financement qui ont été mis à la disposition des administrations portuaires canadiennes, plus particulièrement les emprunts auprès de la Banque de l'infrastructure du Canada. À l'heure actuelle, des centaines de millions de dollars — je crois en fait qu'il s'agit de milliards de dollars — de capitaux étrangers sont investis dans des bons à rendement négatif.

La Banque de l'infrastructure du Canada va ouvrir le marché aux capitaux mondiaux, ce qui donnera lieu à des investissements portant intérêt. Il s'agit habituellement d'investissements dans des infrastructures générant des profits, comme les ports canadiens. En élargissant l'admissibilité financière, de sorte que les administrations portuaires canadiennes puissent emprunter des fonds à la Banque de l'infrastructure du Canada, on favorisera l'expansion des ports. Lorsque nous concluons des accords, comme l'Accord économique et commercial global et d'autres accords commerciaux internationaux, nous favorisons les investissements qui permettront à nos ports de prendre de l'expansion et qui augmenteront notre capacité à acheminer nos produits sur le marché.

Le député a également mentionné les exigences relatives aux intérêts étrangers. Le plafond de la participation étrangère passera de 25 à 49 %. On voit déjà au Canada des transporteurs aériens qui offrent des tarifs réduits. Cela fait baisser les prix et augmenter le service vers les marchés secondaires qui ne sont pas suffisamment desservis à l'heure actuelle ou qui ne sont pas desservis par les transporteurs à tarif réduit.

La dernière question du député portait sur la nécessité d'empêcher une seule entité de s'approprier ces 49 %, ce qui lui donnerait presque une participation majoritaire. Il s'agit là d'une façon importante de limiter les pouvoirs.

Il existe des limites semblables dans le secteur ferroviaire, avec le CN par exemple, pour empêcher qu'une entité étrangère réussisse à s'emparer d'une part suffisamment importante pour avoir la haute main sur les décisions d'une société. Cela est particulièrement important quand il s'agit de concurrents américains qui pourraient tenter d'inciter la clientèle des aéroports canadiens à utiliser plutôt les aéroports de nos voisins du Sud, ce qui n'irait pas dans le sens de l'objectif visé par la mise en place d'un réseau de transport efficace au Canada.

Initiatives ministérielles

Grâce à ces limites, je suis persuadé que nous allons améliorer le service offert aux Canadiens.

M. John Barlow (Foothills, PCC): Monsieur le Président, en adoptant la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, le gouvernement avait autorisé une entente cruciale pour les producteurs de grain de l'Ouest canadien. Cette loi leur assurait la possibilité d'acheminer leur produit vers les marchés.

Le député a raison de dire que toute cette question a été soulevée en 2013, une année où l'hiver avait été rude et la récolte excellente. Nous avons adopté la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain afin de faire en sorte que les possibilités d'interconnexion existent et que les producteurs puissent acheminer leurs produits vers les marchés.

Or, ce qui me préoccupe et préoccupe les producteurs agricoles canadiens est le fait que le gouvernement a laissé cette entente, ou cette loi, expirer en août, et ce, malgré tout ce qu'a pu dire l'opposition conservatrice et les parties prenantes partout au Canada en faveur de sa prorogation avant la présentation du projet de loi C-49. À l'heure actuelle, les producteurs de grain n'ont plus cette possibilité advenant que certains de ces problèmes surviennent de nouveau cet automne maintenant que la récolte est terminée.

J'ai une question pour mon collègue de Nova-Centre: si les producteurs de grain nous disent qu'ils font face à des problèmes d'accès et de manque de wagons à grain, le gouvernement libéral et le ministre de l'Agriculture vont-ils prendre des mesures pour régler ces problèmes avant que le projet de loi C-49 ne reçoive la sanction royale?

• (1640)

M. Sean Fraser: Monsieur le Président, il ne fait aucun doute que la question est urgente. Les expéditeurs et les producteurs agricoles que j'ai rencontrés m'ont dit qu'il fallait le faire. La principale recommandation qu'ils ont faite au moment de l'étude est que l'on pourrait faire un petit peu mieux. Chaque partie a ses priorités quant aux améliorations à apporter. Cela veut dire que nous avons atteint un certain équilibre. La première recommandation porte sur une action rapide.

Nous sommes revenus sur le projet de loi C-30 au comité des transports avant la date d'expiration et nous avons reporté cette dernière. Dans la situation actuelle, il n'y a aucune règle en vigueur. Nous devons demander à tous les députés de s'activer pour qu'à l'autre endroit on comprenne bien, espérons-le, que le projet de loi doit être rapidement adopté. Je prévois que la question sera mise prochainement aux voix et j'espère qu'elle aura l'appui de toute la Chambre. Ainsi, les expéditeurs de tout le pays auront des solutions de rechange pour transporter leurs produits jusqu'aux marchés avant l'arrivée de l'hiver.

Le vice-président: Voilà qui conclut la période de cinq minutes prévue pour les questions et les observations.

Avant de reprendre le débat et 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: la députée de Vancouver-Est, L'assurance-emploi; la députée de Nanaimo—Ladysmith, La Garde côtière canadienne et la députée de London—Fanshawe, Les anciens combattants.

Nous reprenons le débat avec le député de Markham—Unionville.

M. Bob Saroya (Markham—Unionville, PCC): Monsieur le Président, je prends la parole à la Chambre aujourd'hui pour parler du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi

que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois. Le projet de loi C-49 est un projet de loi omnibus qui établit un nouveau régime de droits des passagers aériens et qui introduit de nouveaux règlements pour les sociétés ferroviaires et les expéditeurs par rail.

Ce projet de loi créerait une déclaration des droits des passagers aériens et libéraliserait les restrictions de propriété internationale des transporteurs aériens canadiens. Il permettrait aussi au ministre des Transports de considérer et d'approuver des demandes de coentreprise entre deux transporteurs aériens ou plus.

De plus, il modifierait la réglementation du réseau canadien de transport ferroviaire de marchandises et rendrait obligatoire l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans les cabines des locomotives.

Le projet de loi C-49 élargirait le pouvoir du gouverneur en conseil d'exiger que les principales compagnies de chemin de fer fournissent de l'information sur les tarifs, les services et le rendement, et il modifierait la Loi maritime du Canada pour que les autorités portuaires soient admissibles à des prêts par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure.

En tout, ce projet de loi modifierait de façon importante 13 lois différentes et aurait des conséquences énormes sur les trois modes de transport.

Ma première préoccupation concernant le projet de loi C-49 est qu'il affaiblit de façon drastique les protections législatives des expéditeurs et des agriculteurs de l'Ouest canadien.

Au lieu de rendre les déplacements plus coûteux et inaccessibles pour de nombreux Canadiens, nous devons viser des mesures proactives permettant de rendre les déplacements plus abordables et conviviaux pour tous les voyageurs. Peut-être qu'il serait préférable de commencer par retirer le projet de taxe sur le carbone, plutôt que de mettre en oeuvre des mesures législatives compensatoires qui ne profiteront qu'à un petit groupe de passagers.

De plus, ce projet de loi ne donne que peu de détails quant à la déclaration des droits des passagers aériens proposée et, dans sa forme actuelle, de nombreux défenseurs des passagers aériens, comme Gabor Lukacs et Jeremy Cooperstock de l'Association des consommateurs du Canada, ne lui accordent pas leur appui. Ils n'appuient pas le projet de loi, parce qu'ils considèrent que ses dispositions profiteront peu aux voyageurs. Si les personnes qui sont pour une déclaration des droits des passagers aériens n'appuient pas ce projet de loi, cela nous en dit long à son sujet.

Les autorités portuaires et leurs filiales à cent pour cent pourront recevoir des prêts et des garanties de prêts de la Banque de l'infrastructure du Canada. Mes collègues conservateurs et moi désapprouvons profondément la création d'une banque de l'infrastructure.

Une autre préoccupation que soulève ce projet de loi concerne la dotation. L'Office des transports du Canada et Transports Canada auront besoin de beaucoup plus de personnel pour s'acquitter des tâches supplémentaires liées à la collecte de données et aux pouvoirs réglementaires qu'exigera ce projet de loi.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi à l'étude amènerait des changements drastiques qui toucheraient l'ensemble des moyens de transport. Plus particulièrement, en ce qui concerne le transport aérien, j'ai quelques soucis. Le projet de loi ne prévoit pas les niveaux d'indemnisation des passagers en ce qui a trait à la déclaration des droits proposée. Appuyer ce projet de loi équivaut à donner carte blanche au ministre des Transports et à l'Office des transports du Canada sans mécanisme de surveillance quant à l'établissement futur des indemnités. Ce n'est pas acceptable.

Le projet de loi est également préoccupant en raison des nouveaux pouvoirs importants qu'il confère au ministre des Transports, qui pourra approuver ou renverser les ententes de coentreprise proposées entre compagnies aériennes. Cela aura pour effet de diminuer le rôle du Bureau de la concurrence, un organisme indépendant et non partisan.

• (1645)

De plus, le projet de loi permettrait aux administrations aéroportuaires d'exiger des frais aux compagnies de transport aérien et aux passagers pour les postes de contrôle de sécurité supplémentaires. Cela risque d'entraîner de nouvelles modifications relatives à la sécurité dans les aéroports en plus des modifications relatives à la sécurité des passagers aériens actuellement imposées par le gouvernement du Canada.

Il y aura en outre des changements majeurs relativement au transport ferroviaire et à la sécurité de celui-ci. Le gouvernement doit en tenir compte. Malheureusement, la portion du projet de loi C-49 qui porte sur le transport ferroviaire est une annulation majeure des politiques instaurées par d'anciens ministres de l'Agriculture et des Transports sous le gouvernement conservateur en 2014.

Le premier problème que j'aimerais signaler concerne l'interconnexion, une opération exécutée par les compagnies de chemin de fer dans le cadre de laquelle un transporteur prend des wagons d'un client ou d'un expéditeur et les remet à un autre transporteur qui effectue le transport de ligne ou les transporte pour la majorité de la distance linéaire du mouvement ferroviaire global.

La nouvelle solution d'interconnexion de longue distance créée par le projet de loi C-49 est une copie sous un autre nom des prix de lignes concurrentiels, lesquels ne sont pratiquement jamais utilisés. Le tarif de la nouvelle interconnexion de longue distance sera plus difficile à utiliser pour les expéditeurs et ne servira pas d'outil utile dans les négociations avec la compagnie de chemin de fer. Cela posera un problème. Le programme entier d'interconnexion de longue distance peut être levé par le ministre des Transports si celui-ci estime que la compagnie de chemin de fer éprouve des difficultés financières. Je ne peux appuyer cela.

De plus, le prix de l'interconnexion de 30 kilomètres sera fixé annuellement. Il tiendra compte des besoins en infrastructures des chemins de fer dans l'ensemble du réseau. Je tiens à souligner que cela risque probablement d'augmenter le prix réglementé payé par les expéditeurs pour l'interconnexion et de décourager la pratique.

En ce qui concerne les matières toxiques par inhalation, les expéditeurs ne pourront pas déposer de recours pour l'interconnexion de longue distance, ce qui aura une incidence négative sur des centaines d'expéditeurs.

Même si l'interconnexion de longue distance sera portée à 1 200 kilomètres ou 50 % de la distance parcourue, le premier lieu d'interconnexion possible pour de nombreux expéditeurs captifs dans le Nord de l'Alberta et de la Colombie-Britannique se trouve dans le corridor de Kamloops—Vancouver, où l'interconnexion est interdite au-delà de 30 kilomètres, ce qui les empêcherait de profiter de cette

mesure pour accroître la concurrence dans le transport ferroviaire. Nous ne devrions pas étouffer la concurrence au Canada. C'est en raison de ce type de projet de loi qu'il est plus coûteux et moins attrayant de faire des affaires au Canada.

Il est évident que le projet de loi C-49 vise le transport aérien et ferroviaire, mais il ne s'arrête pas là. Le transport maritime sera également touché par l'adoption du projet de loi. Mes préoccupations sont de deux ordres. Premièrement, la Loi maritime du Canada sera modifiée pour permettre aux administrations portuaires et à leurs filiales à cent pour cent de recevoir des prêts et des garanties d'emprunt de la Banque de l'infrastructure du Canada. Deuxièmement, la Loi sur le cabotage sera modifiée pour permettre aux navires qui ne sont pas immatriculés au Canada de repositionner leurs conteneurs vides entre Halifax et Montréal. C'est tout simplement illogique.

Voilà pourquoi je ne peux pas appuyer le projet de loi.

• (1650)

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Monsieur le Président, j'aimerais que mon collègue me donne son avis sur les éléments importants que propose le projet de loi. Premièrement, le projet de loi permet aux navires étrangers de repositionner leurs conteneurs vides sur le territoire canadien. Cette mesure rendra les corridors commerciaux canadiens très attrayants pour les sociétés de logistique étrangères.

Deuxièmement, le projet de loi permet aux administrations portuaires d'avoir recours à la Banque de l'infrastructure du Canada, ce qui se traduira par des investissements cruciaux dans les administrations portuaires.

Troisièmement, le projet de loi libéralise la propriété des transporteurs aériens canadiens en faisant passer les limites de la propriété étrangère de 25 à 49 % tout en veillant à ce qu'aucune entité étrangère unique ne contrôle 49 % de la propriété canadienne.

Quatrièmement, le projet de loi prévoit le régime de droits des passagers aériens dont on a tant besoin.

Pourquoi mon collègue n'appuie-t-il pas ces excellentes mesures?

M. Bob Saroya: Monsieur le Président, il y a très peu de choses à dire au sujet du régime de droits des passagers aériens. Si une personne est bloquée à l'aéroport international de Toronto ou ailleurs, comment sera-t-elle indemnisée? Le projet de loi ne prévoit rien de précis quant aux indemnités. C'est le ministre des Transports et le transporteur qui fixeraient les indemnités.

Le fait est que la Banque de l'infrastructure a été créée pour les petites et moyennes entreprises. Elle a été créée par les libéraux et, si les choses n'avancent pas, les libéraux utilisent les investissements pour d'autres travaux. La facture sera salée pour financer les infrastructures afin de réparer les lignes de chemin de fer et tout le reste. Si les 100 milliards de dollars destinés aux infrastructures sont utilisés ou écumés pour les lignes de chemin de fer, qu'advient-il des petites et moyennes entreprises? Voilà pourquoi nous n'appuierons pas le projet de loi.

M. Martin Shields (Bow River, PCC): Monsieur le Président, mon collègue a mentionné les infrastructures et la Banque de l'infrastructure, mais, au comité, nous avons aussi entendu des témoignages concernant les infrastructures pour les chemins de fer de courtes lignes. Les chemins de fer de courtes lignes sont un élément essentiel du pays, compte tenu de leur emplacement, et, idéalement, la Banque de l'infrastructure financerait leurs infrastructures. Or, ce n'est pas indiqué dans le projet de loi.

J'invite le député à en dire plus long sur ce qu'il a laissé entendre.

Initiatives ministérielles

M. Bob Saroya: Monsieur le Président, la Banque de l'infrastructure a été créée pour les PME. Cet argent devrait leur être remis. De plus, le projet de loi C-49 n'a l'appui ni des intervenants, ni des clients, ni des compagnies ferroviaires. Il contient 50 lacunes. Je suggère fortement que nous retournions examiner les questions des compagnies ferroviaires et aériennes ainsi que des gens qui remettent en cause la mesure législative. Nous devrions reculer d'un pas et l'évaluer de nouveau.

• (1655)

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suis certain que le député d'en face convient que, dans pratiquement toutes les régions, les gens qui voyagent en avion ont dit être très préoccupés par une part de l'inconfort et des problèmes vécus avec les compagnies aériennes. Nous sommes saisis d'un projet de loi qui nous permettra de régler beaucoup des problèmes soulevés par les citoyens. Comment le député d'en face peut-il être contre la mesure législative alors que de nombreux électeurs de nos circonscriptions souhaiteraient qu'elle soit adoptée pour qu'il existe au moins un processus qui les protège?

M. Bob Saroya: Monsieur le Président, le député donne une belle image, mais je pose de nouveau la question: comment les passagers seront-ils indemnisés? Nous cherchons des réponses claires. Les indemnités sont-elles la responsabilité du ministre et de son personnel, ou des compagnies aériennes? Réglons cette question aujourd'hui. Pourquoi voudrions-nous y revenir demain? Finissons-en une fois pour toutes. Il est temps de dire en quoi consiste exactement le projet de loi et d'arrêter de danser le tango comme nous le faisons.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole au sujet de quelques aspects du projet de loi C-49. J'ai eu l'occasion d'exprimer un certain nombre de réflexions, et je reviendrai sur quelques-unes d'entre elles, mais je tiens à me pencher d'abord sur une question cruciale. Même si le projet de loi porte sur les transports en général, le début de mon intervention sera axé sur un enjeu que je considère comme extrêmement important.

Il n'y a pas si longtemps, nous avons parlé du rôle essentiel que jouent les comités permanents au Parlement. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a effectué un excellent travail d'écoute auprès des différents intervenants qui ont fait des présentations sur le projet de loi. Au bout du compte, à la lumière de ces témoignages, je crois comprendre que le Comité a fait rapport à la Chambre plus tôt que prévu afin que le projet de loi soit adopté article par article. Ce qui est encourageant, c'est qu'il s'agit d'une autre mesure législative qui a suivi le processus et qui est renvoyée ici avec un certain nombre d'amendements. Nous entendons souvent parler d'amendements du gouvernement à un projet de loi qui est adopté. Cependant, pendant les années où j'ai siégé du côté de l'opposition, c'était extrêmement rare. Je n'arrive pas à me rappeler un seul cas où les amendements de l'opposition ont été acceptés, puis adoptés. J'étais ravi que, parmi les neuf amendements, il y en ait eu six, je crois, qui provenaient de l'opposition, même si je préférerais qu'on ne cite pas mes propos cette fois-ci. Ce fait démontre beaucoup de bonne volonté de la part du gouvernement, et plus particulièrement du ministre.

Le ministre a fait un travail remarquable pour en arriver à une mesure législative qui traite de questions concrètes, et je veux parler de deux d'entre elles. L'une d'elles porte sur la situation dans laquelle de nombreux agriculteurs se sont retrouvés au fil des ans. Lorsque

j'étais dans l'opposition, je me rappelle avoir entendu des agriculteurs dire qu'ils étaient contraints de laisser des montagnes de blé à l'extérieur parce que leurs conteneurs étaient pleins. Ils ne pouvaient pas obtenir le service ferroviaire dont ils avaient besoin pour acheminer leur blé jusqu'au port. D'après ce que je comprends, il y avait des navires vides à l'extérieur des ports qui auraient transporté ces marchandises, mais, malheureusement, elles ne pouvaient y être acheminées par train.

Le député de ce qui était à l'époque la circonscription de Wascana ainsi que moi-même et d'autres étions extrêmement frustrés. Nous trouvions que le gouvernement n'écoutait pas les agriculteurs. Nous ne savions pas pourquoi on ne faisait rien ni pourquoi les producteurs — ceux qui investissaient énergie, argent et ressources pour produire les meilleurs produits du monde — ne pouvaient pas acheminer leurs produits jusqu'au port plus rapidement. Lorsque j'ai assisté à la séance d'information sur cette mesure législative, c'est l'une des questions qui sont ressorties. Il est important d'avoir des mécanismes pour que des ententes de service puissent être arbitrées de manière juste afin d'améliorer la qualité du service pour les producteurs.

En tant que député des Prairies, je me réjouis que notre gouvernement réussisse là où a échoué le gouvernement précédent, qui prétendait assurer une représentation pour cette région. Voilà qui en dit long sur l'engagement du gouvernement et du premier ministre en particulier envers les collectivités rurales. De ce point de vue, je crois que le projet de loi est bien reçu. Le projet de loi touche beaucoup de choses, mais celle-ci ressort à mes yeux.

• (1700)

Il y a aussi les compagnies aériennes et l'idée de la déclaration des droits des passagers aériens. Une disposition du projet de loi permet la création de cette déclaration, que je considère comme un point fort et positif.

La plupart des députés se déplacent souvent en avion — certains plus que d'autres, selon la distance entre leur circonscription et Ottawa. Je ne saurais dire combien d'histoires j'ai entendues au fil des ans sur des conflits entre passagers et transporteurs aériens. Les passagers déplorent le fait qu'il n'existe pas de recours. Les compagnies aériennes sont soumises à certaines contraintes, qui suscitent souvent des complications. Certaines choses, comme les conditions météo, sont hors de leur contrôle, mais on devrait les responsabiliser davantage dans beaucoup d'autres circonstances. C'est pourquoi les dispositions prévues dans le projet de loi sont encourageantes, car elles visent à protéger les intérêts des consommateurs et, ultimement, des producteurs.

Le député a soulevé la question de la Banque de l'infrastructure du Canada et des possibilités pour les ports, entre autres. Il a aussi parlé du fait que le projet de loi favorise les investissements futurs. Cela a une très grande importance.

Si nous prenons le temps de bien faire les choses et d'investir dans l'infrastructure, ou si nous offrons des occasions d'investissement dans l'infrastructure par des moyens comme la Banque de l'infrastructure du Canada, nous créerons alors une panoplie de nouvelles possibilités. Ces possibilités, en ce qui a trait aux emplois qui sont directement liés à la construction d'un certain projet, sont tangibles et évidentes. Toutefois, le nombre d'emplois indirects qui peuvent être créés est égal ou, bien souvent, supérieur à cela, surtout s'il est question des ports canadiens.

Initiatives ministérielles

Il y a une énorme demande pour la modernisation et l'amélioration des ports canadiens, ce qui coûterait très cher, des centaines de millions de dollars. L'adoption d'une mesure législative qui pourrait potentiellement améliorer cette occasion de développement, soit l'importation et l'exportation de biens, est une bonne chose. Cela nous permettrait de créer de bons emplois de la classe moyenne qui sont nécessaires pour stimuler notre économie.

Je suis ravi des politiques que le gouvernement a adoptées au cours des dernières années et de constater leurs répercussions sur le Canada, sur la classe moyenne et ceux qui aspirent à en faire partie, et sur ceux pour qui cela constitue davantage un défi. Au bout du compte, il y a littéralement création de centaines de milliers d'emplois. De plus, nous voyons de nombreux avantages sur le plan de la création d'emplois à temps plein.

Le projet de loi C-49 permettrait d'accomplir de nombreuses choses. Je pourrais les énumérer, mais je n'aurai pas le temps parce que le Président veut que je me rassoie. Ce qui importe, c'est que ce projet de loi répond aux besoins des compagnies aériennes, des ports et des chemins de fer du Canada, et les députés d'en face seraient fort avisés d'appuyer cette solide mesure législative.

• (1705)

Le vice-président: Je ne voudrais jamais que le secrétaire parlementaire se rassoie. Or, à la fin du temps qui lui est imparti, je lui ferai peut-être signe de le faire.

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Monsieur le Président, vous ne voulez peut-être pas que mon collègue se rassoie, mais bon nombre de députés de notre côté sont très heureux de le voir s'asseoir.

L'une des promesses faites par les libéraux durant la campagne électorale était de créer une prétendue déclaration des droits des passagers aériens. Il y a des mesures en ce sens dans le projet de loi, mais il y manque clairement des détails sur la protection des droits des passagers aériens.

À titre de coprésident du comité d'examen de la réglementation, je suis parfaitement conscient du fait que beaucoup de règlements élaborés après l'adoption d'une loi créent des problèmes qu'il faut ensuite régler. Ils retardent certes la mise en oeuvre du projet de loi et de son cadre réglementaire.

Je veux poser la question suivante à mon collègue. Pourquoi le gouvernement libéral, après avoir défendu cette idée lors de la campagne électorale, fournit-il maintenant si peu de détails sur la protection des droits des passagers aériens?

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je dirais que c'est tout le contraire, en fait.

Le député et moi sommes d'accord sur un point. Il a raison de dire que, pendant la campagne, le Parti libéral s'est engagé à promouvoir l'élaboration d'une déclaration des droits des passagers aériens. Il s'est écouté relativement peu de temps depuis, et nous sommes justement en train de débattre d'un projet de loi qui, une fois adopté, mènera à la mise en oeuvre de protections à l'intention de ces passagers.

Nous reconnaissons que ce travail se fera en grande partie par voie de règlements. Il n'y a rien de mal à procéder de la sorte, ni à collaborer avec les nombreux intéressés qui débordent de bonnes idées quant aux meilleures façons de faire. Le député a raison, d'une certaine façon. Il est vrai que le projet de loi ne précise pas qu'il y aura des amendes de tel montant, ni d'autres détails du genre. Il rend toutefois ce travail possible.

C'est ce que désirent les Canadiens. Je soutiendrais donc qu'une fois ce projet de loi adopté, nous aurons tenu l'une de nos promesses électorales, nous y aurons donné suite, et elle se concrétisera.

• (1710)

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Monsieur le Président, il y a énormément à faire au chapitre de la politique nationale sur le transport.

Le ministre mène actuellement des consultations auprès de députés. Beaucoup de points qui devront être traités dans une mesure législative n'ont pas été inclus dans le projet de loi C-49. Comme celui-ci porte notamment sur le transport ferroviaire, le député de Winnipeg-Nord et secrétaire parlementaire souhaiterait-il parler à la Chambre du maintien essentiel du service ferroviaire voyageur offert par VIA Rail? La Chambre n'a jamais adopté de mesure législative au sujet de VIA Rail.

Au-delà des modifications législatives que prévoit le projet de loi C-49, nous aurions dû profiter de l'occasion pour légiférer également au sujet de VIA Rail, suivant en cela l'exemple des États-Unis, où Amtrak a un mandat défini par la loi.

M. Kevin Lamoureux: Monsieur le Président, je pense que, si la députée en parlait au ministre responsable du projet de loi, il lui indiquerait une bonne demi-douzaine de questions que nous gagnerions énormément à inclure dans diverses autres lois.

J'espère que, dans les mois et les années à venir, nous aurons l'occasion de voir le ministère prendre d'autres mesures. J'ose croire que tous les députés considèrent le principe même de l'existence de VIA Rail comme une idée de grande valeur. J'adorerais voir les services étendus à d'autres régions du pays. Il n'y a vraiment pas de danger. Le transport ferroviaire des passagers est extrêmement populaire et bien utilisé. Dans certaines régions éloignées, les gens ont des doléances légitimes. Il serait merveilleux qu'on puisse y remédier. Je ne sais pas si le comité des transports a déjà envisagé de se pencher sur cette question ou s'il en a discuté au cours des dernières années.

Les Canadiens sont, dans l'ensemble, favorables à VIA Rail. S'il existe des mesures que le gouvernement pourrait prendre et que le comité pourrait étudier comme il l'a fait dans le présent projet de loi, nous sommes tout à fait disposés à écouter les idées et les réflexions. Tâchons d'entreprendre une discussion à ce sujet.

Mme Irene Mathyssen (London—Fanshawe, NPD): Monsieur le Président, encore une fois, les parlementaires sont saisis d'un projet de loi omnibus mal ficelé et proposé à la hâte qui porterait atteinte au droit fondamental des travailleurs à la protection de leur vie privée tout en protégeant les droits des investisseurs.

Il est difficile de voir la différence entre l'approche du gouvernement actuel et celle du gouvernement précédent. Il y a un écart lamentable entre les promesses électorales des libéraux et les gestes du gouvernement libéral. Qu'est-il advenu de la promesse de mettre fin à l'utilisation des projets de loi omnibus antidémocratiques, une pratique que les libéraux ont vivement critiquée lorsqu'ils étaient dans l'opposition? Comme le gouvernement conservateur l'a fait avant lui, le gouvernement libéral actuel impose aux Canadiens et aux députés des projets de loi omnibus inefficaces et boiteux.

Initiatives ministérielles

Parmi les innombrables mesures incluses dans le projet de loi C-49, il n'y en a que deux que les néo-démocrates peuvent appuyer. Nous sommes favorables aux mesures qui visent à mieux protéger les droits des passagers aériens et des expéditeurs de grains. Ces propositions représentent une nette amélioration par rapport au statu quo. Pour cette raison, nous exhortons le gouvernement à séparer ces deux mesures des autres mesures inutiles et inefficaces du projet de loi C-49 afin qu'elles puissent être analysées en comité et inscrites dans la loi.

Nous voterons cependant contre les autres mesures du projet de loi C-49, et je vais expliquer aux députés pourquoi. Le projet de loi C-49 vise à modifier la Loi sur les transports au Canada afin de donner au ministre des Transports le pouvoir d'approuver des ententes de coentreprise entre des transporteurs aériens. C'est inquiétant, car de telles ententes pourraient obtenir l'approbation du ministre même si le commissaire de la concurrence a conclu qu'elles nuiraient à la concurrence et pourraient faire grimper le prix des billets d'avion. Je répète: le projet de loi permettrait au ministre des Transports d'avoir le dernier mot sur des ententes de coentreprise entre transporteurs aériens auxquelles le Tribunal de la concurrence ne pourrait plus s'opposer après leur approbation.

Le NPD a proposé de supprimer l'article 14 du projet de loi C-49, car il exposerait les consommateurs à des hausses injustes du prix des billets d'avion, mais cet article a été maintenu. Le projet de loi vise également à faire passer de 25 à 49 % le pourcentage maximal d'actions pouvant être détenues par des intérêts étrangers dans une compagnie aérienne canadienne, alors que, selon une étude réalisée par l'Université du Manitoba dont les résultats ont même été publiés sur le site Web du ministère des Transports, cette mesure n'aurait aucun effet positif sur la concurrence.

Le plus inquiétant dans tout cela, c'est que le projet de loi C-49 modifierait la Loi sur la sécurité ferroviaire pour permettre aux compagnies de chemin de fer d'utiliser des enregistreurs audio-vidéo et que, bien qu'il soit susceptible d'enfreindre l'article 8 de la Charte des droits et libertés en donnant le droit au gouvernement ou aux employeurs de recueillir ainsi des renseignements personnels sans mettre en place les protections adéquates, les libéraux ont rejeté les amendements du NPD visant à limiter l'utilisation des enregistrements.

Seul le Bureau de la sécurité des transports devrait avoir accès aux enregistrements audio-vidéo dans les locomotives. Il n'y a rien qui empêche les compagnies de chemin de fer de s'en servir pour s'attaquer aux droits des travailleurs. En fait, le CN et le CP ont déjà tenté à plusieurs reprises de s'en prendre aux droits et aux privilèges des travailleurs. C'est pour cette raison que les néo-démocrates s'opposent à l'article 14.

Si le gouvernement souhaitait vraiment améliorer la sécurité ferroviaire, il reverrait les normes concernant la fatigue des conducteurs. Les conducteurs subissent des pressions de la part de leurs employeurs qui les obligent à travailler des heures déraisonnables. C'est un réel danger à la sécurité des travailleurs et du public.

On peut faire mieux. Le Canada nécessite et mérite un système public de transport ferroviaire à la portée de tous, accessible, fiable et durable. Les Canadiens ont le droit aux meilleurs niveaux de service qui soient, qu'on pense à la protection des voyageurs ou à l'accessibilité des trajets. Or, en ce moment, ils doivent composer avec l'annulation de services partout au pays et la vétusté des infrastructures, causée par la négligence et le fait que les sociétés se délestent de leurs responsabilités.

Au Canada, il y a de plus en plus de familles ayant des enfants, de personnes handicapées et d'aînés qui doivent se déplacer. Ils sont conscients de l'héritage environnemental que nous sommes en train de laisser aux générations futures. Une bonne gérance et l'adoption d'une approche visionnaire nous permettraient de réellement relancer notre secteur du transport ferroviaire, qui était autrefois florissant. Toutefois, ce genre de vision nécessite un gouvernement fédéral qui met l'accent sur la gestion des affaires nationales. Ce n'est pas ce que les gouvernements libéraux et conservateurs ont fait quand ils ont bradé les intérêts du pays et qu'ils se sont pliés aux exigences de ceux qui avaient subventionné leurs campagnes.

• (1715)

C'est parce que nous avons besoin d'un service de transport ferroviaire fiable que j'ai rédigé et déposé le projet de loi C-370. Cette mesure législative donnerait un mandat clair à VIA Rail Canada. Les Canadiens sont fatigués du refus du gouvernement actuel et des gouvernements conservateurs et libéraux précédents, qui n'ont jamais voulu admettre les avantages économiques et environnementaux d'un réseau de trains légers durable, accessible, intégré et amélioré, avantages qui supplantent largement les gains politiques à court terme et qui leur survivraient longtemps. Les gouvernements passés n'ont pas compris que tout le monde profiterait du transport ferroviaire s'il faisait partie de nos projets d'avenir, que ce soit les Canadiens les plus jeunes ou les gens qui ont l'habitude de faire la navette tous les jours. Je peux dire aux députés que cette réalité n'échappe pas aux gens de London et du Sud-Ouest de l'Ontario, qui souffrent de ce que l'on décrit comme un déficit de mobilité dans le plan d'action du réseau de transport de cette région.

Le projet de loi C-370 fournirait aux Canadiens et aux députés actuels l'occasion d'évaluer les cas où VIA Rail a prévu éliminer une station nécessaire pour les correspondances. De plus, mon projet de loi établirait un cadre législatif permettant de confier à VIA Rail un mandat de société d'État ayant l'obligation de fournir certains services, de respecter certaines fréquences minimales, sur certains itinéraires, et d'augmenter le niveau de service relativement à la ponctualité. La loi prévoirait des moyens transparents et démocratiques d'évaluer toute proposition visant à éliminer le service sur une ligne. Elle établirait un cadre de gestion et de financement de VIA Rail. Elle faciliterait la priorisation des trains de passagers lorsque des conflits surviennent avec les trains de marchandises et permettrait de réaliser des gains d'efficacité. J'encourage les députés de tous les partis à appuyer le projet de loi C-370 lorsqu'il sera débattu à l'étape de la deuxième lecture.

Dans une législature antérieure, le NPD a présenté un projet de loi qui énonçait clairement les étapes nécessaires pour élaborer une déclaration des droits des passagers aériens. Le ministre des Transports actuel a appuyé ce projet de loi. Il aurait pu suivre notre exemple et présenter des mesures concrètes pour protéger les passagers aériens. Toutefois, il a plutôt chargé l'Office des transports du Canada de prendre des règlements.

Initiatives ministérielles

La proposition du NPD concernant une déclaration des droits des passagers aériens comprenait des mesures pour faire en sorte que, en cas d'annulation de vol, les compagnies aériennes offrent aux passagers le choix entre le remboursement complet de leur billet ou un autre vol dans des conditions comparables. Les transporteurs aériens qui contreviendraient à cette règle seraient tenus de verser 1 000 \$ à chaque passager touché en guise de dédommagement, en plus du remboursement de son billet. En outre, si un appareil était cloué au sol pendant plus d'une heure, la compagnie aérienne serait tenue de fournir aux passagers de la nourriture, de l'eau potable et d'autres rafraîchissements et de leur verser 100 \$ chacun en guise de dédommagement pour chaque heure supplémentaire de maintien de l'appareil au sol.

Des témoins nous ont dit que, grâce à des mesures semblables, il pourrait y avoir quatre fois moins de vols annulés qu'à l'heure actuelle au Canada. Les libéraux ont entendu ces témoignages en comité, mais ils ont quand même rejeté les amendements proposés par le NPD qui reposaient sur de solides données probantes. Je me demande pourquoi ils ont agi ainsi et envers qui ils font preuve de loyauté.

Il est inacceptable que le gouvernement se décharge de sa responsabilité de protéger les passagers sur l'Office des transports du Canada. Les passagers et les compagnies aériennes ont besoin dès maintenant de mesures claires pour décourager la surréservation. Le ministre a promis qu'elles seraient en place à un moment donné en 2018. Cela ne suffit pas.

Bien que nous ayons de nombreuses objections au projet de loi C-49, je veux me concentrer sur un point final. Le projet de loi omnibus C-49 modifierait la Loi maritime du Canada de façon à permettre à 18 administrations portuaires d'obtenir du financement de la Banque de l'infrastructure du Canada. Mes collègues néo-démocrates et moi avons parlé des dangers de la Banque de l'infrastructure et nous continuerons de le faire aussi longtemps qu'elle représente une échappatoire pour la vente de projets d'infrastructure publique et de services publics à des sociétés privées. Nous savons que ce transfert d'actifs publics permettra aux sociétés privées d'imposer des frais d'utilisation et des péages aux Canadiens qui ont déjà versé une partie de leur argent durement gagné pour profiter de leurs services publics.

Le projet de loi C-49 permettrait aux investisseurs privés d'accorder des prêts aux administrations portuaires par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure. Il permettrait à ces investisseurs privés d'exiger des taux d'intérêt élevés sur leurs prêts, et c'est le consommateur qui paierait la note. De plus, les ports dont les projets de constructions sont évalués à moins de 100 millions de dollars pourraient ne pas être admissibles à des prêts de la Banque de l'infrastructure et se retrouver ainsi sans ressources. Le coût du rendement des investissements requis par ces prêteurs pourrait avoir une incidence sur les consommateurs puisque le transport de nombreuses marchandises passe par nos ports.

Les néo-démocrates se méfient de tout projet de loi qui ouvrirait en catimini la porte à la vente de nos précieux actifs et services publics à des sociétés privées. Les gouvernements ne sont pas là pour servir les intérêts privés. Au mieux, il semble que les libéraux ne comprennent pas cette notion. Au pire et au comble du cynisme, ils la comprennent et espèrent que les Canadiens ne s'apercevront pas qu'ils vendent le Canada à leurs amis du milieu des affaires sans aucune considération pour le bien public. Quoi qu'il en soit, le projet de loi C-49 est une mesure législative mal conçue qui laisse à désirer et que les néo-démocrates ne peuvent pas appuyer.

● (1720)

Mme Kate Young (secrétaire parlementaire pour les Sciences, Lib.): Monsieur le Président, la députée et moi prenons assez souvent le même vol pour venir dans la capitale nationale; il nous arrive donc fréquemment de parler de transport entre London et Ottawa. L'avenir du transport au Canada est un sujet qui nous intéresse vivement toutes les deux.

J'aimerais pouvoir comprendre que, à tout le moins, elle convient que le projet de loi constitue un premier pas. C'est vraiment de cela qu'il s'agit. Nous voulons offrir aux Canadiens un réseau de transport plus sûr et plus fiable, peu importe le mode employé, l'avion, le train ou autre. Nous sommes au commencement d'un processus à plus long terme que nous savons nécessaire pour le pays.

Mme Irene Mathysen: Monsieur le Président, je suis ici depuis 12 ans et j'en ai assez des petits pas. Je veux des mesures substantielles, des mesures sérieuses qui vont être efficaces pour les voyageurs canadiens. La déclaration des droits des passagers aériens, par exemple, doit être améliorée et renforcée. Les premiers pas, c'est bien, mais comme nous n'avons pas tant d'occasions de faire les choses, il est important de les faire correctement du premier coup.

En ce qui a trait au service ferroviaire de transport de voyageurs, nous avons la possibilité, avec le ministre des Transports, d'apporter de vrais changements. Il faut établir un mandat pour VIA Rail. Cette dernière doit offrir des services à la population canadienne. Depuis 25 ou 30 ans, nous n'entendons parler que de coupes dans les services, d'élimination de liaisons et d'abandon du genre de service que les gens utiliseraient, aimeraient utiliser, se réjouiraient même d'utiliser parce que ce serait bon pour l'environnement.

● (1725)

M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Monsieur le Président, l'un des éléments visés par le projet de loi sont les coentreprises. La députée en a peut-être parlé, mais je ne l'ai pas entendu. Je me demande si elle peut nous donner son avis au sujet des modifications apportées à la loi au chapitre des coentreprises.

Mme Irene Mathysen: Monsieur le Président, je me méfie beaucoup des coentreprises et elles m'inquiètent énormément. Si le député fait allusion à la Banque de l'infrastructure, je suis profondément préoccupée à cet égard. En Ontario, on a connu les partenariats public-privé. Ils sont plus chers, ils sont lents et ils n'offrent pas les services qui sont prévus.

Dans le cas de la Banque de l'infrastructure, on établirait un partenariat avec des sociétés dont le but est d'investir afin de réaliser des profits. Les services publics sont pour le public et ils sont financés par les contribuables, les travailleurs et les travailleuses du pays. Les contribuables ne devraient jamais avoir à payer de péages ni de coûts supplémentaires pour utiliser leurs propres services. Les services publics doivent demeurer publics.

C'est un peu comme Hydro Ontario. Qui, dans ses rêves les plus fous, aurait cru qu'un gouvernement vendrait un organisme public comme Hydro Ontario? Cette vente s'inscrit dans la démarche visant à brader l'intérêt public pour le bien des sociétés privées.

M. Kelly McCauley (Edmonton-Ouest, PCC): Monsieur le Président, je suis heureux de prendre la parole aujourd'hui au sujet du projet de loi C-49.

Initiatives ministérielles

Cependant, avant d'entrer dans le vif du sujet, je tiens à citer la page « *Changer ensemble* » du site Web des libéraux, où l'on peut lire ceci: « Nous n'userons pas de subterfuges législatifs pour nous soustraire à l'examen du Parlement [...] M. Harper s'est également servi des projets de loi omnibus pour empêcher les parlementaires d'étudier ses propositions et d'en débattre convenablement. » On y dit ensuite: « Nous mettrons un terme à cette pratique antidémocratique en modifiant le Règlement de la Chambre des communes. » Or, de quoi sommes-nous saisis maintenant? Comme les projets de loi d'exécution du budget et d'autres auparavant, les libéraux ont présenté un projet de loi omnibus.

Dans le projet de loi, il est question de transport aérien, avec des mesures concernant les droits des passagers aériens, la libéralisation des règles sur la propriété étrangère, les coentreprises entre transporteurs aériens, l'accès accru aux services de contrôle de sûreté. Il est question de transport ferroviaire, avec des dispositions portant sur les enregistreurs audio-vidéo et le cadre stratégique du transport ferroviaire de marchandises. Il est également question de transport maritime: on y trouve notamment des dispositions modifiant la Loi sur le cabotage et la Loi maritime du Canada pour permettre aux administrations portuaires canadiennes d'avoir accès à des prêts et à des garanties d'emprunt de la Banque de l'infrastructure du Canada pour appuyer les investissements dans des projets d'infrastructure clés.

Nous savons aussi que la Banque de l'infrastructure a été introduite dans un autre projet de loi omnibus. Comble de l'ironie, les libéraux ont présenté ce projet de loi omnibus, puis imposé l'attribution de temps, après avoir promis de ne jamais faire ni l'un ni l'autre. Les libéraux ont dit qu'ils ne seraient jamais cyniques au point de présenter des projets de loi omnibus, et ils ont été tellement certains qu'ils n'y recouraient jamais qu'ils en ont fait une promesse électorale, pour montrer aux Canadiens qu'ils étaient tellement différents de Stephen Harper. Le gouvernement ayant rompu cette promesse, il est clair, une fois de plus, que l'élève a dépassé le maître.

À propos des promesses rompues, je tiens à passer en revue certaines des autres promesses non tenues par le gouvernement, comme l'allègement fiscal pour la classe moyenne qui n'aurait aucune incidence sur les recettes. Les libéraux avaient dit que cet allègement fiscal s'autofinancerait grâce à l'augmentation de l'impôt des plus riches. Malheureusement, cela ne s'est pas réalisé. L'allègement fiscal coûte chaque année aux Canadiens 1,2 milliard de dollars puisé à même le Trésor fédéral. C'est comme emprunter sur une marge de crédit et dire que nous nous sommes enrichis, mais ce n'est qu'une illusion.

Les libéraux avaient promis des déficits modestes. Ils avaient déclaré que les déficits annuels ne dépasseraient pas les 10 milliards de dollars, mais ils ont complètement brisé cet engagement. Même si l'économie va bien, le déficit libéral sera presque le double de ce qu'ils avaient promis. Ils avaient promis des budgets équilibrés. Ils avaient dit que l'équilibre budgétaire serait probablement atteint en 2019-2010 et qu'il y aurait un excédent de 1 milliard de dollars. Nous savons maintenant qu'ils ne parleront plus jamais d'équilibre budgétaire.

Les libéraux avaient promis une tarification du carbone sans incidence fiscale. Ils avaient dit que le plan serait sans incidence fiscale pour le gouvernement fédéral, mais nous savons que ce n'est pas le cas puisqu'ils imposent la TPS sur les taxes provinciales sur le carbone, ce qui devrait coûter aux habitants de l'Alberta et de la Colombie-Britannique près d'un quart d'un milliard de dollars sur une période de deux ans.

En ce qui concerne la réforme électorale, on nous avait annoncé en grande pompe que les élections de 2015 seraient les dernières tenues selon le régime uninominal majoritaire à un tour. De ce côté-ci de la Chambre, nous avons toujours dit que le gouvernement devrait tenir un référendum avant de modifier fondamentalement la façon dont les citoyens élisent leur gouvernement. Je ne suis donc pas triste que cette promesse ait été rompue, mais on peut tout de même dégager une tendance.

Les libéraux font des promesses pour être élus, puis balaient ces promesses du revers de la main plus rapidement que ne l'a fait la ministre du Revenu, par exemple, lorsqu'elle a décidé de rejeter le blâme sur les fonctionnaires de Revenu Canada pour le gâchis de l'imposition des avantages sociaux mineurs des employés.

Le gouvernement a promis l'ouverture et la transparence. Nous avons un catalogue de promesses non tenues.

Les lettres de mandat aux ministres leur donnent notamment l'instruction suivante: « Vous devrez faire votre part pour respecter l'engagement du gouvernement à faire des nominations transparentes et fondées sur le mérite. » Voici quelques nominations fondées sur le mérite. L'ancien président de la campagne électorale libérale en Ontario a été nommé ambassadeur. Un candidat libéral qui n'a pas été élu a obtenu un poste au conseil d'administration de VIA Rail. Une autre candidate défaite, qui a déclaré qu'elle se représenterait, a été nommée directrice de l'autorité portuaire de Hamilton. Un libéral que l'on dit ami de Gerry Butts et qui s'est présenté deux fois sans succès s'est fait offrir un poste en or à San Francisco à une échelle salariale double — je dis bien double — de l'échelle officielle.

Quant à la lettre de mandat du ministre des Finances, elle contient la bonne blague suivante: « [...] la façon dont vous menez [...] vos affaires personnelles doit pouvoir résister à l'examen public le plus minutieux. Il s'agit là d'une obligation dont on ne s'acquitte pas simplement en respectant la loi. » Voilà un ministre des Finances qui, avant d'entrer en politique, a fait du lobbying pour faire changer le régime de pensions de façon à favoriser son entreprise, Morneau Shepell. Et que fait-il après avoir été élu et nommé le plus haut responsable de la réglementation des marchés financiers? Il parraine le projet de loi même pour lequel il avait fait du lobbying avant d'entrer en politique et s'en excuse en affirmant qu'il a respecté la lettre de la loi.

● (1730)

En outre, nous avons récemment discuté des lacunes de la Loi sur l'accès à l'information. La commissaire à l'information elle-même s'est dite très déçue de cette loi, qui est employée comme bouclier contre la transparence et qui n'atteint pas ses objectifs stratégiques, c'est-à-dire favoriser la reddition de comptes et la confiance envers le gouvernement.

Je vais maintenant parler du projet de loi C-49. Il est malheureux que le gouvernement ait choisi une fois de plus de rompre sa promesse en présentant à la Chambre un autre projet de loi omnibus.

Le projet de loi C-49 est comme une partie de bonneteau, où le bonneteur montre la carte cible, puis la mélange rapidement avec deux autres cartes pour mêler le joueur de sorte qu'il ne sache plus quelle carte est laquelle. Sauf que, dans le cas du projet de loi C-49, plutôt que de présenter la dame de coeur, le ministre présente la déclaration des droits des passagers comme cible. Il cache les lacunes et les omissions du projet de loi sous le couvert de la protection des passagers, en mentionnant constamment l'incident très médiatisé de la United Airlines, où l'on a traîné de force une personne à l'extérieur de l'avion, comme si une telle chose s'était produite ici.

Initiatives ministérielles

Il prétend également que le gouvernement doit prendre des règlements pour prévenir ce genre de situation au Canada. Nous avons tous nos propres histoires d'horreur en ce qui concerne le transport aérien. La solution n'est pas une réglementation mitigée, mais une concurrence accrue.

Faire passer la limite de propriété étrangère à 49 %, au lieu de 25 %, est un bon départ, mais pourquoi ne pas simplement faire sauter la limite? Si nous voulons améliorer le service et régler d'autres problèmes, il faut ouvrir le marché à la concurrence. Nous avons vu les effets de l'arrivée de WestJet dans le marché. Rien n'a été aussi efficace que l'expansion des activités de cette compagnie dans l'ensemble du pays pour favoriser l'amélioration du service et la réduction des prix dans l'industrie du transport aérien.

Pourquoi ne pas axer nos efforts sur ces questions, plutôt que de déployer des mesures populistes en réponse à la consternation des consommateurs créée par une vidéo virale?

Selon une étude de l'Université de Toronto, les coûts pour se déplacer entre deux villes canadiennes sont souvent entre 50 % et 100 % plus élevés que pour un déplacement comparable aux États-Unis. Des analyses de l'industrie du transport aérien menées par différents experts, dont le Bureau de la concurrence, ont recommandé que l'on accorde un droit d'établissement à des transporteurs étrangers pour les déplacements intérieurs de façon à forcer les compagnies aériennes canadiennes à faire mieux.

Les compagnies aériennes diront peut-être que les transporteurs étrangers ne choisiront que les destinations rentables. Cependant, à l'heure actuelle, rien n'oblige les transporteurs canadiens à desservir les destinations qui ne génèrent aucun profit et rien ne nous indique qu'ils seraient subventionnés de façon indirecte pour desservir de telles destinations.

L'un des problèmes dans cette partie du projet de loi, c'est qu'il modifie la Loi sur les transports au Canada au chapitre des coentreprises, enlevant au commissaire de la concurrence son pouvoir de décision pour le donner au ministre. Eh oui, donner au ministre le pouvoir de s'ingérer pour des motifs politiques est exactement ce qu'il faut pour améliorer les services aériens et faire baisser les tarifs. On m'en dira tant.

La CAA, l'Association canadienne des automobilistes, mentionne que, selon le projet de loi C-49, il faudra une plainte d'un passager pour déclencher une action. L'Office des transports du Canada ne peut pas déclencher une enquête sur un vol intérieur. Les défenseurs des droits des passagers et les organismes de protection ne pourront pas intervenir et chaque plainte sera traitée isolément, ce qui ajoutera aux délais et entraînera des retards.

Cela vaut la peine de signaler que l'Office a pu organiser des audiences sur la récente affaire d'Air Transat seulement parce qu'il s'agissait d'un vol international. L'Office n'aurait pas le pouvoir, même en vertu du projet de loi C-49, de décider de tenir une audience en pareille situation s'il s'agissait d'un vol intérieur, pas plus qu'il pourrait se pencher sur des problèmes systémiques plus vastes qu'il pourrait relever, mais sans qu'il y ait eu plainte, et il devrait demander la permission au ministre pour mener une enquête.

Le défenseur des droits des passagers bien connu Gabor Lukacs dit que le projet de loi n'est que de la poudre aux yeux, sans réel pouvoir, et qu'il ne contient aucune disposition pour faire respecter les droits des passagers. Il dit que cela lui apparaît une tentative pour protéger les compagnies aériennes des plaintes et empêcher davantage la population de faire respecter ses droits.

Il affirme que le projet de loi C-49 ne contient aucune disposition assurant le respect des droits et qu'il refile à l'Office des transports du

Canada la responsabilité d'établir éventuellement des normes à cet égard. C'est de la concurrence qu'il nous faut et non des règles relativement dérisoires qui ne font que répondre à la vidéo virale de la United Airlines.

Nous n'avons pas besoin de règlements qui feront augmenter les frais aéroportuaires et, partant, le prix des billets. C'est ce qui se produira lorsque les aéroports élargiront leurs services d'inspection et chercheront le moyen de payer les coûts qui en découleront. Nous connaissons tous la fin de l'histoire: la note du consommateur sera plus élevée.

Le projet de loi soulève une foule d'autres questions que nous aurions préféré voir traitées dans des projets de loi distincts.

Il est malheureux que le gouvernement choisisse de dissimuler de mauvaises mesures législatives dans un projet de loi omnibus. Ce sont les Canadiens qui en feront les frais.

• (1735)

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Madame la Présidente, pourquoi le député n'appuie-t-il pas les excellentes mesures proposées dans le projet de loi?

Le projet de loi permet aux exploitants de navires étrangers de déplacer leurs conteneurs vides d'un endroit à l'autre au Canada, ce qui rendra les corridors commerciaux canadiens plus attrayants pour les compagnies de logistique mondiales. Il permet également aux administrations portuaires canadiennes d'accéder aux prêts et garanties d'emprunt de la Banque de l'infrastructure du Canada et ainsi faire des investissements essentiels dans leurs infrastructures.

Le projet de loi assouplit les restrictions en matière de propriété internationale, qui passera de 35 % à 49 % des actions des transporteurs aériens canadiens. Un seul investisseur étranger ou groupe de transporteurs aériens étrangers ne pourra détenir plus de 25 % des actions d'un transporteur aérien canadien. Précisons que ce changement de politique ne s'appliquera pas aux services aériens du Canada spécialisés notamment dans la photographie aérienne ou la lutte contre les incendies, dont les niveaux d'actionnariat international demeureront à 25 %.

Pourquoi le député n'appuie-t-il pas ces excellentes mesures?

M. Kelly McCauley: Madame la Présidente, j'ai fait valoir un grand nombre de raisons qui expliquent pourquoi je ne peux pas appuyer la mesure législative. C'est un projet de loi omnibus qui aurait dû être scindé en plusieurs parties que la Chambre devrait examiner séparément. J'ai bon nombre de réserves. Parlons des questions liées à la vie privée que soulève l'appareil d'enregistrement audio-vidéo en locomotive. Selon le commissaire à la protection de la vie privée, cet outil pourrait servir à évaluer les employés ou l'atteinte d'autres objectifs associés au rendement. Le projet de loi pourrait ouvrir la porte à une utilisation abusive des renseignements ou au détournement de leur usage prévu.

Autre problème: le projet de loi n'en ferait pas assez pour accroître la concurrence. Au lieu de favoriser la concurrence, le gouvernement semble penser que plus de règlements et une plus grande ingérence de l'État pousseront Air Canada et WestJet à offrir un meilleur service. C'est plutôt étrange. Si les libéraux se rendaient à un Tim Hortons où il y avait une longue queue, je me demande s'ils en concluraient qu'ils doivent réglementer plutôt que de favoriser une concurrence accrue.

Le projet de loi comporte des lacunes. Il n'améliorerait en rien le service que les Canadiens reçoivent.

Initiatives ministérielles

M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Madame la Présidente, l'article 14 du projet de loi porte notamment sur les coentreprises et la mise en place d'un élément ministériel ou d'un point de vue politique dans le processus.

Mon collègue peut-il nous dire ce qu'il pense de cet article?

• (1740)

M. Kelly McCauley: Madame la Présidente, mon collègue de Peace River—Westlock soulève une question importante à propos du retrait d'une surveillance non partisane pour en confier la responsabilité au ministre. Le gouvernement est intervenu dans le projet Énergie Est et il l'a torpillé. Il s'est mêlé de nombreux autres dossiers pour des raisons politiques.

Il serait désastreux de permettre au gouvernement et au ministre de prendre des décisions, à des fins politiques, à l'égard de questions qui devraient être tranchées par le marché.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Nous passons maintenant aux questions et observations. Le secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre a la parole pour une brève question.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, le député d'en face donne l'impression que le projet de loi ne contient aucune disposition pour laquelle il voterait. Je pense que les électeurs de sa circonscription seraient heureux de savoir que la mesure législative permettrait au ministre d'élaborer une déclaration des droits des passagers. Je pense qu'ils souhaiteraient que le député dise au moins quelques mots encourageants au sujet de l'importance de ces règlements.

M. Kelly McCauley: Madame la Présidente, vous avez donné la parole à mon collègue pour qu'il pose une brève question. Cependant, la brièveté est incompatible avec mon collègue. Je remercie néanmoins le député de sa brève question.

Ce projet de loi omnibus contient des éléments que beaucoup d'entre nous pourraient appuyer. Le problème tient au fait qu'ils sont regroupés dans un seul gros projet de loi. Parmi les enjeux qui se posent, mentionnons notamment le lieu de correspondance dans le transport ferroviaire; la relation entre la Banque de l'infrastructure et les administrations portuaires; et le projet de loi lui-même. Il est difficile d'appuyer ce projet de loi qui regroupe des mesures disparates dont certaines sont forcément très mauvaises, sans parler des règlements qui en découleront.

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD): Madame la Présidente, comme cela arrive souvent, les projets de loi du gouvernement libéral protègent avant tout le droit des grandes entreprises au détriment des droits des travailleurs et des consommateurs. Le projet de loi omnibus C-49 ne fait pas exception en modifiant 13 lois. Il ne fait certes pas de doute que les députés libéraux vont appuyer ce projet de loi, mais je tiens quand même à rappeler pourquoi les néo-démocrates tiennent à s'y opposer.

Après deux ans d'attente, le ministre veut que nous adoptions à toute vapeur un projet de loi mal ficelé qui favorise principalement les intérêts des investisseurs étrangers et qui viole les droits des travailleurs et des consommateurs. Je vais expliquer toutes les raisons pour lesquelles les néo-démocrates tiennent à s'opposer au projet de loi C-49.

Tout d'abord, en 2012, le NPD avait déposé le projet de loi C-459 qui indiquait clairement quelles étaient les mesures à prendre pour établir une véritable charte des droits des passagers. Ce projet de loi

présentait des mesures concrètes comme, par exemple, la possibilité pour un voyageur lésé par un refus d'embarquement, de recevoir des indemnités conséquentes. Cela aurait pu tout de même représenter 600 \$ pour les vols de 3 500 kilomètres ou plus. Pourtant, les libéraux ont voté contre l'amendement qui proposait l'insertion de cette charte dans le projet de loi C-49, sans même chercher à l'étudier.

Comment se fait-il que le ministre des Transports décide de rejeter notre amendement? Il aurait pu prendre exemple sur notre proposition qui contenait des mesures concrètes de protection des passagers aériens. C'est d'autant plus incompréhensible qu'une étude montre que les vols soumis à la réglementation européenne sont à 0,4 % d'annulation, soit quatre fois moins que les vols soumis à la réglementation canadienne actuelle. Cela paraît clair: les libéraux cèdent aux pressions des compagnies aériennes et font la sourde oreille aux études réalisées à ce sujet.

Le projet de loi C-49 oblige aussi les compagnies de chemin de fer à mettre en place des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives. Oui, cela ressemble à du bon sens pour lutter contre les accidents, mais il ne faut pas que cela incite les compagnies à utiliser ces renseignements à des fins de surveillance ou encore à des fins disciplinaires. C'est pourquoi nous réclamons que l'utilisation des enregistrements audio-vidéo soit exclusivement réservée au Bureau de la sécurité des transports.

De plus, les dispositions du projet de loi C-49 ne sont pas suffisamment claires et ne précisent pas comment les renseignements privés des conducteurs de train seront utilisés par les compagnies ferroviaires. Par exemple, le ministre pourrait décider par règlement que la productivité horaire d'un conducteur de train est un élément à prendre en compte dans l'analyse de la sécurité. Suivant cette logique, la compagnie ferroviaire VIA Rail Canada pourrait utiliser ces données pour sa gestion de la performance des employés, par exemple, quand il s'arrête à la gare de Saint-Hyacinthe.

Les employés refusent qu'on leur enlève leur droit à la vie privée. Le gouvernement n'écoute pas les témoignages tels que celui de M. Roland Hackl, vice-président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada. Selon lui, dans sa forme actuelle, le projet de loi va à l'encontre de leurs droits en tant que Canadiens et il a raison. L'article 8 de la Charte canadienne des droits et libertés pourrait être violé par le projet de loi C-49, parce qu'il autoriserait l'État ou les employeurs à recueillir des renseignements privés, sans toutefois offrir des protections adéquates. De plus, les conclusions d'un groupe de travail formé par Transports Canada montrent que les enregistreurs audio-vidéo ne sont pas des éléments proactifs de gestion de la sécurité.

Le NPD a donc proposé une série d'amendements pour que seul le Bureau de la sécurité des transports ait accès aux enregistrements lors d'un accident. Nos amendements garantissaient en contrepartie que le ministre et les compagnies ferroviaires ne seraient pas en mesure d'utiliser les enregistrements audio-vidéo. Bien évidemment, les libéraux du comité ont encore une fois balayé du revers de la main ces propositions.

Initiatives ministérielles

Je souhaiterais également parler du changement dans l'entente entre les compagnies aériennes prévus dans le cadre du projet de loi C-49. Aujourd'hui, le commissaire à la concurrence peut présenter une demande au Tribunal de la concurrence dans laquelle il propose le rejet d'une fusion d'activités de compagnies aériennes qui nuit à la concurrence. Le Tribunal de la concurrence a donc le pouvoir d'annuler une fusion ou une partie de celle-ci. Cependant, avec le projet de loi C-49, c'est le ministre des Transports qui a désormais le dernier mot.

• (1745)

À partir du moment où le ministre approuve l'entente, le Tribunal de la concurrence n'a plus la possibilité d'intervenir pour y mettre fin. D'ailleurs, le NPD s'oppose à l'article 14 du projet de loi, car il donne le pouvoir au ministre de superviser et d'autoriser une entente de contreprise entre compagnies aériennes.

Prenons l'exemple d'Air Canada qui déposerait une entente de fusion de ses activités avec United Airlines. Même si le commissaire juge que l'entente réduit la concurrence sur des lignes aériennes et peut augmenter le prix du billet, le ministre peut tout de même approuver l'entente s'il considère que la fusion est dans « l'intérêt public ». Je mets au défi le ministre de donner une définition précise de ce terme. Son utilisation dans le projet de loi C-49 est tellement floue que le ministre peut y inclure des éléments qui ne sont pas dans l'intérêt des Canadiens mais plutôt dans l'intérêt des actionnaires des grandes compagnies aériennes. C'est en effet le chien de garde des consommateurs que le gouvernement libéral veut affaiblir.

Le projet de loi C-49 propose également de revoir la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou l'ACSTA.

Au lieu de désigner de nouveaux aéroports et de soutenir la croissance des aéroports régionaux, le gouvernement leur refile la facture des contrôles de sécurité.

Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas proposé un modèle plus juste où c'est l'ACSTA qui prend en charge le financement des services de contrôle et de sécurité?

Ce désengagement remonte à loin. Des données de Statistique Canada montre que l'ancien gouvernement a perçu 636 millions de dollars du public, mais n'a consacré de ce montant que 550 millions de dollars à la sécurité aérienne. Le gouvernement libéral ne fait pas mieux, car il perpétue le sous-financement de l'ACSTA. En effet, l'article 69 du projet de loi prévoit l'adjonction du paragraphe 30.1(1) qui implique que n'importe quel aéroport peut conclure une entente avec l'ACSTA pour assurer de nouveaux services de contrôle et de sécurité.

Jusque là, tout va bien. Néanmoins, c'est à l'aéroport de financer ces nouveaux services, c'est-à-dire que c'est aux passagers d'assumer la facture. À l'inverse, le NPD avait proposé la mise en place d'un financement public afin de permettre le développement des aéroports régionaux. Notre amendement allait aussi éviter que les aéroports désignés comme ceux de Montréal et de Toronto ne soient obligés d'absorber les coûts de l'augmentation des services de sécurité.

Indirectement, notre amendement voulait aussi assurer que la facture finale ne serait pas reflétée dans le prix du billet du passager. Toutes nos propositions sur ce point ont aussi été rejetées, sans aucune surprise, malheureusement. Voilà comment le gouvernement se désengage du financement des aéroports régionaux et des services de contrôle et de sécurité dans les grands aéroports.

Le gouvernement veut que ce soit l'utilisateur qui absorbe les frais de la politique de sous-financement du gouvernement. Le projet de

loi C-49 ouvre aussi une brèche dans la Loi sur le cabotage dans les articles 70 à 72. Nous demandons la suppression de ces articles. Les armateurs et les emplois des marins canadiens — et je tiens à préciser que je suis la maman d'un marin — doivent être protégés de la concurrence déloyale des navires immatriculés dans l'Union européenne.

Pourquoi est-ce une concurrence déloyale?

C'est tout simplement parce que la main d'œuvre des navires immatriculés dans l'Union européenne n'est pas soumise aux mêmes exigences que celle des navires canadiens. Les coûts des équipages pour les navires européens autorisés à être présents en eaux canadiennes, selon les termes du projet de loi C-49, représente 30 % des coûts d'un équipage canadien. Le plus aberrant, c'est que la réciprocité dans cette affaire n'existe pas. En effet, le ministre décide d'ouvrir aux navires étrangers la possibilité de repositionner les conteneurs vides, alors que les navires canadiens n'auront pas accès de la même manière au marché de l'Union européenne.

Dans le projet de loi C-49, nous appuyons également la suppression des articles 73 et 74 qui autoriseraient la Banque de l'infrastructure à offrir des prêts aux administrations portuaires canadiennes.

Enfin, je tiens à préciser que dans le projet de loi C-49 nous sommes tout de même en faveur de l'amélioration des droits pour les passagers aériens et des protections pour les expéditeurs de grain. Plusieurs producteurs de grain ont en effet reconnu que le projet de loi C-49 va dans la bonne direction.

• (1750)

Ces derniers ont cependant proposé des mesures allant encore plus loin.

Je termine en disant que nous nous opposons fermement au projet de loi C-49.

[Traduction]

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Madame la Présidente, je suis rempli d'enthousiasme à l'idée que les petits aéroports auront la chance d'attirer de petits transporteurs aériens. J'ai longtemps siégé au comité consultatif de l'aéroport de Waterloo, un aéroport régional. L'un de nos défis était justement d'attirer de petits transporteurs. La nouvelle loi permettrait aux transporteurs internationaux de détenir jusqu'à 49 % d'un transporteur aérien canadien, alors que ce plafond s'établit actuellement à 25 %. Le député reconnaît-il que c'est une excellente façon d'attirer des investissements étrangers dans le marché canadien et d'offrir plus de vols dans les petits aéroports et les petites localités?

[Français]

Mme Brigitte Sansoucy: Madame la Présidente, je remercie mon collègue de sa question.

Effectivement, toute la question du développement des aéroports régionaux est importante. Je suis également préoccupée par cet enjeu, puisque dans ma circonscription, nous avons un petit aéroport qui souhaite devenir plus grand. Toutefois, comme je le soulignais, on ne peut pas donner à ces petits aéroports le fardeau des coûts de la sécurité. Il est important que nous nous dotions de mécanismes de financement public très clairs qui soutiennent le travail de ces aéroports.

Nous vivons à une époque où les transports sont très importants. Dans ma circonscription, à Acton Vale, il y a une entreprise de logistique du transport qui démontre que les entreprises doivent de plus en plus prévoir du transport multimodal, c'est-à-dire lorsqu'une même marchandise passe d'un camion à un bateau, puis à un avion.

Initiatives ministérielles

La question des transports est trop importante pour qu'on en parle dans un projet de loi omnibus qui vient modifier 13 lois et qui va dans toutes les directions. Nous devons nous attarder à ces éléments. Nous devons nous doter d'une véritable charte des droits des passagers aériens. Le projet de loi contient des éléments importants concernant le transport du grain, mais ils sont éclipsés par de nombreux éléments qui donnent beaucoup trop de pouvoir au ministre des Transports.

Ce projet de loi doit être scindé pour que nous puissions nous pencher clairement sur tous ses aspects, car la question des transports est beaucoup trop importante.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, le discours de ma collègue était très solide. J'ai beaucoup d'inquiétudes au sujet de ce projet de loi. J'ai seulement une question à poser à ma collègue. Parmi toutes les parties de ce projet de loi, laquelle est la pire selon le NPD?

Pour ma part, je pense qu'il y a des parties qui sont absolument acceptables, mais qu'il y a aussi des problèmes sérieux.

• (1755)

Mme Brigitte Sansoucy: Madame la Présidente, je remercie ma collègue de sa question.

Ce qui m'inquiète surtout, dans le projet de loi C-49, c'est le fait qu'on n'ait pas accordé la priorité aux intérêts des Canadiens et des Canadiennes, qu'ils soient des clients d'entreprises, des consommateurs ou même des travailleurs de ces entreprises.

Quand on lit ce projet de loi, on a l'impression qu'il vient répondre aux intérêts des grandes entreprises et des investisseurs étrangers et qu'il ne s'attarde pas à la façon dont les droits des travailleurs sont bafoués par certaines mesures, comme les enregistreurs dans les locomotives. On ne s'attarde pas au fait que ce sont les consommateurs qui vont subir les conséquences de ce projet de loi.

Notre rôle à la Chambre des communes est de voter en faveur de lois qui contribuent au bien commun et qui sont dans l'intérêt des citoyens et des citoyennes que nous représentons. Nous devons voter des lois qui respectent les chartes des droits et libertés.

Lors des journées de débat, j'ai entendu tous les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités nous dire que les experts étaient unanimes sur certaines questions et que, malgré tout, les amendements proposés qui répondaient à leurs préoccupations n'avaient pas été retenus par le comité à l'étape du rapport. Il faut s'assurer que le projet de loi que nous allons adopter respecte les droits des travailleurs et des consommateurs.

[Traduction]

M. Arnold Viersen (Peace River—Westlock, PCC): Madame la Présidente, c'est un plaisir d'intervenir au sujet d'un projet de loi qui, comme l'Halloween, combine friandises et frayeur. Le gouvernement présente cette mesure comme une déclaration des droits des passagers, un enjeu qui suscite des discussions dans les cafés du Nord de l'Alberta et ailleurs au pays, particulièrement à la suite de certains événements rapportés par les médias.

Nous débattons donc d'une déclaration de droits des passagers. L'une des beautés du Canada, c'est que nous vivons dans un pays où règne le libre-échange et où personne n'a l'obligation de fournir ou d'acheter un service. Le libre-échange et la concurrence nous permettent de voyager de façon relativement économique.

Malheureusement, le régime de droits des passagers qui découlera de ce projet de loi risque de brimer notre libre choix en matière de vols. En effet, si ce régime impose aux transporteurs aériens de

nouvelles exigences, ils auront peut-être du mal à continuer d'offrir les mêmes services au même tarif. Les Canadiens paient déjà des tarifs aériens parmi les plus élevés du monde. Si on impose un nouveau fardeau aux transporteurs, ceux-ci risquent d'augmenter leurs prix.

C'est la principale raison pour laquelle j'affirme que ce projet de loi est comme l'Halloween: une combinaison de friandises et de frayeurs. Même si nous aimons tous l'idée d'une déclaration des droits, nous ne savons pas réellement la forme qu'elle prendra. En effet, le projet de loi établit le cadre pour sa rédaction, mais il ne fournit pas de détails à ce sujet. De nombreuses autres questions n'ont pas été abordées à la première page du projet de loi, comme la sécurité ferroviaire et l'interconnexion.

Dans le Nord de l'Alberta, les trains sont un important moyen de transport. On cultive beaucoup de grain et du canola dans ma circonscription. L'association canadienne des producteurs de canola m'a d'ailleurs dit que ma circonscription était peut-être celle qui produit la plus grande quantité de canola au pays. Nous nous servons du réseau ferroviaire.

L'allongement de la distance d'interconnexion à 160 kilomètres a très bien servi les producteurs de grain. Toutefois, étant donné que ma circonscription mesure 700 kilomètres du nord au sud, mes concitoyens étaient d'avis que la limite aurait dû être augmentée bien davantage. Certaines cultures de grain se font à 700 kilomètres d'Edmonton ou du terminal le plus proche, soit celui de Westlock. En augmentant la concurrence, on pourrait permettre aux trains de circuler plus efficacement dans le Nord, où ils pourraient s'arrêter par exemple dans un terminal de chargement.

L'interconnexion est très importante. Mes concitoyens m'ont fait part de leur déception du fait que le gouvernement actuel ait décidé de ne pas maintenir, dans ce projet de loi, le mécanisme d'interconnexion adopté par le gouvernement conservateur précédent. Le gouvernement affirme qu'il veut améliorer l'interconnexion, mais la réglementation et les divers scénarios qui doivent être mis en place sont alambiqués et truffés de lacunes. Les producteurs de ma circonscription craignent que le mécanisme d'interconnexion proposé dans le projet de loi ne permette pas d'acheminer efficacement leurs produits vers les marchés.

• (1800)

Le député de Nova-Centre nous a parlé avec beaucoup d'éloquence de la nécessité d'acheminer les produits canadiens vers les marchés. Cela constitue également l'objectif déclaré du projet de loi. Or, nous pouvons constater que cela ne se produira pas si nous nous fions à l'interconnexion telle que la présente le projet de loi.

Pour terminer, j'aimerais parler de l'article 14 du projet de loi, notamment des ententes de collaboration. Si je comprends bien, une entente de collaboration peut être conclue lorsque deux transporteurs aériens offrent des itinéraires semblables entre deux villes données et qu'ils négocient une entente pour effectuer des vols conjointement vers ces villes plutôt que de se faire concurrence. Lorsque deux compagnies aériennes empruntent cette voie, le Bureau de la concurrence doit effectuer une évaluation pour déterminer si elles peuvent conclure une entente de collaboration ou si cette entente fera diminuer la concurrence, nuisant ainsi à l'intérêt public ou aux passagers aériens.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi propose de modifier cette exigence afin que les ententes de collaboration non seulement fassent l'objet d'un examen par le Bureau de la concurrence, mais soient également soumises à l'approbation politique du ministre. Le projet de loi parle de « serv [ir] l'intérêt public ». Selon moi, c'est de voir à ce que les gens puissent emprunter une compagnie aérienne, à ce qu'ils puissent se permettre de voyager en avion et à ce que tout se déroule de façon sécuritaire qui sert l'intérêt public.

La plupart de ces problèmes ne sont pas sans solution. Celui qui concerne la sécurité relève à n'en pas douter du gouvernement, mais la concurrence pourrait très bien régler les deux autres. Nous devons favoriser la concurrence. Or, certaines des dispositions du projet de loi, notamment en ce qui concerne les frais aéroportuaires, empêcheront les compagnies aériennes de se démarquer. Nous savons ce qu'il en est du gouvernement et des conflits d'intérêts. Nous souhaitons donc que le pouvoir d'approbation qui est conféré au ministre soit retiré du texte parce que, comme nous l'avons vu avec les autres ministres, les libéraux sont incapables de ne pas se mettre en conflit d'intérêts et que c'est exactement ce qui arriverait au ministre des Transports s'il devait évaluer les ententes de collaboration.

Le gouvernement voudrait nous faire croire que le projet de loi se résume à la seule déclaration des droits des passagers, mais, à notre avis, il contient aussi une série de dispositions qui ne feraient rien pour améliorer les droits des passagers tout en risquant de placer le ministre en conflit d'intérêts.

• (1805)

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Madame la Présidente, le député parle d'ententes de collaboration. Le projet de loi assouplira les règles régissant la propriété des compagnies aériennes en faisant passer de 25 à 49 % la portion qui peut être détenue par des intérêts étrangers, tout en précisant qu'une même entité, une même personne ou deux mêmes transporteurs associés ne pourront pas détenir plus de 25 % d'un transporteur canadien, quel qu'il soit. Il garde par ailleurs les règles intactes pour ce qui est des transporteurs offrant des services aériens spécialisés, comme la lutte contre les incendies, le transport de billets et la photographie aérienne, qui ne pourront pas être détenus par des intérêts étrangers à plus de 25 %.

Ces changements intensifieront-ils la concurrence dans le secteur aérien du Canada, élargiront-ils les choix qui s'offrent aux Canadiens et stimuleront-ils la création d'emplois?

M. Arnold Viersen: Madame la Présidente, la possibilité de stimuler les investissements dans l'industrie canadienne du transport aérien constitue certainement une chose très positive. Ce qui m'inquiète, toutefois, c'est que les ententes devront être approuvées par le ministre. Nous disposons déjà d'un système qui réussit très bien à maintenir et à accroître la concurrence. Je ne vois pas comment le projet de loi permettrait le moindre d'améliorer la situation actuelle en prévoyant que le ministre soit tenu d'approuver les ententes.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Madame la Présidente, lorsque j'habitais les Prairies, il semble que, chaque année, de moins en moins de choix s'offraient aux transporteurs. Les sociétés ferroviaires cessaient de desservir les petites localités. Les compagnies aériennes se retiraient des petits aéroports. Nous n'avions plus accès aux choix en matière de transport qui s'offraient à nous dans les années 1960 et 1970.

Le député pourrait-il nous dire ce qu'il pense de la nécessité de réformer le système de transport canadien et du fait qu'il est

impossible de séparer un élément de son ensemble sans qu'il y ait de répercussions?

M. Arnold Viersen: Madame la Présidente, je serais normalement d'accord avec le député lorsqu'il affirme qu'il faut réformer le système de transport. Toutefois, je dirais que le projet de loi qui nous est soumis n'a pas l'air d'une réforme.

Le projet de loi C-49 a plutôt l'air d'un moyen de pratiquer le capitalisme de copinage ou le trafic d'influence. Je ne suis pas certain de bien comprendre ce que l'on cherche à faire, mais je frémis dès que j'imagine le pouvoir d'autoriser les coentreprises entre les mains du ministre, qui pourrait ainsi contourner l'office et pratiquer ce que j'appelle le capitalisme de copinage.

Il nous faut plus de concurrence dans le Nord de l'Alberta et dans le Nord du Canada en général. Il nous faut un gouvernement qui intervient moins pour que nos ressources puissent être exploitées. Comme on peut le voir dans le Nord de l'Alberta, des centaines de vols sont annulés parce qu'il n'y a plus d'activité économique. Lorsqu'il y avait une intense activité économique, la personne qui voulait prendre l'avion avait le choix. Un avion décollait de l'aéroport de Fort McMurray toutes les heures. À l'heure actuelle, je pense qu'il n'y a que quatre vols par jour à destination d'Edmonton. Nous avons entre autres la tâche de faire redémarrer l'économie, et si nous y parvenons, les gens auront de nouveau le choix en matière de transport, pourvu que le gouvernement cesse d'intervenir.

M. Kevin Lamoureux (secrétaire parlementaire de la leader du gouvernement à la Chambre des communes, Lib.): Madame la Présidente, la question que j'adresse au député est plutôt une sorte de suivi. Comme je l'ai constamment souligné toute la journée, il est important que le gouvernement favorise un traitement plus juste des passagers des lignes aériennes, que ce soit par la réglementation ou par la législation. Le député est-il d'accord avec moi?

M. Arnold Viersen: Madame la Présidente, pour ce qui est de réserver un traitement plus juste aux passagers aériens, le gouvernement travaille certainement à faire régner la justice; selon moi, c'est d'ailleurs son rôle premier. Ce dont le pays a besoin, c'est d'une concurrence accrue au sein de l'industrie du transport aérien et même dans tous les autres domaines. Un moyen de favoriser la concurrence est d'alléger la réglementation des entreprises de manière à réduire les obstacles à l'arrivée de nouveaux concurrents sur le marché. Ainsi, nous pourrions jouir d'une concurrence accrue au pays.

• (1810)

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Madame la Présidente, je suis ravi de prendre la parole aujourd'hui, au nom de beaucoup de mes collègues, au sujet du projet de loi C-49. J'ai eu l'occasion et le plaisir — je dirais même le privilège — de travailler à ce dossier, avant même la rentrée parlementaire. J'ai travaillé avec de nombreuses personnes remarquables au comité, ainsi qu'avec les témoins et les délégations venus participer à la discussion.

Examinons le tableau dans son ensemble. J'ai entendu beaucoup d'observations aujourd'hui à la Chambre. Bien que nous soyons allés assez profondément dans les détails, j'aimerais parler, de façon plus générale, du plan stratégique pour l'avenir des transports dans notre grand pays, soit Transports 2030, et de la façon dont le projet de loi C-49 y contribuerait concrètement.

Initiatives ministérielles

Le projet de loi faciliterait en partie l'application d'une stratégie nationale des transports. Tout au long de l'année qui vient de s'écouler, le ministre a travaillé d'arrache-pied à mettre au point le plan stratégique Transports 2030, qui comprend un plan de corridor ferroviaire. En parlant à nombre de nos partenaires du Canada tout entier, nous nous sommes rendu compte que la modernisation du transport ferroviaire, aérien, maritime et routier doit être une composante cruciale de la stratégie nationale des transports. Le projet de loi C-49 en sera un élément essentiel.

En examinant le projet de loi, on voit bien vite que nombre de ses dispositions ont trait à la façon dont nous allons nous y prendre pour renforcer le réseau de transport canadien et ainsi faire progresser notre économie et celle de nos partenaires. Nous nous sommes aussi rendu compte que nous devons entendre tous les partis représentés à la Chambre des communes, pas seulement le Parti libéral, mais aussi le Parti conservateur, le Nouveau Parti démocratique et les autres, qui, comme je l'ai mentionné, ont joué un grand rôle dans tout le processus.

J'aimerais faire ressortir quelques éléments du rapport. On y lit que Transports 2030 oeuvrera à offrir à la population canadienne un système de transport sûr, fiable, écologique et efficace qui facilite le commerce et le déplacement des personnes pour de nombreuses années à venir. Cela comprend tous les modes de transport: ferroviaire, routier, aérien et, bien sûr, maritime. Transports 2030 garantira également que le réseau de transport du Canada appuie la croissance économique, la création d'emplois et la classe moyenne tout en misant sur la protection de l'environnement. Nous voyons là qu'une tendance se dégage en ce qui a trait aux dimensions économique, environnementale et sociale.

Dans un grand pays comme le nôtre, les gens ont besoin de moyens de transport économiquement viables pour se déplacer ainsi que pour acheminer les marchandises d'un océan à l'autre, au-delà des frontières canadiennes et jusqu'aux ports canadiens en vue de l'expédition à l'étranger. Il est temps de moderniser notre approche, non seulement à l'échelle régionale, mais aussi à l'échelle nationale ainsi qu'en collaboration avec nos partenaires commerciaux, afin que le réseau de transport facilite les échanges commerciaux à l'échelle mondiale. Pour ce faire, il faut notamment établir un réseau sécuritaire, plus écologique, plus concurrentiel et plus respectueux qui peut s'adapter selon l'évolution du marché et les attentes des Canadiens afin de faciliter non seulement le transport des marchandises, mais aussi le transport de passagers, que ce soit au moyen de trains à grande vitesse ou d'autres moyens de transport. Nous avons la responsabilité d'explorer ces possibilités.

•(1815)

Comme je l'ai dit plus tôt aujourd'hui, le projet de loi sur la modernisation des transports ne serait qu'un premier pas vers un réseau canadien plus sécuritaire, plus fiable et plus efficace qui faciliterait davantage les échanges commerciaux et le transport de marchandises et de passagers. Par ailleurs, il répondrait aux besoins et aux attentes des Canadiens en matière de services tout en permettant au Canada de tirer profit des débouchés internationaux et de promouvoir un fort rendement économique.

En se penchant de plus près sur les résultats de l'étude du comité des transports, on comprend un peu mieux les volets d'une stratégie globale qui vise non seulement le transport, mais, surtout, l'économie et la création d'emplois. Nous ne pouvons plus nous contenter de ce qui a déjà été fait; il faut maintenant voir ce que nous pouvons faire d'autre. Il faut donc tirer parti de nos atouts afin de faciliter les échanges avec nos partenaires commerciaux, notamment en tirant parti de notre frontière commune avec les États-Unis. Les nouveaux

accords commerciaux que nous avons conclus et que nous concluons nous donneront l'occasion de concrétiser cette facilitation des échanges et de faire en sorte que ces ententes soient bénéfiques tant pour le Canada que pour ses partenaires commerciaux.

Je veux également souligner la participation de tous les membres du comité. Les personnes qui nous regardent à la maison ne le savent peut-être pas, mais des députés des trois partis, les libéraux, les conservateurs et le NPD, siègent aux comités permanents. Comme l'a si éloquemment mentionné la présidente du comité dans son allocution un peu plus tôt, nous avons écouté tous les membres du comité et tenu compte de leurs opinions. Nous avons apporté des amendements au projet de loi et ceux-ci avaient été proposés par des députés des différents partis. Il s'agit des amendements suivants.

Des changements ont été apportés aux zones d'exclusion au Québec et en Colombie-Britannique afin de créer un nouveau régime d'interconnexion de longue distance pour les expéditeurs captifs du Nord du Québec, de certaines régions de Colombie-Britannique et de l'Alberta, qui ne faisaient pas partie de l'entente mise en place par le gouvernement précédent. Cela profitera particulièrement aux secteurs minier et forestier.

Des changements ont également été apportés au nouveau système d'approbation des ententes de coentreprise dans le secteur du transport aérien afin de rendre le processus plus transparent, d'améliorer le service aux passagers et de rendre les déplacements plus prévisibles.

Des changements ont été apportés au nouveau système d'approbation des ententes de coentreprise pour les autres moyens de transport, qu'il s'agisse du transport ferroviaire, routier ou maritime.

Les règles ont été changées en ce qui concerne la fermeture des lieux de correspondance pour qu'une plus longue période de préavis et une plus grande transparence soient requises. J'ai été maire pendant les 14 dernières années, je peux donc comprendre ce choix, surtout en raison des dépenses qui doivent être réalisées et du travail qui doit être fait dans certains de ces lieux de correspondance au sein des différents ordres de gouvernement.

Des changements ont également été apportés aux exigences en matière de rapports en ce qui concerne le transport ferroviaire des marchandises, afin de préconiser une transmission plus rapide des données et en faisant passer le délai de mise en oeuvre d'un nouveau système d'un an à 180 jours. Je le répète, cela améliorera le service, la transparence et la reddition de comptes.

Enfin, des changements ont été apportés aux modifications à la Loi sur la commercialisation du CN visant à faire passer la limite du pourcentage d'actions détenues par les actionnaires de la société à 25% tout de suite après la sanction royale.

Pour terminer, j'aimerais dire que le comité, le ministre et le ministère ont tenu compte non seulement de la situation dans son ensemble, mais également du fait que le ministre doit annoncer l'initiative Transports 2030 et préciser comment le gouvernement en fera une réalité d'ici 2030 dans les efforts qu'il a déployés dans le cadre la stratégie nationale des transports. Le projet de loi C-49 n'est qu'un élément de tout cela et il sera essentiel pour veiller à la mise en place de la stratégie globale. Il ne s'agit pas d'un document qui aboutira sur des étagères à ramasser la poussière, mais bien d'un document qui continuera à être pertinent. Ainsi, le projet de loi C-49 nous permettra de veiller à ce que notre grand pays ait les outils nécessaires pour faire avancer cette stratégie dans l'intérêt des générations futures.

Initiatives ministérielles

• (1820)

Mme Kate Young (secrétaire parlementaire pour les Sciences, Lib.): Madame la Présidente, je remercie le député de ses propos très importants. Nous avons eu de nombreuses discussions au sujet du transport au cours des deux dernières années et je sais à quel point il est important que nous fassions les choses correctement. Le député pourrait-il nous parler des avantages qu'aurait le projet de loi C-49 pour la région de Niagara? Je sais qu'il est crucial d'améliorer le transport dans cette région en général.

M. Vance Badawey: Madame la Présidente, je remercie ma collègue de sa question. Nous avons beaucoup travaillé ensemble dans le dossier du transport.

La région de Niagara est particulière. Elle sert de corridor commercial. Nous avons un très bon réseau de transport multimodal avec le canal Welland qui traverse le centre de la région, ainsi que des chemins de fer d'intérêt local et des lignes principales. Nous sommes une collectivité frontalière reliée aux États-Unis par la route et les airs. Nous nous trouvons à une journée de route des centres qui génèrent plus de 44 % des revenus annuels du continent nord-américain. Par conséquent, compte tenu de l'importance de Niagara en tant que collectivité frontalière, en plus de contribuer à la prospérité de la région, le projet de loi — comme la stratégie globale en matière de transport — peut également contribuer de façon générale à concrétiser les recommandations qui découleront de la stratégie et de l'application du projet de loi C-49.

Nous nous réjouissons à l'idée que le projet de loi C-49 soit adopté et à l'idée de tirer parti de ses avantages ainsi que des ressources qu'il mettrait à notre disposition.

[Français]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Madame la Présidente, je remercie mon collègue d'avoir fait cette très belle allocution. Le projet de loi C-49 est une pièce importante de la mise en place de la vision du plan Transports 2030 qui a été présenté par le ministre des Transports l'automne dernier.

Le député pourrait-il nous parler un peu à ce sujet et nous expliquer de quelle façon c'est important?

[Traduction]

M. Vance Badawey: Madame la Présidente, je remercie de sa question mon collègue, qui est très actif dans le dossier du transport, tout particulièrement au sein du comité.

Les Canadiens s'attendent à un système de transport qui leur permet de voyager en toute sécurité et qui favorise le commerce mondial en acheminant les produits de façon sécuritaire, efficace et écologique sur le territoire de nos partenaires. Nous voulons nous assurer que, lorsqu'un produit est acheminé, cela favorise l'économie et que des emplois sont créés et protégés. Les entreprises et les clients veulent un système de transport dans lequel ils peuvent avoir confiance.

Le projet de loi C-49 faciliterait la mise en oeuvre de la stratégie de transports, Transports 2030. Cette stratégie fera avancer les objectifs du gouvernement et permettra au Canada d'avoir un meilleur rendement économique sur le marché mondial.

L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.): Madame la Présidente, j'aimerais que mon collègue parle un peu de l'appareil d'enregistrement de bord. Les syndicats ont témoigné devant le comité et ici-même à la Chambre. Ils insistent pour que les enregistreurs audio-vidéo de locomotive ne soient pas utilisés dans le cadre de procédures disciplinaires. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada et tous les ministères du gouvernement fédéral

ont souligné que les enregistreurs serviront uniquement à assurer la sécurité. J'aimerais que le député dise quelques mots à ce sujet.

• (1825)

M. Vance Badawey: Madame la Présidente, il en a été question au comité, et nous en avons également discuté de ce côté-ci de la Chambre. Nous avons discuté avec les deux syndicats: Unifor et les Teamsters. En somme, les enregistreurs audio-vidéo de locomotive ne serviront qu'à assurer la sécurité. Ils ne seront pas utilisés dans le cadre de procédures disciplinaires. Comme on l'a mentionné plus tôt aujourd'hui, les enregistreurs seront utilisés lorsque des accidents ont lieu. Il s'agit d'une approche réactive, mais également proactive, puisqu'on utilisera les enregistrements pour faire des recommandations, et ces recommandations vont accroître la sécurité à long terme au sein de cette industrie.

M. Lloyd Longfield (Guelph, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureux de prendre la parole à la Chambre aujourd'hui au sujet du projet de loi C-49. Nous avons abordé de nombreux points dans le débat d'aujourd'hui.

L'opposition officielle et le NPD se sont servis du mot « omnibus » pour décrire le projet de loi. Le comité et le ministre avaient comme vision que le projet de loi tient compte de la nature du transport. Comme nous le savons, le transport porte maintenant le nom de logistique. Il n'est pas seulement question du déplacement de marchandises et de personnes, mais aussi des données sur lesquelles reposent les réseaux. Il s'agit du suivi des colis qui est effectué lorsqu'ils passent d'un moyen de transport à un autre. Que ce soit d'un navire à un conteneur dans une installation de transbordement, à un wagon et ensuite à un camion, nous avons besoin d'un réseau de transport qui est régi par une loi qui tient compte de la véritable nature du transport.

Le projet de loi toucherait à plusieurs lois. Comme l'a mentionné l'intervenant précédent, la Loi sur la commercialisation du CN attirerait des investissements internationaux allant jusqu'à 25 % du capital du CN ou du CP, ce qui attirerait des capitaux internationaux au Canada.

Comme on vient tout juste de le mentionner, la Loi sur la sécurité ferroviaire prévoit l'utilisation d'appareils destinés à assurer la sécurité ferroviaire et, à la lumière de la catastrophe de Lac-Mégantic, à empêcher que de telles catastrophes surviennent à l'avenir grâce à l'utilisation de la technologie assurant l'utilisation sécuritaire et efficace du matériel. Cette disposition est assujettie au paragraphe 28(1) de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Il existe donc un filet de sécurité. Il ne sera pas nécessaire de nous attarder aux conversations qui ont lieu dans la cabine entre le mécanicien de locomotive et d'autres conducteurs. Nous examinons la sécurité et l'utilisation sécuritaire du matériel, et il existe des lois qui régissent ces éléments. Nous examinons l'intégralité de la sécurité du transport aérien, du transport routier, du transport de marchandises et du transport ferroviaire.

Nous examinons aussi la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien afin de permettre à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien de conclure des ententes en matière de fourniture d'appareils de contrôle selon le principe du recouvrement des coûts. Le NPD a soulevé cette préoccupation plus tôt, mais le recouvrement des coûts peut prendre de nombreuses formes lorsqu'on parle des activités de financement, notamment l'amélioration des appareils de contrôle au sein des installations.

Initiatives ministérielles

La Loi sur le cabotage vise à permettre le repositionnement de conteneurs vides par les navires immatriculés dans tout registre. Il pourrait y avoir un suivi des conteneurs vides et une gestion plus efficace du transport des conteneurs partout au Canada. On les suivrait au moment du déchargement, lorsqu'ils servent à d'autres formes de transport, puis quand ils reviennent à leurs propriétaires enregistrés. L'objectif est d'utiliser les conteneurs pendant toute la période où ils se trouvent au Canada.

La Loi maritime du Canada permet aux administrations portuaires et à leurs filiales à cent pour cent de recevoir des prêts et des garanties d'emprunt de la Banque de l'infrastructure du Canada. La Banque, qui a fait l'objet de discussions ici à d'autres occasions, cherche des moyens d'attirer des investissements internationaux. Elle vise à conserver le contrôle des investissements au moyen de la gestion du capital étranger sur notre territoire, sachant à quel point il est coûteux d'exploiter des ports, d'ajouter des infrastructures ferroviaires, de construire des ponts et d'améliorer le réseau de transport à l'échelle du pays. Des marchés internationaux sont à la recherche d'occasions d'investissement, de projets dans lesquels ils pourraient participer. Tant que les Canadiens savent ce que nous faisons, que nous présentons en toute transparence les dispositions du projet de loi C-44 au Parlement afin qu'il reçoive la sanction royale, et que nous pouvons investir dans les transports, nous sommes sur la bonne voie.

Il y a également d'autres lois, comme toujours, y compris la Loi sur la faillite et l'insolvabilité, la Loi sur la concurrence, la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada de 2009, et aussi la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain.

Ce projet de loi n'en est pas un omnibus; c'est un projet de loi « omni-transports ». Nous ne suggérons pas, au beau milieu d'un projet de loi budgétaire, de diminuer la protection environnementale ni d'autres choses qui ont déjà caractérisé des projets de loi omnibus. Nous ne présentons pas ce projet de loi autrement que de manière à assurer qu'il reflète la nature intégrée des transports au Canada.

● (1830)

Quand on examine l'intégration et les différents modes de transport, il y a également la compétition entre le transport des marchandises et des personnes. Comment gérer les investissements dans l'infrastructure? Dans ma circonscription, Guelph, les gens essaient de se rendre à Toronto le long de l'autoroute 401 en prenant le train, et leur train doit se ranger sur une voie d'évitement pour laisser passer le convoi de marchandises. Ce sont les marchandises qui génèrent les profits pour les sociétés ferroviaires. Les marchandises ont toujours préséance sur les voyageurs. Ceux-ci essaient de se rendre au travail ou de rentrer chez eux, mais ils ne peuvent pas le faire de façon efficace.

Le seul moyen de résoudre ces problèmes serait d'adopter une loi exhaustive prévoyant des investissements qui permettraient d'avoir deux voies parallèles entre Toronto et Kitchener-Waterloo — en passant par Guelph —, c'est-à-dire d'avoir une voie pour les marchandises et une autre pour les voyageurs.

La stratégie Transports 2030 est axée sur les 20 prochaines années environ. Nous voulons un système de transport intégré qui peut aussi paver la voie aux nouveaux moyens de transport, comme les véhicules autonomes, aux nouveaux moyens de faire circuler les marchandises, aux nouvelles formes de contrôle portuaire, et aux nouvelles installations de transbordement pour les chemins de fer. Pour ouvrir la voie aux transporteurs du futur, tant pour les

personnes que pour les biens dans l'ensemble de notre grand pays, il nous faut une mesure législative détaillée telle que le projet de loi C-49.

Quand on pense à l'étendue du Canada, on comprend qu'il nous faut aussi une mesure législative ayant une portée aussi vaste que le pays afin que nous puissions atteindre le Nord de l'Alberta autant que Windsor, et que nous puissions contrôler adéquatement les grands centres que sont Toronto, Montréal, Vancouver et Halifax de même que tous les endroits situés entre ceux-ci.

En ce qui concerne les coentreprises, le but est d'établir les moyens de déplacement les plus efficaces. Nous ne souhaitons pas avoir des collaborations entre deux transporteurs partiels qui perdent tous les deux de l'argent. Nous voulons plutôt trouver une façon qui leur permette de collaborer et de travailler au profit des Canadiens conformément à la nouvelle mesure législative.

La concurrence est essentielle. Comme je l'ai dit plus tôt, la concurrence signifie d'attirer des participants étrangers. Nous pouvons regarder l'exemple de pays ayant des pratiques exemplaires que nous pourrions emprunter, comme la Chine et les États-Unis. L'Europe a réussi à régler les enjeux liés aux frontières. Nous tentons toujours de régler de vieux problèmes liés aux frontières, en espérant que le projet de loi nous aide à cet égard, alors que le Canada ouvre ses routes, ses ponts et son réseau ferroviaire aux marchés internationaux.

Enfin, j'ai mentionné en réponse à une question que Guelph cherche à augmenter l'offre en matière de transport aérien. Nous avons l'aéroport YKF, l'aéroport régional de Waterloo, qui est situé à mi-chemin entre Guelph, Waterloo, Kitchener et Cambridge. Pour me rendre à Ottawa ce matin, il m'a fallu prendre une navette vers Pearson à 4 h 15, pour pouvoir être à l'aéroport une heure et demie avant mon vol, en raison du contrôle de sécurité. Je suis arrivé à 8 h 30 à mon bureau d'Ottawa, après avoir quitté Guelph à 4 h 15 ce matin. Si un transporteur à faibles coûts offrait un service à l'aéroport YKF, comme ce fut le cas pour une courte période l'an dernier, j'aurais été en mesure de conduire jusqu'à l'aéroport 20 minutes avant le vol et d'arriver une heure plus tôt à mon bureau. En outre, ce serait beaucoup plus facile pour moi de revenir à la maison une fois les travaux de la Chambre terminés.

Il est impossible d'accomplir cela sans un bon projet de loi comme celui à l'étude, qui vise à attirer les investisseurs, à stimuler la concurrence et à améliorer le réseau existant au Canada pour l'adapter aux réalités du siècle prochain, grâce à la stratégie Transports 2030.

Je vais voter pour le projet de loi à l'étude.

● (1835)

M. Harold Albrecht (Kitchener—Conestoga, PCC): Madame la Présidente, je rappelle au député que, bien qu'il évite de dire qu'il s'agit d'un projet de loi omnibus, il faut faire bien des pirouettes oratoires pour éviter ce terme.

Le député a mentionné l'aéroport régional de Waterloo, YKF, qui se trouve dans la circonscription la plus fantastique du Canada, Kitchener—Conestoga. Cet aéroport ne se trouve pas à Guelph, mais tout près. Je me souviens d'une époque où nous avions un excellent service entre YKF et Ottawa. Si nous pouvions le rétablir, cela ferait sûrement le bonheur de bien des gens, et non seulement des députés.

Initiatives ministérielles

Ma question porte sur le transport aérien, plus précisément sur le régime de droits des passagers prévu par le projet de loi, une promesse électorale des libéraux. En fait, le projet de loi contient très peu de détails au sujet de ce régime. Les détails doivent être déterminés plus tard, pendant le processus réglementaire.

D'après mon collègue, pourquoi les libéraux n'ont-ils pas pris le temps d'élaborer un vrai régime de droits des passagers?

M. Lloyd Longfield: Madame la Présidente, l'aéroport régional de Waterloo reprendra ses activités bientôt, et desservira Ottawa très prochainement, je l'espère.

En ce qui concerne la déclaration des droits des passagers des lignes aériennes, il est intéressant de noter que d'une part, on nous reproche d'en avoir trop mis dans la mesure législative, et d'autre part, de ne pas y avoir mis tout ce que nous pouvions.

Ce projet de loi prépare le terrain pour la présentation d'une déclaration des droits des passagers des lignes aériennes. Il tente vraiment de prendre une approche intégrée pour toute la circulation. Les transporteurs aériens souscriraient à la déclaration des droits des passagers. Je suis convaincu que celle-ci sera présentée au début de l'année prochaine si nous réussissons à faire adopter le projet de loi d'ici là.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Madame la Présidente, je suis tout à fait d'accord avec mon collègue de Guelph: nous avons commis une grave erreur lorsque nous avons mis de côté le service ferroviaire voyageur, VIA Rail, et concédé les chemins de fer canadiens au CN et aux trains de marchandises. À l'heure actuelle, les trains qui transportent de la marchandise d'un bout à l'autre du Canada sont si longs qu'ils ne peuvent se ranger sur aucune voie d'évitement. C'est pour cela que les trains de VIA Rail, qui ne contrôlent pas les signaux, doivent se mettre sur les voies d'évitement, et les passagers doivent parfois attendre près d'une heure pour laisser passer un train de marchandises.

Selon moi, le projet de loi C-49 ne propose rien qui permettrait de régler le problème dont vient tout juste de parler le député de Guelph. Ce qu'il faut faire, c'est de veiller à ce que nous investissions dans VIA Rail, et que nous investissions dans de nouvelles voies ferrées pour VIA Rail, mesures qui ne figurent pas dans le projet de loi.

M. Lloyd Longfield: Madame la Présidente, il y a un troisième transporteur ferroviaire: la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph. Cette compagnie possède aussi certaines cours de triage dont l'on se sert pour assurer le transport des marchandises entre les deux principaux transporteurs du Canada.

La mesure législative permettrait d'accroître l'efficacité du réseau en vue d'attirer les investisseurs internationaux et les capitaux nécessaires au financement des voies ferrées requises pour l'établissement de voies parallèles entre certains des grands centres du pays.

Grâce aux gains d'efficacité qu'elle permettrait de réaliser, la mesure législative pourrait, entre autres, attirer l'attention des investisseurs.

Mme Kate Young (secrétaire parlementaire pour les Sciences, Lib.): Madame la Présidente, lorsqu'il est question de transport dans le Sud-Ouest de l'Ontario, cela pique toujours mon intérêt. Nous parlons bien sûr de l'aéroport international de London. Nous parlons d'un nouveau transporteur à bas prix. Nous espérons que ce projet se concrétisera et qu'il pourra tous nous aider à nous rendre à destination plus rapidement.

Je me demande si le député peut parler de ce type d'investissements et expliquer les retombées générales qu'ils auront sur le Sud-Ouest de l'Ontario.

M. Lloyd Longfield: Madame la Présidente, si nous pouvions avoir des transporteurs à bas prix à London, à Hamilton et à l'aéroport régional de Waterloo, cela réduirait considérablement l'achalandage à l'aéroport Pearson et décongestionnerait grandement la 401. Une grande partie des habitants de cette région se rendent maintenant à l'aéroport de Buffalo parce qu'il est plus facile de prendre l'avion là-bas. Par conséquent, il y aurait une réduction des émissions de gaz à effet de serre dans notre région. Cela offrirait d'autres moyens aux gens de rentrer chez eux et d'aller au travail plus rapidement.

Si nous pouvons réussir à avoir ce type de transporteurs à London, à Hamilton et à l'aéroport régional de Waterloo, qui dessert les villes de Kitchener, de Waterloo, de Guelph et de Cambridge, cela permettra de décongestionner considérablement la 401 et aidera grandement les gens à être ponctuels au travail.

• (1840)

Mme Celina Caesar-Chavannes (secrétaire parlementaire de la ministre du Développement international, Lib.): Madame la Présidente, je suis heureuse de prendre la parole sur le projet de loi C-49, qui vise à apporter des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois.

Ce projet de loi est crucial, car il aidera à moderniser les politiques et les pratiques en matière de transport pour faire en sorte que le système de transport soit sûr, propre et efficace partout au pays. Le Canada est un vaste pays, où le commerce et les déplacements dépendent évidemment du transport. Le transport revêt donc une importance capitale.

La semaine dernière, nous avons entendu l'énoncé économique de l'automne, qui était rempli d'excellentes nouvelles. Nous avons appris que le Canada connaît la plus forte croissance économique parmi les pays du G7, ce qu'on n'avait pas vu depuis longtemps. Nous avons aussi appris la création de centaines de milliers d'emplois, dont, surtout, plus de 100 000 à temps plein. Un système de transport efficace permettra à la croissance de se poursuivre. Il permettra aux entreprises canadiennes, en particulier les petites entreprises, d'acheminer leurs marchandises et leurs services d'une ville à l'autre et d'une province à l'autre, partout dans notre grand pays.

Je sais que beaucoup d'entreprises à Whitby se réjouissent vraiment que nous nous intéressions à la question des transports. À Whitby, il y a toujours des embouteillages sur la 401, à la bretelle de sortie de ma ville. Nous sommes nombreux à nous rendre compte de l'inefficacité qui risque de découler d'une attention insuffisante accordée à la complexité et à l'importance de nos réseaux de transport de même qu'à la nécessité de pouvoir déplacer nos produits et services d'un bout à l'autre du pays pour alimenter la croissance économique en général. Il est donc nécessaire que nous ayons une approche pangouvernementale si nous voulons une croissance économique à grande échelle au Canada.

À Whitby, beaucoup de familles aiment vraiment voyager partout au pays. Nous avons vu récemment que voyager n'est pas toujours agréable pour certains voyageurs. L'instauration d'une déclaration des droits des passagers procurera aux familles de la tranquillité d'esprit lorsqu'elles sont en voyage. Elles veulent savoir que, lorsqu'elles ont dépensé de l'argent durement gagné pour faire un voyage au pays, que ce soit par train ou par avion, elles seront traitées convenablement.

Initiatives ministérielles

Toutefois, on ne parle pas uniquement des avions et des trains. Quand on pense à traverser le pays en voiture en famille, tout est relié. Nous voulons un réseau routier efficient. Nous voulons que les transports soient efficients pour que les gens puissent voyager d'un bout à l'autre du pays, dépensent leur argent et stimulent la croissance économique. Je répète que tout cela est relié et je pense que le présent gouvernement a adopté une approche proactive en examinant chaque loi, en constatant que nous pouvions améliorer chacune et nous assurer d'avoir les modes de transport économiquement viables dont nous avons besoin pour maintenir la croissance au pays.

Je vais parler un peu du fait que nous avons adopté quelques amendements proposés au comité.

Lorsque j'ai été élue, des gens m'ont interrogée sur notre capacité à collaborer entre partis, à échanger des idées et à concevoir les meilleures lois possibles. Nous avons présenté cette mesure législative au comité et le comité a proposé divers amendements dont nous avons tenu compte. Nous savons qu'il est très important pour les Canadiens, y compris les gens de la circonscription de Whitby, que nous servions et représentions tout le monde et que nous tenions compte de les idées de tous.

L'adoption de ces amendements représente une occasion en or de travailler ensemble.

• (1845)

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Comme il est 18 h 45, conformément à l'ordre adopté plus tôt aujourd'hui, je dois interrompre les délibérations et mettre aux voix sur-le-champ toutes les motions nécessaires pour terminer l'étude à l'étape du rapport du projet de loi dont la Chambre est saisie.

Le vote porte sur la motion n^o 1. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Le vote par appel nominal sur la motion n^o 1 est reporté. Le vote par appel nominal s'appliquera également aux motions n^{os} 10, 14 et 15.

Le vote porte sur la motion n^o 3. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

Des voix: Non.

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): À mon avis, les non l'emportent.

Et cinq députés ou plus s'étant levés:

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Le vote sur la motion n^o 3 est reporté. Le résultat du vote sur cette motion s'appliquera également aux motions n^{os} 4 à 9 et 11 à 13.

La Chambre passe maintenant au vote par appel nominal différé, à l'étape du rapport du projet de loi.

Convoquez les députés.

• (1900)

[Français]

Le Président: La mise aux voix porte sur la motion n^o 1. Le vote sur cette motion s'applique également aux motions n^{os} 10, 14 et 15. Si la motion n^o 1 est rejetée, il faudra mettre aux voix la motion n^o 2.

• (1910)

(La motion n^o 1, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant:)

(Vote n^o 380)

POUR

Députés

Aboultaif	Albas
Albrecht	Allison
Angus	Arnold
Aubin	Barlow
Barsalou-Duval	Beaulieu
Benson	Benzen
Bergen	Bernier
Berthold	Bezan
Blaikie	Blaney (North Island—Powell River)
Block	Boucher
Boudrias	Boulerice
Boutin-Sweet	Brassard
Brosseau	Brown
Calkins	Cannings
Carrie	Chong
Choquette	Christopherson
Clarke	Clement
Cooper	Cullen
Davies	Deltell
Diotte	Donnelly
Dreeshen	Dubé
Dusseault	Duvall
Eglinski	Falk
Fast	Finley
Fortin	Gallant
Garrison	Généreux
Genuis	Gill
Gladu	Godin
Gourde	Hoback
Hughes	Jeneroux
Johns	Julian
Kelly	Kent
Kitchen	Kmiec
Kusie	Kwan
Lake	Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)
Liepert	Lobb

Lukiwski
MacKenzie
Malcolmson
Masse (Windsor West)
May (Saanich—Gulf Islands)
McColeman
Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)
Motz
Nater
Nuttall
O'Toole
Pauzé
Poilievre
Ramsey
Rayes
Rempel
Sansoucy
Schmale
Shipley
Stanton
Stetski
Strahl
Tilson
Trudel
Van Loan
Viersen
Warawa
Webber
Wong
Zimmer — 131

MacGregor
Maguire
Marcil
Mathysen
McCauley (Edmonton West)
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)
Moore
Nantel
Nicholson
Obhrai
Paul-Hus
Plamondon
Quach
Rankin
Reid
Richards
Saroya
Shields
Sorenson
Ste-Marie
Stewart
Sweet
Trost
Van Kesteren
Vecchio
Wagantall
Warkentin
Weir
Yurdiga

CONTRE

Députés

Aldag
Alleslev
Anandasangaree
Arya
Badawey
Bains
Beech
Bibeau
Blair
Bossio
Breton
Caesar-Chavannes
Casey (Cumberland—Colchester)
Chagger
Chen
Dabrusin
DeCoursey
Dhillon
Drouin
Duclos
Duncan (Etobicoke North)
Ehsassi
Ellis
Eyking
Fergus
Finnigan
Fonseca
Fragiskatos
Fraser (Central Nova)
Fuhr
Gerretsen
Gould
Grewal
Hardie
Hehr
Housefather
Hutchings
Joly
Jordan
Khalid
Lambropoulos
Lamoureux
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)
Lebouthillier
Leslie
Lighthound
Longfield
MacAulay (Cardigan)
Maloney
May (Cambridge)
McDonald
McKay
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
Mendès

Alghabra
Amos
Arseneault
Ayoub
Bagnell
Baylis
Bennett
Bittle
Boissonnault
Bratina
Brisson
Carr
Casey (Charlottetown)
Champagne
Cormier
Damoff
Dhaliwal
Di Iorio
Dubourg
Duguid
Dzerowicz
El-Khoury
Erskine-Smith
Eyolfson
Fillmore
Fisher
Fortier
Fraser (West Nova)
Fry
Garneau
Goodale
Graham
Hajdu
Harvey
Holland
Hussen
Iacono
Jones
Jowhari
Khera
Lametti
Lapointe
LeBlanc
Lefebvre
Levitt
Lockhart
Ludwig
MacKinnon (Gatineau)
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)
McCrimmon
McGuinty
McKenna
McLeod (Northwest Territories)
Mendicino

Initiatives ministérielles

Mihychuk
Soeurs)
Monsef
Morrissey
Nassif
O'Connell
Oliver
Ouellette
Peterson
Philpott
Poissant
Robillard
Romanado
Ruimy
Sahota
Samson
Sarai
Schiefke
Sgro
Sheehan
Sidhu (Brampton South)
Simms
Sorbara
Tabbara
Tassi
Vandal
Vaughan
Whalen
Wrzesnewskij
Zahid — 165

Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-
Morneau
Murray
Nault
Oliphant
O'Regan
Peschisolido
Petipas Taylor
Picard
Rioux
Rodriguez
Rudd
Rusnak
Saini
Sangha
Scarpaleggia
Schulte
Shanahan
Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sikand
Sohi
Spengemann
Tan
Tootoo
Vandenbeld
Virani
Wilson-Raybould
Young

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion n° 1 rejetée. Je déclare donc les motions n°s 10, 14 et 15 rejetées.

La prochaine question porte sur la motion n° 2.

Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

Le Président: La motion est adoptée.

[Traduction]

Le vote porte sur la motion n° 3. Le résultat du vote sur cette motion s'appliquera également aux motions n°s 4 à 9 et 11 à 13.

L'hon. Pablo Rodriguez: Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, les députés libéraux votant non.

M. Mark Strahl: Monsieur le Président, nous sommes d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique, et les conservateurs voteront oui.

[Français]

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Monsieur le Président, le NPD est d'accord pour appliquer le vote et votera oui, mais avec l'ajout de la députée de Windsor—Tecumseh.

Mme Marilène Gill: Monsieur le Président, le Bloc québécois est en accord et il votera en faveur.

Mme Elizabeth May: Monsieur le Président, je suis d'accord avec la décision d'appliquer le vote, et je vote oui, aussi.

[Traduction]

L'hon. Hunter Tootoo: Monsieur le Président, je suis d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique, et je voterai non.

Initiatives ministérielles

Le Président: Y a-t-il consentement unanime pour que nous procédions de cette façon?

Des voix: D'accord.

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

(Vote n° 381)

POUR

Députés

Aboultaif	Albas
Albrecht	Allison
Angus	Arnold
Aubin	Barlow
Barsalou-Duval	Beaulieu
Benson	Benzen
Bergen	Bernier
Berthold	Bezan
Blaikie	Blaney (North Island—Powell River)
Block	Boucher
Boudrias	Boulerice
Boutin-Sweet	Brassard
Brousseau	Brown
Calkins	Cannings
Carrie	Chong
Choquette	Christopherson
Clarke	Clement
Cooper	Cullen
Davies	Deltell
Diotte	Donnelly
Dreeshen	Dubé
Dusseauil	Duvall
Egliniski	Falk
Fast	Finley
Fortin	Gallant
Garrison	Généreux
Genuis	Gill
Gladu	Godin
Gourde	Harcastle
Hoback	Hughes
Jeneroux	Johns
Julian	Kelly
Kent	Kitchen
Kmiec	Kusie
Kwan	Lake
Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)	Liepert
Lobb	Lukiwski
MacGregor	MacKenzie
Maguire	Malcolmson
Marcil	Masse (Windsor West)
Mathysen	May (Saanich—Gulf Islands)
McCauley (Edmonton West)	McColeman
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)
Moore	Motz
Nantel	Nater
Nicholson	Nuttall
Obhrai	O'Toole
Paul-Hus	Paupé
Piamondon	Poilevère
Quach	Ramsey
Rankin	Raves
Reid	Rempel
Richards	Sansoucy
Saroya	Schmale
Shields	Shiple
Sorenson	Stanton
Ste-Marie	Stetski
Stewart	Strahl
Sweet	Tilson
Trost	Trudel
Van Kesteren	Van Loan
Vecchio	Viersen
Wagantall	Warawa
Warkentin	Webber
Weir	Wong
Yurdiga	Zimmer — 132

CONTRE

Députés

Altag	Alghabra
Alleslev	Amos
Anandasangaree	Arseneault
Arya	Ayoub
Badawey	Bagnell

Bains	Baylis
Beech	Bennett
Bibeau	Bittle
Blair	Boissonnault
Bossio	Bratina
Breton	Brisson
Caesar-Chavannes	Carr
Casey (Cumberland—Colchester)	Casey (Charlottetown)
Chagger	Champagne
Chen	Cormier
Dabrusin	Damoff
DeCoursey	Dhalival
Dhillon	Di Iorio
Drouin	Dubourg
Duclos	Duguid
Duncan (Etobicoke North)	Dzerowicz
Ehsassi	El-Khoury
Ellis	Erskine-Smith
Eyking	Eyolfson
Fergus	Fillmore
Finnigan	Fisher
Fonseca	Fortier
Fragiskatos	Fraser (West Nova)
Fraser (Central Nova)	Fry
Fuhr	Garneau
Gerretsen	Goodale
Gould	Graham
Grewal	Hajdu
Hardie	Harvey
Hehr	Holland
Housefather	Hussen
Hutchings	Iacono
Joly	Jones
Jordan	Jowhari
Khalid	Khera
Lambropoulos	Lametti
Lamoureux	Lapointe
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)	LeBlanc
Lebouthillier	Lefebvre
Leslie	Levitt
Lightbound	Lockhart
Longfield	Ludwig
MacAulay (Cardigan)	MacKinnon (Gatineau)
Maloney	Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)
May (Cambridge)	McCrimmon
McDonald	McGuinty
McKay	McKenna
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)	McLeod (Northwest Territories)
Mendès	Mendicino
Mihychuk	Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-Érables)
Soeurs)	
Monsef	Morneau
Morrissey	Murray
Nassif	Nault
O'Connell	Oliphant
Oliver	O'Regan
Ouellette	Peschisolido
Peterson	Petitpas Taylor
Philpott	Picard
Poissant	Rioux
Robillard	Rodriguez
Romanado	Rudd
Ruimy	Rusnak
Sahota	Saini
Samson	Sangha
Sarai	Scarpaleggia
Schieffe	Schulte
Sgro	Shanahan
Sheehan	Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sidhu (Brampton South)	Sikand
Simms	Sohi
Sorbara	Spengemann
Tabbara	Tan
Tassi	Tootoo
Vandal	Vandenbeld

Initiatives ministérielles

Vaughan
Whalen
Wrzesnewskyj
Zahid — 165

Virani
Wilson-Raybould
Young

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion n° 3 rejetée. Je déclare donc les motions n°s 4 à 9 et 11 à 13 rejetées.

• (1915)

[Français]

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports, Lib.) propose que le projet de loi, tel que modifié, soit agréé à l'étape du rapport.

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

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

Le Président: Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

Des voix: Oui.

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

Des voix: Non.

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

L'hon. Pablo Rodriguez: Monsieur le Président, je crois que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le résultat du vote précédent s'applique à ce vote-ci, les députés libéraux votant en faveur.

M. Mark Strahl: Monsieur le Président, nous sommes d'accord pour appliquer le vote, et les conservateurs voteront non.

Mme Marjolaine Boutin-Sweet: Monsieur le Président, le NPD est d'accord aussi pour appliquer le vote et votera non.

Mme Marilène Gill: Monsieur le Président, le Bloc québécois est d'accord pour appliquer le vote et votera contre.

[Traduction]

Mme Elizabeth May: Monsieur le Président, le Parti vert est d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique, et il votera non.

L'hon. Hunter Tootoo: Monsieur le Président, je suis d'accord pour que le résultat du vote précédent s'applique, et je voterai oui.

Le Président: Y a-t-il consentement unanime pour que nous procédions de cette façon?

Des voix: D'accord.

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

(Vote n° 382)

POUR

Députés

Aldag
Alleslev
Anandasangaree
Arya
Badawey
Bains
Beech
Bibeau
Blair
Bossio
Breton

Alghabra
Amos
Arseneault
Ayoub
Bagnell
Baylis
Bennett
Bittle
Boissonnault
Bratina
Brisson

Caesar-Chavannes
Casey (Cumberland—Colchester)
Chagger
Chen
Dabrusin
DeCoursey
Dhillon
Drouin
Duclos
Duncan (Etobicoke North)
Ehsassi
Ellis
Eyking
Fergus
Finnigan
Fonseca
Fragiskatos
Fraser (Central Nova)
Fuhr
Gerretsen
Gould
Grewal
Hardie
Hehr
Housefather
Hutchings
Joly
Jordan
Khalid
Lambropoulos
Lamoureux
Lauzon (Argenteuil—La Petite-Nation)
Lebouthillier
Leslie
Lightbound
Longfield
MacAulay (Cardigan)
Maloney
May (Cambridge)
McDonald
McKay
McKinnon (Coquitlam—Port Coquitlam)
Mendès
Mihychuk
Soeurs)
Monsef
Morrissey
Nassif
O'Connell
Oliver
Ouellette
Peterson
Philpott
Poissant
Robillard
Romanado
Ruimy
Sahota
Samson
Sarai
Schiefke
Sgro
Sheehan
Sidhu (Brampton South)
Simms
Sorbara
Tabbara
Tassi
Vandal
Vaughan
Whalen
Wrzesnewskyj
Zahid — 165

Carr
Casey (Charlottetown)
Champagne
Cormier
Damoff
Dhaliwal
Di Iorio
Dubourg
Duguid
Dzerowicz
El-Khoury
Erskine-Smith
Eyolfson
Fillmore
Fisher
Fortier
Fraser (West Nova)
Fry
Garneau
Goodale
Graham
Hajdu
Harvey
Holland
Hussen
Iacono
Jones
Jowhari
Khera
Lametti
Lapointe
LeBlanc
Lefebvre
Levitt
Lockhart
Ludwig
MacKinnon (Gatineau)
Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia)
McCrimmon
McGuinty
McKenna
McLeod (Northwest Territories)
Mendicino
Miller (Ville-Marie—Le Sud-Ouest—Île-des-
Morneau
Murray
Nault
Oliphant
O'Regan
Peschisolido
Petitpas Taylor
Picard
Rioux
Rodriguez
Rudd
Rusnak
Saini
Sangha
Scarpaleggia
Schulte
Shanahan
Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon)
Sikand
Sohi
Spengemann
Tan
Tootoo
Vandenbeld
Virani
Wilson-Raybould
Young

Motion d'ajournement

CONTRE

Députés

Aboultaif	Albas
Albrecht	Allison
Angus	Arnold
Aubin	Barlow
Barsalou-Duval	Beaulieu
Benson	Benzen
Bergen	Bernier
Berthold	Bezan
Blaikie	Blaney (North Island—Powell River)
Block	Boucher
Boudrias	Boulerice
Boutin-Sweet	Brassard
Brousseau	Brown
Calkins	Cannings
Carrie	Chong
Choquette	Christopherson
Clarke	Clement
Cooper	Cullen
Davies	Deltell
Diotte	Donnelly
Dreeshen	Dubé
Dusseault	Duvall
Eglinski	Falk
Fast	Finley
Fortin	Gallant
Garrison	Généreux
Genius	Gill
Gladu	Godin
Gourde	Hardcastle
Hoback	Hughes
Jeneroux	Johns
Julian	Kelly
Kent	Kitchen
Kmiec	Kusie
Kwan	Lake
Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry)	Liepert
Lobb	Lukiwski
MacGregor	MacKenzie
Maguire	Malcolmson
Marcil	Masse (Windsor West)
Mathysen	May (Saanich—Gulf Islands)
McCauley (Edmonton West)	McColeman
McLeod (Kamloops—Thompson—Cariboo)	Miller (Bruce—Grey—Owen Sound)
Moore	Motz
Nantel	Nater
Nicholson	Nuttall
Obhrai	O'Toole
Paul-Hus	Pauzé
Plamondon	Poillievre
Quach	Ramsey
Rankin	Rayes
Reid	Rempel
Richards	Sansoucy
Saroya	Schmale
Shields	Shipley
Sorenson	Stanton
Ste-Marie	Stetski
Stewart	Strahl
Sweet	Tilson
Trost	Trudel
Van Kesteren	Van Loan
Vecchio	Viersen
Wagantall	Warawa
Warkentin	Webber
Weir	Wong
Yurdiga	Zimmer — 132

PAIRÉS

Aucun

Le Président: Je déclare la motion adoptée.

Quand le projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois? À la prochaine séance de la Chambre.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

LOI RECONNAISSANT CHARLOTTETOWN COMME LE BERCEAU DE LA CONFÉDÉRATION

(Projet de loi S-236. L'ordre du jour appelle: Initiatives parlementaires)

Le 18 septembre 2017 — Deuxième lecture et renvoi au Comité permanent du patrimoine canadien du projet de loi S-236, Loi visant à reconnaître Charlottetown comme le berceau de la Confédération — M. Easter.

Le Président: Le député de Malpeque n'est pas à la Chambre pour présenter l'article inscrit au *Feuilleton* d'aujourd'hui. Le projet de loi retombe donc au bas de la liste de priorité du *Feuilleton*.

MOTION D'AJOURNEMENT

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

[Traduction]

L'ASSURANCE-EMPLOI

Mme Jenny Kwan (Vancouver-Est, NPD): Monsieur le Président, en avril dernier, l'une de mes concitoyennes, Willow, m'a fait part de la situation dans laquelle elle se trouvait, une situation déchirante pour elle et son neveu, Dash. Son cas a d'ailleurs fait la une des journaux nationaux. J'ai pris la parole à la Chambre pour demander au ministre d'intervenir et je lui ai écrit plusieurs lettres à ce sujet.

Le cas de Willow et de Dash fait ressortir une lacune de la loi qui pourrait toucher des milliers de familles au Canada. Lorsque les parents de Dash sont décédés de façon tragique, sa tante Willow est devenue sa tutrice légale. La décision de ne pas l'adopter légalement avait été prise pour honorer le nom de famille de Dash, et son passé. Si Willow avait adopté son neveu, il aurait fallu faire modifier son certificat de naissance. Ce qu'elle ne savait pas, c'est qu'en n'étant pas la mère biologique ou adoptive de Dash, cela la rendait inadmissible aux prestations pour congé parental.

Étant donné la situation difficile dans laquelle se trouvait Dash, Willow voulait prendre un congé pour lui apporter le soutien dont il avait besoin. Comme de nombreux Canadiens, Willow n'avait pas les moyens de prendre un congé sans solde. En conséquence, elle a fait une demande de prestations parentales de l'assurance-emploi, un régime auquel elle avait cotisé pendant 22 ans. On les lui a refusées parce qu'elle n'est ni la mère adoptive ni la mère biologique de son neveu. Elle n'en est que la tutrice légale.

Après avoir essayé d'obtenir des prestations pendant des mois sans succès, elle est venue me voir. Finalement, après que son cas eut été porté à l'attention du gouvernement, sa demande de prestations d'assurance-emploi a été acceptée en septembre. Une demande présentée en avril a enfin été acceptée en septembre. On a alors également recommandé à Willow de déposer une plainte officielle.

Pendant toute cette épreuve, Willow n'a jamais perdu de vue les conséquences générales de sa démarche. Je cite sa lettre de plainte: « Bien que je sois soulagée que ce congé me soit enfin accordé, il est inacceptable que cela ait demandé cinq mois, une campagne dans les médias et une question à la Chambre des communes. Même si je suis une personne instruite et bien entourée, cette démarche m'a demandé des ressources financières et émotionnelles incroyables. Le Règlement sur l'assurance-emploi est désuet et discriminatoire. Le congé parental doit être offert à tous les nouveaux parents admissibles. Il est discriminatoire de dire qu'un tuteur permanent n'est pas comme un autre parent légal. En fin de compte, on m'a accordé un congé parental, ce qui veut dire qu'un précédent a été établi. »

Si le gouvernement ne modifie pas la loi, il continue de faire de la discrimination à l'égard de quelque 11 000 enfants en Colombie-Britannique seulement. Il défavorise également les enfants autochtones qui vivent dans des foyers selon des ententes de garde traditionnelles ou de prise en charge par la parenté reconnues par la loi.

J'ai été en communication avec le ministre tout au long de ce processus. J'ai même décrit brièvement les approches législatives ou réglementaires qui pourraient régler ces problèmes. Cependant, en réponse à ma dernière lettre adressée au ministre, son directeur des politiques a répondu ceci: « Je suis heureux d'apprendre que le dossier de Mme Yamauchi concernant sa demande d'assurance-emploi a été réglé. Je suis aussi préoccupé des retards dans son dossier. Le ministère fera des efforts pour s'améliorer et pour être plus à l'écoute à l'avenir. »

Le directeur des politiques poursuit avec un discours générique au sujet des changements apportés à l'assurance-emploi dans le budget de 2017, en ignorant totalement ce que je demandais dans ma lettre et l'objet de la plainte de Willow, c'est-à-dire des modifications législatives.

Quand le gouvernement éliminera-t-il cette distinction injuste dans le programme d'assurance-emploi pour que les familles comme celles de Willow n'en souffrent plus?

• (1920)

Mme Sherry Romanado (secrétaire parlementaire du ministre des Anciens Combattants et ministre associé de la Défense nationale, Lib.): Madame la Présidente, la question que la députée de Vancouver-Est a posée au ministre de la Famille, des Enfants et du Développement social, le 29 mai, était très pertinente. Sa question portait sur une situation précise qui nous a tous profondément touchés. Cependant, elle allait bien au-delà de ce cas précis, car elle touchait des problèmes sociaux bien plus vastes. La députée a demandé comment le gouvernement peut tirer parti d'une foule de mesures et de programmes afin d'aider cette personne à qui on avait refusé des prestations parentales d'assurance-emploi.

Aux termes de la réglementation actuelle, les prestations parentales d'assurance-emploi sont offertes aux parents qui prennent soin d'un nouveau-né ou d'un enfant qu'ils viennent d'adopter. Dans certaines circonstances, les demandeurs peuvent recevoir des prestations parentales s'ils peuvent démontrer que la cour leur a accordé la garde permanente et légale de l'enfant parce qu'il était dans l'intérêt supérieur de l'enfant de ne pas entreprendre de procédure d'adoption. Comme le ministre l'a souligné, nous sommes tous attristés lorsque des familles canadiennes doivent faire face à de telles épreuves. Cependant, chaque situation est unique et doit être évaluée au cas par cas, conformément au cadre législatif et réglementaire concernant l'assurance-emploi.

Motion d'ajournement

Service Canada a joint la personne concernée et l'a encouragée à lui transmettre tout renseignement supplémentaire aux fins de la réévaluation de sa demande.

• (1925)

[Français]

Je donnerai trois exemples concrets d'améliorations qui seront apportées au programme d'assurance-emploi.

[Traduction]

Les améliorations annoncées dans le dernier budget entreront en vigueur dans le présent exercice et rendront le programme d'assurance-emploi plus flexible, accessible et inclusif. Nous allons créer une nouvelle prestation d'assurance-emploi d'une durée maximale de 15 semaines pour les personnes qui fournissent des soins à un membre adulte de leur famille qui est gravement malade ou blessé. De plus, les nouvelles mesures permettront aux parents de choisir s'ils préfèrent recevoir des prestations parentales d'assurance-emploi pendant 12 mois ou pour une période prolongée pouvant atteindre 18 mois. Ce choix sera offert à la fois aux parents biologiques et aux parents adoptifs.

Enfin, les travailleuses enceintes pourront demander des prestations de maternité pouvant débiter jusqu'à 12 semaines avant la date prévue de l'accouchement, comparativement aux huit semaines présentement autorisées, si elles le veulent.

[Français]

Entre-temps, notre gouvernement a agi sur plusieurs fronts pour venir en aide aux familles canadiennes.

[Traduction]

Par exemple, en juillet 2016, nous avons remplacé le régime précédent de prestations pour enfants par la toute nouvelle Allocation canadienne pour enfants. Elle est plus simple, non imposable, mieux ciblée et plus généreuse. En fait, 9 familles canadiennes sur 10 recevront maintenant plus de soutien que jamais.

[Français]

J'invite donc ma collègue, tout comme le ministre lui a suggéré, à faire parvenir à Emploi et Développement social Canada, si ce n'est pas déjà fait, tous les renseignements pertinents pour l'analyse en profondeur de ce dossier particulier.

[Traduction]

Mme Jenny Kwan: Madame la Présidente, les notes d'allocation que vient de réciter la députée n'ont rien à voir avec le sujet dont nous discutons. Je connais bien les changements qui ont été apportés au programme d'assurance-emploi dans le budget de 2017. Comme je l'ai mentionné, j'ai déjà communiqué au ministre les changements législatifs et réglementaires qui auraient pu être inclus dans le budget de 2017 pour corriger ce problème. La secrétaire parlementaire le sait, ces changements n'ont pas été apportés.

Les changements inclus dans le budget de 2017 ne corrigeront pas la situation. Ils n'auront aucun effet pour les tuteurs légaux, car ces derniers ne sont toujours pas admissibles aux prestations de congé parental de l'assurance-emploi. Cette situation est injuste. Je crois que la députée en est consciente. Je crois que le gouvernement en est conscient. Il faut modifier la législation ou les règlements.

Je serai heureuse de communiquer de nouveau ces documents au gouvernement, comme je l'ai déjà fait pour différents ministres. Par contre, si je suis prête à le faire, c'est pour que ces changements soient vraiment apportés afin qu'aucun Canadien n'ait à subir ce que Willow et Dash ont subi.

Motion d'ajournement

Mme Sherry Romanado: Madame la Présidente, je peux assurer à ma collègue que nous travaillons tous dans le même sens dans ce dossier.

[Français]

Nous voulons ce qu'il y a de mieux pour l'ensemble de la population canadienne.

[Traduction]

Comme je l'ai mentionné, le gouvernement du Canada offre aux Canadiens une grande variété de programmes et de services s'adressant aux familles, particulièrement celles de la classe moyenne et celles qui travaillent fort pour en faire partie. Notre résolution est inébranlable à cet égard et nous continuerons de bonifier les services sociaux auxquels les Canadiens ont droit.

Le gouvernement sera ravi de collaborer avec la députée d'en face pour régler ce dossier.

LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Mme Sheila Malcolmson (Nanaimo—Ladysmith, NPD): Madame la Présidente, la dernière fois qu'on a débattu de ce sujet, c'était au mois de juin, et le gouvernement avait annoncé sans fanfare l'élimination progressive de l'unique équipe de plongeurs de sauvetage d'urgence de la Garde côtière déployée sur la côte de la Colombie-Britannique.

Le plan du gouvernement libéral de dissoudre cette équipe spécialisée de plongeurs de recherche et sauvetage a atterri les navigateurs britanno-colombiens, qui avaient déjà vécu une fois cette situation. En 2001, alors que les libéraux formaient le gouvernement à Ottawa, ils avaient éliminé l'équipe des plongeurs par souci d'économie mais, deux jours plus tard, un homme avait plongé avec son véhicule dans le fleuve Fraser et la Garde côtière avait été incapable de le sauver des eaux. Il y avait eu perte de vie.

Cette année, le même jour, au mois de juin, le gouvernement a aussi annoncé qu'il mettait fin au financement du programme Au fil de l'eau, qui avait offert à un million d'élèves des expériences d'apprentissage pratiques liées au saumon en Colombie-Britannique, aux pêches de la province, à l'écologie et au rôle historique du saumon dans la culture britanno-colombienne et surtout dans la culture autochtone.

Voici un exemple du genre de lettre que tous les députés ont reçu en juin concernant la grande inquiétude au sujet de l'annulation du programme de sensibilisation aux salmonidés. Cela vient de Nina Evans-Locke, de Nanaimo, où j'ai été élue. Elle écrit:

Je ne peux pas imaginer pourquoi le ministère des Pêches et des Océans a décidé de réduire le financement des programmes d'éducation relatifs au saumon dans les écoles de la Colombie-Britannique. Ils fonctionnaient pourtant très bien. Je n'arrive pas à le croire. Tant d'enfants sont touchés par cette décision, tout comme des milliers de bénévoles gardiens des cours d'eau et d'autres bénévoles qui se mobilisent en masse pour appuyer, tout comme moi, ces programmes.

[...]

Le programme Les salmonidés dans la salle de classe est un important projet pédagogique où l'on place des oeufs de saumon coho de l'écluserie locale dans des aquariums dans les écoles. [...] L'éco-école de la baie Departure, l'un de nos importants partenaires dans nos projets de rétablissement du ruisseau Departure, participe à ce programme.

[...]

Les réductions représentent 0,02 % de notre budget global. Merci de les avoir annulées pour le prochain exercice, et, de grâce, ne réduisez pas le financement de ces programmes l'année suivante.

À peine quelques semaines plus tard, après les pressions considérables exercées par le NPD et le porte-parole dans le domaine des pêches, le député de Port Moody—Coquitlam, nous étions très heureux que le gouvernement fédéral annonce l'annu-

tion de sa décision de réduire le financement du Programme de mise en valeur des salmonidés en Colombie-Britannique et du programme éducatif relatif aux saumons, ainsi que le rétablissement du financement des équipes de plongée de sauvetage.

Pourquoi a-t-on même proposé ces réductions de financement? C'était une grave erreur, une bourde. Les pressions exercées par le public ont fonctionné. C'était une véritable victoire pour les collectivités côtières.

Le public a également fait des pressions concernant d'autres décisions du gouvernement fédéral, le projet de loi sur les piscicultures, la transition dans des parcs clos, et la fermeture de la base de Comox de la Garde côtière, qui s'est produite il y a à peine 18 mois alors que le gouvernement libéral était au pouvoir. Dans ce cas, il y a eu une énorme résistance de la part du public. Ça n'a pas été une victoire pour les collectivités côtières. Le gouvernement libéral l'a néanmoins fait, malgré cette opposition.

Voici ma question à l'intention du député d'en face. Pourquoi n'écoutez-vous pas les collectivités côtières, malgré le fait que nous avons obtenu gain de cause dans le cas des saumons et de l'équipe de plongée de la Garde côtière? Quand écouterez-vous les collectivités côtières relativement aux autres fermetures de postes de la Garde côtière?

• (1930)

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Évidemment, la question est adressée à la Présidente. Je rappelle simplement à la députée d'adresser ses questions à la présidence, et non aux députés.

M. Terry Beech (secrétaire parlementaire du ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, Lib.): Madame la Présidente, je remercie la députée de Nanaimo—Ladysmith, une circonscription dont j'ai déjà représenté la population à titre de conseiller municipal, il y a environ 18 ans. Pour avoir déjà habité là-bas, je sais que tous les habitants des régions côtières, en particulier sur la côte Ouest, se passionnent pour la vie des collectivités qui s'y trouvent. C'est exactement la raison pour laquelle le gouvernement continue de financer le programme de mise en valeur des salmonidés. C'est exactement la raison pour laquelle nous finançons la restauration des zones côtières. C'est aussi la raison pour laquelle nous maintenons le programme de plongée de recherche et sauvetage, qui est un excellent programme pour la population côtière.

C'est un privilège pour moi de souligner le bon travail accompli quotidiennement par la Garde côtière canadienne. Je suis également très heureux de pouvoir informer la Chambre des nombreuses sommes accordées par le gouvernement à la Garde côtière depuis 2015.

La Garde côtière canadienne et les femmes et les hommes courageux qui en portent l'uniforme s'occupent prioritairement de la sécurité des Canadiens et des marins, ainsi que de la protection de l'environnement. La Garde côtière cherche toujours à améliorer les services qu'elle fournit aux Canadiens. Elle collabore étroitement avec les populations locales et les groupes autochtones pour que les ressources soient utilisées là où elles seront les plus bénéfiques pour les marins et les populations côtières.

Je peux également confirmer, une fois de plus, que l'équipe de plongeurs de la Garde côtière canadienne demeurera à la base de Sea Island. Je souligne également que, compte tenu de la réouverture de la base de la Garde côtière de Kitsilano l'été dernier et de l'annonce du Plan de protection des océans, un plan historique, le port de Vancouver est plus sûr qu'il ne l'était il y a deux ans. Toute la côte sera plus sécuritaire qu'elle ne l'a jamais été une fois que ces investissements historiques auront été faits.

Le Plan de protection des océans, dont le budget s'élève à 1,5 milliard de dollars, favorise la protection des côtes canadiennes en vue d'assurer la durabilité de l'environnement, l'utilisation commerciale sécuritaire et responsable, et la collaboration avec les collectivités côtières et autochtones. Ce plan se fonde sur la science, la technologie et le savoir traditionnel pour protéger le milieu marin du Canada, d'un océan à l'autre. Il aidera également à créer aujourd'hui des possibilités économiques pour les Canadiens, notamment des emplois pour la classe moyenne, tout en protégeant nos cours d'eau pour demain.

De plus, la capacité de recherche et de sauvetage a beaucoup augmenté en Colombie-Britannique en raison d'investissements récents, notamment ceux prévus dans le Plan de protection des océans. Quatre nouveaux canots de recherche et de sauvetage seront envoyés sur la côte Ouest, et des équipages seront chargés de diriger les embarcations 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, toute l'année. Ces initiatives ainsi que d'autres favoriseront un transport maritime plus sécuritaire et responsable et des écosystèmes plus propres et plus sains. Grâce aux récents investissements, ainsi qu'à la somme supplémentaire de 1,4 milliard de dollars reçue par le ministère à la suite d'un examen de l'intégrité des programmes, nous serons en mesure de créer d'autres emplois au sein de la Garde côtière canadienne.

Au cours des trois prochaines années, il y aura une augmentation du nombre d'employés affectés aux services de recherche et de sauvetage de la Garde côtière en Colombie-Britannique, ce qui rendra les voies navigables de la région plus sûres pour tout le monde. En fait, au cours des prochaines années, le ministère des Pêches et des Océans et la Garde côtière pourvoient jusqu'à 900 postes sur les trois côtes du pays. De toute évidence, l'ajout de personnel permettra de renforcer les services de première ligne offerts par la Garde côtière, des services cruciaux.

On investira également dans des éléments essentiels au maintien et à l'amélioration des opérations importantes de la Garde côtière, de ses activités essentielles et de ses actifs. La Garde côtière canadienne constitue la pierre angulaire de l'un des réseaux de transport maritime les plus sécuritaires au monde. Alors qu'une quantité accrue de marchandises quittera les côtes canadiennes à destination de marchés, ces professionnels auront un rôle encore plus important à jouer afin que le transport maritime soit sécuritaire, propre et efficace.

Pour terminer, je tiens à remercier les membres de la Garde côtière canadienne. Ils travaillent fort chaque jour, partout au pays, pour que les marins naviguant dans les eaux canadiennes puissent compter sur des services de recherche et de sauvetage maritimes 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

• (1935)

Mme Sheila Malcolmson: Madame la Présidente, il y a à peine deux fins de semaine, les membres de la Garde côtière canadienne ont dû intervenir rapidement quand l'*Anapaya*, un navire de 100 pieds construit il y a 90 ans, a commencé à couler dans le port de Ladysmith. En 2014, Transports Canada avait déterminé que ce

bateau était un navire préoccupant, mais rien n'a été fait à ce sujet. Lorsque le navire a coulé, et il gît encore au fond du port de Ladysmith, ce sont les employés de la Garde côtière qui ont dressé un barrage flottant autour du bâtiment, évitant ainsi un déversement plus important.

J'espère que le gouvernement écouterait les citoyens des localités côtières et adopterait une mesure législative exhaustive sur les bâtiments abandonnés qui tient compte de leurs revendications des 15 dernières années. L'annonce faite par le ministre aujourd'hui est un excellent premier pas, mais elle ne vise pas les embarcations de plaisance et ne fait rien pour éliminer l'arriéré et les problèmes relatifs à l'enregistrement des navires.

J'espère que le gouvernement pourra me donner l'assurance qu'il répondra à toutes les préoccupations des localités côtières au sujet des bâtiments abandonnés.

M. Terry Beech: Madame la Présidente, tout récemment, j'ai eu l'occasion de me rendre dans le district régional de Victoria où on m'a parlé des bâtiments abandonnés. Nous traitons ce dossier avec beaucoup de sérieux. C'est pourquoi nous disposons d'un plan détaillé et nous avons investi 1,5 milliard de dollars dans le Plan de protection des océans. Nous agissons. Nous prenons d'ailleurs plus de mesures que tout autre gouvernement avant nous.

Pour revenir au sujet initial, c'est-à-dire la Garde côtière canadienne, il importe de consacrer le peu de temps dont je dispose à son rôle essentiel, qui consiste à sauver des vies et à protéger nos eaux des bâtiments préoccupants, entre autres. Le volet maritime du programme national de recherche et sauvetage est la responsabilité de la Garde côtière. En réponse aux appels de recherche et de sauvetage, la Garde côtière respecte un délai de réaction d'au plus 30 minutes et elle maintient un statut de disponibilité d'une heure.

Je profite de l'occasion pour confirmer encore une fois que l'équipe de plongée de la Garde côtière canadienne maintiendra toutes ses activités à la base de Sea Island. Ainsi, à la suite de notre examen stratégique et grâce à de l'argent frais investi dans le cadre du Plan de protection des océans, la Garde côtière pourra continuer à offrir des services essentiels...

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): Malheureusement, votre temps de parole est écoulé.

La députée de London—Fanshawe a la parole.

* * *

LES ANCIENS COMBATTANTS

Mme Irene Mathysen (London—Fanshawe, NPD): Madame la Présidente, au printemps dernier, j'ai interrogé le ministre au sujet de la Banque de l'infrastructure et sur le fait que cette dernière aurait pour conséquence l'imposition de frais d'utilisations et de droits de péage aux Canadiens. Il s'agit d'une question importante pour la très grande majorité des Canadiens, qui méritent une vraie réponse. J'espère que les libéraux, contrairement à leurs habitudes, seront honnêtes avec les personnes qu'ils servent, comme ils l'ont promis lorsqu'ils sont arrivés au pouvoir.

Motion d'ajournement

Le budget de 2017 et l'énoncé économique de l'automne ont offert au gouvernement de merveilleuses occasions de bâtir une économie qui profite à tous, pas seulement aux plus riches. Malheureusement, dans les deux cas, les libéraux ont fait tout le contraire. En dépit des voies ensoleillées, on dirait que le gouvernement actuel demeure déterminé à utiliser la gouvernance comme moyen d'accroître la richesse de ses amis au détriment des travailleurs canadiens. Où est passée leur promesse d'être transparent et responsable? La Banque de l'infrastructure ne fait que prouver, et de bien des manières, que les libéraux ne peuvent tout simplement pas tenir leurs promesses.

Le projet de la Banque de l'infrastructure était inclus dans un projet de loi omnibus qui comptait environ 300 pages. Lors de la dernière campagne électorale, je me souviens que les libéraux ont promis d'abolir l'utilisation des projets de loi omnibus non démocratiques, qu'ils ont fortement dénoncés lorsque le gouvernement Harper était au pouvoir. Le ministre peut-il nous expliquer pourquoi l'utilisation de pratiques aussi antidémocratiques est devenue soudainement acceptable?

En 2015, les libéraux ont promis que la Banque de l'infrastructure du Canada fournirait du financement à faible taux aux projets de construction de nouvelles infrastructures. Un an plus tard, nous avons appris que cette banque serait largement financée par des investisseurs du secteur privé, qui exigeraient des profits importants sur leurs investissements. Les projets financés par la Banque de l'infrastructure devront produire des revenus, notamment par l'imposition de frais d'utilisation, de péages et d'autres nouveaux coûts aux citoyens canadiens. De mémoire, je ne crois pas que les libéraux aient parlé ouvertement de péages lorsqu'ils ont présenté le projet de loi. En fin de compte, les contribuables canadiens vont financer des sociétés privées pour obtenir des services publics. La Banque de l'infrastructure ne constitue rien de moins que la privatisation des infrastructures canadiennes, privatisation qui profitera à de riches investisseurs au détriment des Canadiens qui travaillent fort et qui dépendent des services publics.

Il y a tout lieu de se poser une question cruciale: les services publics seront-ils jugés non essentiels s'ils ne permettent pas aux investisseurs de la Banque de l'infrastructure de faire des profits acceptables? Par exemple, négligera-t-on la sécurité publique en milieu rural et dans les régions pauvres à défaut de profits suffisants? Encore une fois, le profit semble avoir préséance sur le bien public et les règles inhérentes aux voies ensoleillées.

Le NPD s'est opposé haut et fort à la Banque de l'infrastructure. Elle ne répond pas aux besoins des Canadiens. Cette privatisation représente un désastre pour nous tous. Les infrastructures devraient d'abord profiter à tous les Canadiens, y compris les travailleurs et les familles, et non à l'élite financière et aux amis du milieu des affaires des libéraux. Nous ne devrions certainement pas facturer deux fois les infrastructures aux Canadiens en leur imposant des frais d'utilisation et des péages supplémentaires pour accéder aux infrastructures essentielles qu'ils ont déjà payées avec leurs impôts.

Plus tôt ce mois-ci, le Columbia Institute a publié un rapport dans lequel il soutient que le projet de loi C-44, adopté en juin, minera davantage la capacité du public à accéder à de l'information sur la Banque de l'infrastructure, et la commissaire à l'information du Canada a repris ces propos. Le rapport indique clairement que le secteur privé a un droit de veto sur la diffusion de renseignements portant sur les dépenses de fonds publics. De toute évidence, rien ne s'est amélioré depuis que j'ai posé ma question en mai. En fait, la situation semble pire que jamais.

● (1940)

Mme Sherry Romanado (secrétaire parlementaire du ministre des Anciens Combattants et ministre associé de la Défense nationale, Lib.): Madame la Présidente, je remercie la députée de sa question sur la Banque de l'infrastructure. Toutefois, comme on nous avait annoncé une question sur les anciens combattants, c'est à cette question que je répondrai avec plaisir.

Je remercie aussi la députée, qui fait d'ailleurs partie du comité des anciens combattants, de tout ce qu'elle fait pour défendre les intérêts des anciens combattants et leurs proches.

Les anciens combattants du Canada ont le droit d'être traités avec respect et équité et ils ont le droit de vivre à l'abri des soucis financiers. Le gouvernement s'est engagé à les traiter avec tout le respect qu'ils méritent.

Les députés savent par expérience qu'il n'est pas rare que de l'information inexacte puisse circuler, mais comme il est primordial que les Canadiens aient l'heure juste, j'aimerais rétablir les faits.

Peu de temps après être entré en fonction, le ministre des Anciens Combattants et ministre associé de la Défense nationale, a mis sur pied six groupes consultatifs composés d'anciens combattants et de parties intéressées. Leurs recommandations ont servi à adapter les prestations et les programmes destinés aux anciens combattants, et nous les en remercions.

[Français]

En 2016, Anciens Combattants Canada a entrepris de rouvrir les neuf bureaux qui avaient été fermés par le gouvernement précédent et a ouvert un nouveau bureau à Surrey, en Colombie-Britannique. Le budget de 2016 a permis d'améliorer la sécurité financière des vétérans et de leur famille en faisant en sorte qu'ils aient plus d'argent dans leurs poches.

[Traduction]

Le budget de 2017 contribue à la santé et au bien-être des anciens combattants et de leurs proches en investissant dans les services de santé mentale, les programmes de formation et les services de transition professionnelle.

Nous investirons par exemple 17,5 millions de dollars dans un centre d'excellence axé sur la recherche et la diffusion des connaissances et des pratiques exemplaires concernant l'état de stress post-traumatique et les problèmes de santé connexes des anciens combattants et des membres des Forces armées canadiennes.

[Français]

À compter d'avril 2018, la nouvelle allocation pour les études et la formation permettra aux vétérans comptant au moins six années de service militaire d'obtenir une aide financière pouvant aller jusqu'à 40 000 \$ pour faire des études postsecondaires, tandis que les vétérans comptant 12 années de service militaire ou plus pourront recevoir jusqu'à 80 000 \$.

Nous élargissons en outre l'accès au Centre de ressources pour les familles de militaires à compter d'avril 2018 pour les familles des vétérans qui sont libérés pour des raisons médicales.

● (1945)

[Traduction]

Le maintien de l'accès aux 32 centres de ressources pour les familles des militaires du Canada offrira aux anciens combattants et aux membres de leur famille un groupe de soutien qui leur est familier après une carrière dans l'armée.

Motion d'ajournement

La nouvelle Allocation de reconnaissance des aidants naturels a pour but de verser un montant non imposable de 1 000 \$ par mois aux aidants naturels des anciens combattants afin de mieux tenir compte de leur rôle crucial. Cette mesure est fondée directement sur les commentaires formulés par les groupes consultatifs du ministre.

Qui plus est, afin de favoriser la transition entre la vie militaire et la vie civile, nous allons élargir les services d'encadrement et de placement afin de procurer aux anciens combattants, aux membres des Forces armées canadiennes, aux survivants, ainsi qu'aux époux et aux conjoints de fait des anciens combattants les outils dont ils ont besoin pour faciliter la transition vers la population active civile.

[Français]

Ce ne sont là que quelques-uns des changements qui, nous en sommes persuadés, donneront de meilleurs résultats pour les vétérans et les familles.

[Traduction]

Oui, il a fallu du temps. La raison en est que le gouvernement actuel a à cœur d'écouter les anciens combattants et leur famille et de répondre à leurs véritables besoins. Je me suis moi-même rendue dans 12 bases et escadres des Forces armées canadiennes depuis mars dernier et je me suis entretenue avec des centaines de militaires, anciens combattants et membres des familles pour pouvoir connaître leurs besoins.

Nous allons continuer de viser l'excellence en matière de soins et de soutien offerts à nos courageux militaires, à ceux qui ont servi et aux familles qui les soutiennent.

Mme Irene Mathysen: Madame la Présidente, je suis, moi aussi, tout à fait convaincue de l'intégrité de la secrétaire parlementaire et de sa volonté de venir en aide aux anciens combattants et à leur famille. J'ai toutefois des inquiétudes au sujet de la situation qui touche ces personnes.

Il y a encore des anciens combattants qui sont gravement malades et qui ont besoin d'un coup de main pour faire face à leurs problèmes

de santé mentale. Il est absolument nécessaire que nous ayons l'assurance que les anciens combattants reçoivent une aide financière. Une hausse des pensions de l'ensemble des vétérans serait très utile. Récemment, l'ombudsman de la Défense nationale a affirmé que la sécurité financière contribuerait beaucoup à améliorer la situation de tout le monde, et je pense qu'il a raison.

Mme Sherry Romanado: Madame la Présidente, en ce qui concerne la santé mentale des membres et des anciens combattants des Forces armées canadiennes, je suis convaincue qu'il faut un effort conjoint. J'ai été ravie de participer à l'annonce d'une stratégie commune en matière de prévention du suicide il y a deux semaines. Le ministère de la Défense nationale et Anciens Combattants Canada travaillent de concert pour garantir l'offre d'un soutien.

La lettre de mandat que le premier ministre a envoyée au ministre des Anciens Combattants et ministre associé de la Défense nationale accordait clairement la priorité au rétablissement des pensions à vie à titre d'option pour les anciens combattants blessés, et nous sommes déterminés à le faire.

[Français]

Le ministre s'est engagé à prendre le temps nécessaire pour répondre aux besoins des vétérans et de leurs familles. Anciens Combattants Canada continue à travailler de concert avec des vétérans et d'autres intervenants pour élaborer une option de pension.

[Traduction]

Le ministre s'est engagé à atteindre cet objectif d'ici la fin de l'année. C'est à suivre.

[Français]

La vice-présidente adjointe (Mme Carol Hughes): La motion portant que la Chambre s'ajourne maintenant est réputée adoptée. La Chambre s'ajourne donc à demain, à 10 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 19 h 49.)

TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 30 octobre 2017

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

La Loi sur le ministère de la Santé

Projet de loi C-326. Deuxième lecture.....	14677
Mme Blaney (North Island—Powell River).....	14677
M. Genuis.....	14678
M. Scarpaleggia.....	14680
Adoption de la motion.....	14680
Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi et renvoi à un comité.....	14680
Suspension de la séance	
Suspension de la séance à 11 h 32.....	14680
Reprise de la séance	
Reprise de la séance à midi.....	14680

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur la modernisation des transports

Projet de loi C-49 — Motion d'attribution de temps

Mme Chagger.....	14680
Motion.....	14680
M. Genuis.....	14681
M. Garneau.....	14681
Mme Blaney (North Island—Powell River).....	14681
Mme May (Saanich—Gulf Islands).....	14681
M. Doherty.....	14682
Mme Mathyssen.....	14682
M. Motz.....	14682
M. Kmiec.....	14682
M. Rankin.....	14683
M. Lamoureux.....	14683
M. McCauley.....	14683
M. Kmiec.....	14684
Mme Caesar-Chavannes.....	14684
Mme Mathyssen.....	14684
M. Doherty.....	14685
Adoption de la motion.....	14686

Étape du rapport

Projet de loi C-49. Étape du rapport.....	14686
M. Sikand.....	14686
M. Lamoureux.....	14687
Mme Gladu.....	14687
M. Fraser (Nova-Centre).....	14688
M. Hardie.....	14688
Mme May (Saanich—Gulf Islands).....	14689
M. Badawey.....	14690
M. Fraser (Nova-Centre).....	14690
M. Lobb.....	14690
M. Badawey.....	14691

DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

Le Service de protection parlementaire

Mme May (Saanich—Gulf Islands).....	14692
-------------------------------------	-------

Le NCSM Winnipeg

M. Vandal.....	14692
----------------	-------

Gus Boersma

M. Albas.....	14692
---------------	-------

Lloyd Cameron

M. Finnigan.....	14692
------------------	-------

La sécurité au travail

M. Stetski.....	14693
-----------------	-------

Le jour du Non

Mme Lambropoulos.....	14693
-----------------------	-------

L'Armée du Salut

M. Yurdiga.....	14693
-----------------	-------

La santé mentale

M. Fuhr.....	14693
--------------	-------

La députée provinciale de London-Centre-Nord

M. Fragiskatos.....	14693
---------------------	-------

La Ferme Pellerat

M. Généreux.....	14694
------------------	-------

L'anniversaire des émeutes anti-sikhes

M. Grewal.....	14694
----------------	-------

Le président de la Colombie

M. Rodriguez.....	14694
-------------------	-------

Les courtiers en hypothèques

M. Kelly.....	14694
---------------	-------

Le Mois de l'histoire des femmes

Mme Sahota.....	14694
-----------------	-------

Le jour du Souvenir

M. Rankin.....	14695
----------------	-------

Le diabète

Mme Gladu.....	14695
----------------	-------

La Semaine nationale de l'immigration francophone

M. Drouin.....	14695
----------------	-------

QUESTIONS ORALES

L'éthique

M. Scheer.....	14695
M. Trudeau.....	14695
M. Scheer.....	14696
M. Trudeau.....	14696
M. Scheer.....	14696
M. Trudeau.....	14696
M. Scheer.....	14696
M. Trudeau.....	14696
M. Scheer.....	14696
M. Trudeau.....	14696
M. Caron.....	14696
M. Trudeau.....	14696
M. Caron.....	14696
M. Trudeau.....	14697
M. Caron.....	14697
M. Trudeau.....	14697

Les affaires étrangères			
Mme Laverdière	14697		
M. Trudeau	14697		
L'éthique			
M. Rayes	14697		
M. Lightbound	14697		
M. Rayes	14697		
M. Lightbound	14697		
Mme Bergen	14698		
M. Lightbound	14698		
Mme Bergen	14698		
M. Lightbound	14698		
M. Poilievre	14698		
M. Lightbound	14698		
M. Poilievre	14698		
M. Lightbound	14698		
Les affaires étrangères			
Mme Laverdière	14698		
M. DeCoursey	14698		
M. Garrison	14699		
M. DeCoursey	14699		
L'éthique			
M. Bernier	14699		
M. Lightbound	14699		
M. Bernier	14699		
M. Lightbound	14699		
M. Brassard	14699		
M. Lightbound	14699		
M. Brassard	14699		
M. Lightbound	14699		
La sécurité aérienne			
M. Aubin	14700		
M. Garneau	14700		
Mme Blaney (North Island—Powell River)	14700		
M. Garneau	14700		
Le développement économique			
M. Boissonnault	14700		
M. Bains	14700		
Les personnes handicapées			
Mme Gladu	14700		
Mme Lebouthillier	14700		
M. Deltell	14701		
Mme Lebouthillier	14701		
M. Deltell	14701		
Mme Lebouthillier	14701		
M. Kelly	14701		
Mme Lebouthillier	14701		
Mme Hardcastle	14701		
Mme Lebouthillier	14701		
Les affaires autochtones			
Mme Boutin-Sweet	14701		
Mme Philpott	14702		
L'éthique			
M. Liepert	14702		
M. Hehr	14702		
M. Liepert	14702		
M. Hehr	14702		
Mme Boucher	14702		
Mme Bibeau		14702	
Les pensions			
Mme Mendès		14702	
M. Duclos		14702	
Le développement international			
M. Kent		14703	
Mme Bibeau		14703	
Les pêches et les océans			
M. Donnelly		14703	
M. LeBlanc		14703	
Le patrimoine canadien			
M. Eyking		14703	
Mme Joly		14703	
M. Sweet		14703	
Mme Joly		14703	
Les affaires étrangères			
M. Barsalou-Duval		14703	
M. DeCoursey		14703	
M. Beaulieu		14704	
M. DeCoursey		14704	
L'éthique			
M. Ste-Marie		14704	
Mme Lebouthillier		14704	
AFFAIRES COURANTES			
Réponse du gouvernement à des pétitions			
M. Lamoureux		14704	
Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux			
M. Gameau		14704	
Projet de loi C-64. Présentation et première lecture		14704	
Adoption des motions; première lecture et impression du projet de loi		14704	
Les comités de la Chambre			
Justice et droits de la personne			
M. Housefather		14704	
Sécurité publique et nationale			
M. McKay		14704	
Pétitions			
L'aide médicale à mourir			
Mme Finley		14705	
L'éducation des filles			
M. Webber		14705	
Le service ferroviaire voyageurs d'Algoma			
Mme Hughes		14705	
L'environnement			
Mme May (Saanich—Gulf Islands)		14705	
La sélection en fonction du sexe			
M. Warawa		14705	
L'aide médicale à mourir			
M. Warawa		14705	
La taxe sur le carbone			
M. Genuis		14705	
L'environnement			
M. Stewart		14705	
La fiscalité			
M. Lobb		14706	

Le Myanmar	
Mme Hardcastle	14706
Le Falun Gong	
M. McCauley	14706
Questions au Feuilleton	
M. Lamoureux	14706

INITIATIVES MINISTÉRIELLES

Loi sur la modernisation des transports

Projet de loi C-49. Étape du rapport	14706
M. Samson	14706
M. Shields	14707
Mme Blaney (North Island—Powell River)	14708
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	14708
Mme Blaney (North Island—Powell River)	14708
M. Lamoureux	14709
Mme Gladu	14710
M. Iacono	14710
Mme Block	14711
M. Angus	14711
Mme Gladu	14712
M. Fraser (Nova-Centre)	14713
M. Shields	14713
M. Arya	14713
Mme Sgro	14713
M. Barlow	14715
M. Badawey	14715
M. Fraser (Nova-Centre)	14715
M. Arya	14717
M. Barlow	14718
M. Saroya	14718
M. Arya	14719
M. Shields	14719
M. Lamoureux	14720
M. Lamoureux	14720
M. Albrecht	14721
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	14721
Mme Mathysen	14721
Mme Young	14723
M. Viersen	14723
M. McCauley	14723
M. Arya	14725
M. Viersen	14726

M. Lamoureux	14726
Mme Sansoucy	14726
M. Longfield	14727
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	14728
M. Viersen	14728
M. Arya	14729
M. Longfield	14729
M. Lamoureux	14729
M. Badawey	14729
Mme Young	14731
M. Iacono	14731
Mme Sgro	14731
M. Longfield	14731
M. Albrecht	14732
Mme May (Saanich—Gulf Islands)	14733
Mme Young	14733
Mme Caesar-Chavannes	14733
Report du vote sur la motion n ^o 1	14734
Report du vote sur la motion n ^o 3	14734
Rejet des motion n ^{os} 1, 10, 14 et 15	14735
Adoption de la motion n ^o 2	14735
Rejet des motions n ^{os} 3 à 9 et 11 à 13	14737
M. Garneau	14737
Motion d'adoption	14737
Adoption de la motion	14738

INITIATIVES PARLEMENTAIRES

Loi reconnaissant Charlottetown comme le berceau de la Confédération

Projet de loi S-236. L'ordre du jour: Affaires émanant des députés	14738
--	-------

MOTION D'AJOURNEMENT

L'assurance-emploi

Mme Kwan	14738
Mme Romanado	14739

La Garde côtière canadienne

Mme Malcolmson	14740
M. Beech	14740

Les anciens combattants

Mme Mathysen	14741
Mme Romanado	14742

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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 House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>