



CANADA

# Débats de la Chambre des communes

---

VOLUME 141 • NUMÉRO 048 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

COMPTE RENDU OFFICIEL  
(HANSARD)

**Le mardi 19 septembre 2006**

—  
Présidence de l'honorable Peter Milliken

## **TABLE DES MATIÈRES**

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

**<http://www.parl.gc.ca>**

# CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 19 septembre 2006

La séance est ouverte à 10 heures.

---

*Prière*

---

## AFFAIRES COURANTES

• (1005)

[Traduction]

### PÉTITIONS

#### LA CITOYENNETÉ ET L'IMMIGRATION

**M. Mario Silva (Davenport, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai ici une pétition signée par de nombreux Canadiens de partout au pays, qui souligne que les travailleurs sans papiers jouent un rôle crucial dans l'économie canadienne, qu'ils occupent habituellement des emplois hautement spécialisés et que le renvoi de ces travailleurs nuirait grandement à l'économie canadienne.

Les pétitionnaires demandent au Parlement de mettre fin immédiatement à l'expulsion des travailleurs sans papiers et de trouver une solution humaine et logique à leur situation.

#### LES FORCES CANADIENNES

**M. Myron Thompson (Wild Rose, PCC):** Monsieur le Président, j'ai deux pétitions à déposer aujourd'hui. La première est signée par un grand nombre de Canadiens de partout au pays qui demandent au Parlement d'exiger que les Forces canadiennes rétablissent immédiatement le Programme d'apprenti-soldat.

#### L'ÂGE DU CONSENTEMENT

**M. Myron Thompson (Wild Rose, PCC):** Monsieur le Président, j'ai également une pétition signée par plusieurs centaines de gens de ma circonscription, Wild Rose, qui demandent au gouvernement de prendre tous les moyens pour faire passer immédiatement l'âge du consentement de 14 à 16 ans.

#### LES VISAS DE VISITEUR

**M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.):** Monsieur le Président, conformément à l'article 36 du Règlement, j'ai le plaisir de présenter une pétition signée par plus de 100 électeurs de ma circonscription, Etobicoke-Centre.

Les pétitionnaires demandent que le Parlement adopte la motion n° 19, visant l'abolition des exigences relatives au visa de visiteur pour les personnes provenant des sept pays membres suivants de l'Union européenne : la Pologne, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, l'Estonie, la Slovaquie et la République tchèque. Ces pays font partie de l'Union européenne et jouissent de la liberté de déplacement à l'intérieur de l'UE. Les exigences relatives aux visas pour ces pays devraient être les mêmes que pour les autres membres de l'UE.

Des centaines de milliers de Canadiens ont des liens familiaux avec des habitants de ces pays. Les exigences sévères imposées par le Canada relativement aux visas rappellent les jours du Rideau de fer. Les choses doivent changer.

\* \* \*

## QUESTIONS TRANSFORMÉES EN ORDRES DE DÉPÔT DE DOCUMENTS

**M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC):** Monsieur le Président, si la question n° 71 pouvait être transformée en ordre de dépôt de document, le document serait déposé immédiatement.

**Le Président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

[Texte]

Question n° 71—**L'hon. Roy Cullen:**

En ce qui concerne la décision du ministre des Ressources naturelles de cesser ou d'annuler le financement de certains programmes, comme le programme Encouragement éconergétique ÉnerGuide pour les maisons et le programme ÉnerGuide pour les ménages à faible revenu, et de certaines mesures touchant les changements climatiques, la réduction de la pollution et la réduction des émissions de gaz à effet de serre: *a)* parmi ces programmes et mesures, quels sont ceux dont le financement a été annulé ou n'a pas été reconduit; *b)* quelles données récentes, statistiques ou empiriques, raisons ou preuves le ministre peut-il invoquer pour justifier l'interruption ou l'annulation du financement de ces programmes et mesures; *c)* quelles analyses coûts-avantages et quelles estimations financières effectuées pour ou par le ministère des Ressources naturelles en rapport avec l'interruption ou l'annulation du financement de ces programmes et mesures, ou toute autre tentative en ce sens, le ministre peut-il fournir à l'appui; *d)* quelle information a été fournie au Mministre ou à son personnel en guise d'analyse préalablement à cette décision; *e)* quelles recommandations le ministère des Ressources naturelles a-t-il faites au ministre à propos de la décision de cesser ou d'annuler le financement de ces programmes et mesures; *f)* quelle information d'autres ministères ou le Bureau du Conseil privé ont-ils transmis au ministre à propos de la décision de cesser ou d'annuler le financement de ces programmes et mesures?

(Le document est déposé)

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

**Le Président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

*Initiatives ministérielles***INITIATIVES MINISTÉRIELLES**

[Traduction]

**LA LOI ÉLECTORALE DU CANADA**

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 18 septembre, de la motion portant que le projet de loi C-16, Loi modifiant la Loi électorale du Canada, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**M. Mario Silva (Davenport, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de profiter de cette occasion de prendre la parole concernant le projet de loi C-16, Loi modifiant la Loi électorale du Canada. Le projet de loi vise à établir une date d'élections fixe au pallier fédéral de gouvernement au Canada.

Permettez-moi de dire d'entrée de jeu que je suis nettement favorable au principe des élections à date fixe et que je considère la mise en oeuvre d'une telle modification comme un pas très important en avant pour le régime parlementaire canadien. Cependant, bien que je soutienne le principe, je dois constater que le projet de loi est loin d'atteindre l'objectif énoncé.

Il y est question d'élections à date fixe, mais il vaudrait mieux dire qu'il s'agit des dates les plus probables.

Comme l'ont souligné les députés au cours du débat, le rôle du Gouverneur général et la prérogative royale correspondante continuent d'exister.

Par conséquent, le projet de loi désignerait la date des prochaines élections comme étant une date en octobre dans quatre ans. Pourtant, notre régime parlementaire étant ce qu'il est, un gouvernement peut tomber pour des questions de confiance, notamment des questions d'ordre financier, et alors, la supposée date fixe pour des élections ne serait plus valide pour une législature où le gouvernement tomberait.

Cependant, l'adoption du projet de loi C-16 constituerait un changement important de notre régime électoral, qui a par ailleurs trop tardé.

Nous en sommes, dans notre législature, à un deuxième gouvernement minoritaire. On pourra soutenir que les gouvernements minoritaires ont tendance à être plus responsables à l'égard des électeurs à cause de leur vulnérabilité. Pourtant, durant de tels mandats, les risques d'instabilité politique sont considérables.

Il faut tout de même rappeler que, dans notre régime parlementaire actuel, ce genre d'incertitude existe toujours à un certain degré, qu'il s'agisse d'un gouvernement minoritaire ou majoritaire.

Tout premier ministre en exercice dispose de pouvoirs de persuasion considérables sur les députés ministériels et sur le Parlement lui-même, et il a notamment la capacité de demander au Gouverneur général de dissoudre le Parlement et de déclencher des élections générales. Voilà qui confère au premier ministre une influence considérable mais, à bien des égards les députés élus du Parlement sont alors privés de la liberté qui correspond à l'intérêt des électeurs, de leur pays et de notre régime de gouvernement démocratique.

Avec des élections à date fixe, le premier ministre sera beaucoup moins en mesure de déclencher des élections comme bon lui semble, tout au moins en principe. Exception faite de la défaite éventuelle du gouvernement concernant un projet de loi d'ordre financier, il faudrait une question de confiance tout à fait cruciale pour qu'un gouvernement risque d'assumer les répercussions politiques de mettre fin à son mandat avant la date établie.

La tradition parlementaire qui veut qu'on déclenche des élections à la suite du rejet d'un projet de loi de finances présenté par le

gouvernement demeurerait, et ce serait la seule situation qui pourrait justifier une dissolution prématurée du Parlement. En ce qui concerne les questions de politique n'ayant pas une portée financière, il serait plus probable qu'à l'heure actuelle qu'un Parlement poursuive ses travaux même si une mesure ministérielle était rejetée.

Lorsque le gouvernement considère qu'un vote sur un projet de loi donné est un vote de confiance à son endroit, c'est pour exercer de l'influence sur ses propres députés et même les partis d'opposition qui craignent le déclenchement d'élections générales. Il est rarement vrai que l'intégrité ou la pertinence d'un gouvernement dépende de l'adoption de mesures non financières considérées comme des questions de confiance.

Je le répète, je crois que les députés seraient mieux placés pour servir les électeurs de façon plus efficace s'ils pouvaient éviter d'être constamment menacés du déclenchement d'élections générales du simple fait qu'une question est considérée comme une question de confiance. En d'autres termes, on chercherait plus sincèrement à faire fonctionner le Parlement sans déclencher d'office des élections générales.

Je crois dans cela, non seulement pour assurer une meilleure stabilité politique, mais pour permettre une plus libre expression des députés et pour faciliter une représentation plus efficace.

• (1010)

Nous savons tous que les élections générales sont extrêmement coûteuses et il est particulièrement consternant qu'on gaspille ainsi l'argent des contribuables en les déclenchant sans motif vraiment valable. Combien d'entre nous, à l'instar de nos concitoyens, trouvent inacceptables les grandes dépenses effectuées justement avant qu'un gouvernement ne décide que le moment est venu de déclencher des élections générales.

Quoi qu'il en soit, les deniers publics ne devraient pas être utilisés pour essayer d'influencer les votes. Ces méthodes sont ruineuses et indignes d'une bonne politique publique. Il est difficile pour les partis politiques au pouvoir de résister à la tentation d'effectuer toutes ces dépenses stratégiques tout en niant ce qui est souvent la situation en période préélectorale.

Des élections à date fixe feraient qu'il serait beaucoup plus difficile sur le plan politique pour les gouvernements de se lancer dans de grandes dépenses avant le déclenchement des élections. Le fait qu'une date électorale précise approche à grand pas réduirait à néant les dénégations d'un gouvernement quant aux motifs qui le poussent à faire ce type d'annonces.

De même, si nous avions des élections à date fixe, les partis au pouvoir et même les partis d'opposition faisant face à un gouvernement minoritaire, ne pourraient tout simplement pas choisir le meilleur moment sur le plan politique pour se présenter devant les électeurs.

Il arrive souvent que le moment qui convient le mieux à un parti politique ne soit pas le plus favorable pour les électeurs. Aux dernières élections générales, la campagne s'est déroulée pendant la période des fêtes de fin d'année, et le scrutin a eu lieu au beau milieu du mois le plus froid de l'année. Bien que ces élections aient été déclenchées parce que le gouvernement avait perdu un vote sur une question de finances publiques, le moment n'a certainement pas été des plus populaires.

Encore une fois, des élections à date fixe élimineraient la possibilité que des élections soient déclenchées par opportunisme politique à un moment favorable pour les intérêts d'un parti. En choisissant de tenir les élections dans la troisième semaine d'octobre, on tient compte de la réalité du climat canadien et des difficultés que d'autres moments occasionneraient aux candidats comme aux électeurs.

Des élections en octobre sont une possibilité beaucoup plus réaliste également du point de vue de l'emploi du temps des électeurs. La plupart des gens sont de retour au travail ou aux études, et rares sont ceux qui sont en vacances. Ce serait un moment très favorable pour encourager la participation aux élections, car les électeurs seraient là pour exercer leur droit de vote.

Les élections à date fixe encourageraient aussi la candidature d'un bien plus grand nombre de Canadiens qui hésiteraient à se présenter à un poste électif à cause de problèmes comme leur emploi du moment ou les contraintes de la vie familiale. Si on sait quand les élections auront lieu, un élément d'incertitude disparaît et il est possible de faire une planification concrète.

Les avantages des élections à date fixe sont reconnus dans la plupart des démocraties classiques évoluées. Des études révèlent même que 75 p. 100 de ces pays ont maintenant des élections à date fixe.

D'aucuns soutiendraient que la tenue d'élections à date fixe va à l'encontre des traditions de notre régime parlementaire. Je répondrai que notre régime parlementaire a besoin d'évoluer et qu'il est assez solide pour résister à ces changements.

De nombreux régimes parlementaires s'inspirent, comme le nôtre, du régime britannique. Or, au Royaume-Uni, de nombreux changements ont été apportés et un grand nombre d'autres sont envisagés. En réalité, les parlements en dévolution d'Écosse et du pays de Galles ont des élections à date fixe.

J'avancerais que c'est la première étape dans la voie du renouvellement de la démocratie. En rendant possibles une plus grande stabilité politique, une représentation plus efficace et des élections qui servent moins les intérêts politiques d'un parti, nous aiderons à rétablir la confiance des Canadiens envers nos institutions démocratiques. Je dirais même que c'est un premier progrès important dans le renouvellement de la démocratie.

La Colombie-Britannique a consacré beaucoup de temps aux efforts de renouvellement de la démocratie et elle a même donné l'exemple récemment en tenant ses premières élections à date fixe. Il est temps que le gouvernement fédéral l'imité.

Le projet de loi est seulement le début de la réforme démocratique. En franchissant ce premier pas, nous faisons comprendre aux Canadiens que nous prenons au sérieux le renouvellement de la démocratie. Je soutiendrais que cette première étape n'est qu'un élément dans un processus qui incitera les Canadiens à s'engager dans ce nouveau afin de rétablir la confiance du public envers nos institutions politiques et de favoriser une plus grande participation des électeurs à l'action du gouvernement fédéral.

J'invite tous les députés à se joindre à moi pour appuyer le projet de loi C-16 et poursuivre le renouvellement de la démocratie dans notre pays.

•(1015)

**Mme Denise Savoie (Victoria, NPD):** Monsieur le Président, le député d'en face s'est prononcé en faveur d'une réforme électorale

### *Initiatives ministérielles*

qui redonnerait aux Canadiens confiance en notre Parlement. Je suis moi aussi vivement en faveur d'une telle initiative.

Pendant l'été, j'ai entendu nombre de mes électeurs faire des remarques cyniques à propos de ce que le gouvernement accomplit réellement au moyen de cette réforme électorale, surtout quand le premier ministre invoque un vote de confiance chaque fois que les sondages lui semblent favorables.

Le député d'en face appuierait-il l'amendement proposé par le NPD et visant à resserrer la définition de vote de confiance à la Chambre?

•(1020)

**M. Mario Silva:** Monsieur le Président, comme je l'ai mentionné à la Chambre hier, le fait que le premier ministre ait répété à maintes reprises qu'il était prêt à demander un vote de confiance sur bon nombre de questions, menaçant même d'une certaine façon le Parlement de provoquer la chute du gouvernement en faisant échouer un projet de loi afin de pouvoir aller devant l'électorat.

J'estime que pareil comportement porte atteinte à l'essence même de ce que l'on cherche à faire au moyen du projet de loi C-16. Si le premier ministre souhaite vraiment que les élections aient lieu à date fixe et que son projet de loi soit applicable dans la pratique et bénéficie d'appuis considérables chez les députés, il doit absolument cesser de menacer constamment de déclencher des élections chaque fois que sa cote de popularité semble s'élever. Je partage l'avis de ma collègue à ce sujet.

Pour répondre à la seconde partie de sa question, celle portant sur un amendement du NPD, je n'ai pas vu l'amendement en question, mais je serais certainement intéressé à y jeter un coup d'oeil, car il convient de tout faire pour que soit resserrée cette soi-disant prérogative de déclencher, selon son bon plaisir et aux frais des contribuables, des élections qui coûtent 300 millions de dollars. Les Canadiens ne devraient pas aller voter tous les ans, comme cela a été le cas avec nos deux derniers gouvernements minoritaires. Nous devons faire tout notre possible pour garantir qu'on ne gaspille pas l'argent des contribuables et qu'on ne déclenche pas des élections quand bon nous semble. J'aimerais jeter un coup d'oeil à cet amendement et suis heureux qu'on m'offre la possibilité de le faire.

**L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.):** Monsieur le Président, sur la question des élections à date fixe, quand le gouvernement actuel était dans l'opposition, il parlait du fait que le gouvernement précédent menaçait de procéder à des votes de confiance sur divers sujets. Le gouvernement affirmait alors qu'il faudrait limiter l'utilisation du vote de confiance à quelques sujets seulement.

Je propose que le discours du Trône et le budget soient les deux seules occasions de procéder à un vote de confiance. Évidemment, le discours du Trône présente les grandes lignes du programme du gouvernement et le budget fournit au gouvernement les outils financiers qui lui permettront de mettre en oeuvre le discours du Trône.

Dans son projet de loi, le gouvernement parle d'élections à date fixe d'une part, mais d'autre part il brandit constamment des épouvantails en suggérant que les votes concernant l'entente sur le bois d'oeuvre, l'Afghanistan ou tout autre sujet pourraient constituer des votes de confiance.

*Initiatives ministérielles*

Mon collègue partage-t-il mon opinion, selon laquelle le discours du Trône et le budget devraient faire l'objet des seuls véritables votes de confiance, vu qu'ils permettent de vérifier si le gouvernement a ou non l'assentiment de la Chambre sur ces deux sujets cruciaux? Ou croit-il plutôt qu'il devrait y en avoir d'autres? Mon collègue croit-il qu'il devrait y avoir une approche très réglementée plutôt que cette réaction instinctive, que nous avons vue souvent chez ce gouvernement maintenant qu'il est au pouvoir, qui consiste à brandir la possibilité d'élections chaque fois qu'il se sent menacé vu qu'il cherche de tout évidence une excuse pour se présenter devant la population?

**M. Mario Silva:** Monsieur le Président, je suis d'accord avec mon collègue. En fait, nous devrions limiter par tous les moyens possibles les occasions où le premier ministre peut estimer qu'il y a matière à procéder à un vote de confiance. Il semble, à première vue, que les questions financières, en particulier le budget, devrait faire l'objet d'un vote de confiance. C'est la coutume à la Chambre. Je crois que la tradition de Westminster prévoit aussi que des élections doivent être déclenchées quand un gouvernement tombe à la suite d'un vote de défiance ou d'un manque de confiance de la part de la Chambre au sujet du projet de loi budgétaire. Je crois que le discours du Trône est aussi une initiative importante.

Par ailleurs, j'espère que ce projet de loi amènera le premier ministre à changer de ton à la Chambre. Il dit qu'il déclenche des élections quand il veut, que tout peut faire l'objet d'un vote de confiance et il menace de déclencher des élections chaque fois que les sondages lui sont favorables. Il doit changer son comportement. Ce n'est pas comme ça qu'il faut agir. Si nous voulons être fidèles à l'esprit de ce projet de loi, nous devons nous comporter en conséquence. Il faudrait énumérer expressément les questions qui pourraient faire l'objet d'un vote de confiance, notamment les questions budgétaires, et rien d'autre.

• (1025)

**L'hon. Carol Skelton (ministre du Revenu national et ministre de la Diversification de l'économie de l'Ouest canadien, PCC):** Monsieur le Président, je souhaite partager mon temps de parole avec mon collègue de Surrey-Sud—White Rock—Cloverdale.

Je suis ravie d'intervenir au sujet du projet de loi C-16, qui prévoit des élections à date fixe, soit le troisième lundi d'octobre, aux quatre ans. Le projet de loi s'inscrit dans le cadre de l'engagement du gouvernement conservateur d'assurer la responsabilité et la transparence de la démocratie canadienne.

Il n'y a pas de date idéale pour tenir des élections. Toutefois, certains jours sont plus appropriés que d'autres, comme nous le savons tous à la Chambre. Je félicite tous les bénévoles qui ont travaillé aux dernières élections et qui ont eu la pénible tâche de planter des pancartes dans le sol gelé et qui ont fait du porte à porte en dépit du vent glacial et de la neige.

Il est particulièrement important de signaler que dans la circonscription que je représente, Saskatoon—Rosetown—Biggar, pendant les années normales, le 19 octobre c'est la fin des récoltes pour les agriculteurs. Les entreprises agricoles et les gens qui y travaillent pourraient alors participer au processus électoral. Pendant la récolte, ils ont à peine le temps de fermer l'oeil la nuit et encore moins le temps de participer à l'activité politique ou même d'y penser. Le projet de loi C-19 leur permettrait de participer pleinement aux élections.

De plus, les aînés n'auraient pas à braver le froid pour exercer leur droit démocratique. Nombre d'électeurs âgés de ma circonscription m'ont expliqué comment il est difficile de se rendre aux urnes par

temps froid, lorsque le mercure descend parfois à 30°C sous zéro. Le verglas constitue un autre danger qu'il vaut mieux éviter lorsque c'est possible; il entrave sérieusement la capacité des aînés de participer au processus démocratique national.

Au troisième lundi d'octobre, normalement nos jeunes sont bien engagés dans l'année scolaire. Les étudiants peuvent organiser des débats de candidats afin de participer activement aux élections et de s'informer des enjeux. Comme nous le savons tous, le taux de participation des jeunes aux élections n'a jamais été si bas, puisqu'on estime que seulement 35 p. 100 des jeunes entre 21 et 24 ans vont voter. La raison la plus souvent invoquée pour ce manque de participation est le cynisme à l'égard du processus politique. Ce cynisme ne se limite pas aux jeunes uniquement et la manipulation des dates d'élections renforce l'apathie de l'électorat.

Un sondage effectué en 2004 par le Environics Research Group a révélé que 81 p. 100 des répondants étaient en faveur des élections à date fixe. Le gouvernement a écouté et passe maintenant à l'action. En dépolitisant le déclenchement des élections, nous rétablirons la confiance des Canadiens dans leur démocratie. La date des élections ne sera plus jamais manipulée par les politiciens derrière des portes closes. Par cette mesure, ainsi que par la Loi fédérale sur la responsabilité, nous répondons aux préoccupations de nos jeunes et de l'ensemble des Canadiens, car nous changeons la façon de faire de la politique dans notre pays.

Le projet de loi rend les élections prévisibles tout en admettant une certaine souplesse. Si la date prévue pour les élections tombe le même jour qu'une fête religieuse ou près de la date d'importantes élections provinciales ou municipales, les élections pourront alors être reportées d'au plus sept jours.

Le projet de loi C-16 accroîtra la prévisibilité et la stabilité des élections tout en préservant l'obligation de rendre des comptes qui incombe aux gouvernements. La Colombie-Britannique et l'Ontario, qui sont toutes les deux dirigées par un gouvernement libéral, ont adopté des dates d'élections fixes. D'autres provinces envisagent de faire la même chose. Ces gouvernements demeurent tenus de rendre des comptes parce que les votes de confiance n'ont pas été éliminés.

Le projet de loi C-16 prévoit que le gouvernement pourrait être défait s'il perd un vote de confiance. De cette façon, le Gouverneur général conserverait son pouvoir de dissoudre le Parlement. Le projet de loi énonce explicitement ceci:

Le présent article n'a pas pour effet de porter atteinte aux pouvoirs du Gouverneur général, notamment celui de dissoudre le Parlement lorsqu'il le juge opportun.

Les dates d'élections fixes n'ont posé aucun problème d'ordre constitutionnel ou juridique en Colombie-Britannique, ni en Ontario, et il en sera de même pour le gouvernement fédéral.

Nous accroîtons la prévisibilité tout en préservant les traditions de notre démocratie parlementaire. Le projet de loi nous offre véritablement le meilleur des deux mondes. Il permettrait en outre aux gouvernements provinciaux de planifier la date de leurs élections en fonction des élections fédérales. Ainsi, ils pourraient choisir de tenir leurs élections à une date plus ou moins rapprochée de celle des élections fédérales, selon leur préférence. Mais une chose est claire : le projet de loi transformerait la planification des élections en un processus plus rationnel et plus facile à suivre. Les gens pourraient planifier d'avance leur participation au processus politique, car ils sauraient exactement à quel moment les prochaines élections auraient lieu.

*Initiatives ministérielles*

• (1030)

Ce projet de loi augmentera le taux de participation en donnant un accès accru au système électoral. La tenue d'élections à date fixe réduira en outre le gaspillage au sein de l'administration, ce qui fera que les Canadiens en auront pour leur argent. Élections Canada doit être constamment en état de préparation, ce qui le force à maintenir un effectif maximal. C'est très coûteux. En cas de gouvernement majoritaire, Élections Canada sait quand s'attendre à des élections et peut donc s'y préparer. Le projet de loi réduira de façon substantielle le coût des élections dans l'avenir.

Les partis politiques, les candidats et le personnel pourront également mieux planifier. Des membres du personnel pourraient se joindre à une ligue de hockey, sachant qu'ils n'auront pas à quitter leur équipe à mi-saison pour participer à des élections. Les candidats pourront planifier leurs stratégies électorales, car ils sauront exactement quand la campagne commencera. Les ministères pourront aussi organiser leur programme plus efficacement. L'instabilité et l'incertitude ont pour effet que les ministères retardent le lancement de projets parce qu'ils ne savent pas qui sera au pouvoir. Les comités pourront planifier les orientations à l'avance, rendant le système plus ciblé et plus efficace.

La prévisibilité présente de nombreux avantages politiques pour le gouvernement, tout en nous permettant de mieux faire notre travail. Dans le système actuel, le parti ministériel dispose d'un avantage injuste par rapport aux partis de l'opposition, car il peut déclencher des élections lorsque cela est avantageux pour lui. Nombre de gouvernements provinciaux et fédéraux de toutes allégeances l'ont fait dans le passé. Les gouvernements peuvent déclencher des élections au moment où l'économie est en pleine croissance, après la réalisation de grands projets ayant nécessité beaucoup de capitaux ou lorsqu'ils sont en avance dans les sondages. Cela est clairement un avantage injuste dont jouit le parti au pouvoir. Dans un régime démocratique, il faut niveler les chances pour tous.

Mes électeurs me disent souvent qu'ils ne croient pas que le processus démocratique sert encore leurs intérêts. Ils croient plutôt qu'il est au service de ceux qui sont au pouvoir et de leurs amis. Avec ce projet de loi, les élections ne seront plus fixées à une date qui profitera au parti ministériel; elles seront fixées plutôt à une date qui profitera à la population.

Nous devons continuer le processus de rétablissement de la confiance en nos institutions démocratiques en les rendant indépendantes de la politique interne des partis. Le Parlement s'est doté d'un système électoral non partisan depuis un siècle. Les limites des circonscriptions électorales sont tracées par des commissions électorales et les élections sont administrées par Élections Canada. Toutefois, la date des élections continue d'être l'apanage des politiciens.

Le moment est venu de mettre la dernière main au processus en rendant apolitique l'établissement de la date des élections. Rétablissons la confiance en la démocratie canadienne.

**M. Anthony Rota (Nipissing—Timiskaming, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai écouté attentivement. J'ai apprécié les propos que j'ai entendus. Le raisonnement est tout à fait logique, mais je suis vraiment préoccupé par l'idée d'une date d'élection fixe. En remontant dans le passé, en 1998, on se souviendra que les élections municipales et fédérales ont eu lieu simultanément. À l'époque, le gouvernement avait été renversé, ce qui a entraîné le déclenchement des élections. Il est inquiétant de constater que le projet de loi ne contient aucune mesure susceptible d'empêcher qu'une telle situation

ne se reproduise. J'espère donc qu'un amendement sera proposé à cet égard.

Ce que je crains le plus, c'est que le gouvernement sera renversé, à la suite d'un vote de défiance, au moment même où se déroulera une élection municipale. En Ontario, les élections municipales se tiennent actuellement tous les quatre ans. Ce qui risque d'arriver, c'est que, dorénavant, jusqu'au prochain vote de défiance, les élections municipales et fédérales auront lieu en même temps. La même chose peut arriver à l'échelon provincial, car l'Ontario tient maintenant des élections à date fixe. Tout dépendra donc du moment où surviendra le vote de défiance. Ce qui me préoccupe le plus, c'est que deux paliers de gouvernement puissent tenir des élections en même temps, ce qui ne peut qu'engendrer la confusion.

Nous essayons actuellement de mélanger un régime présidentiel comme celui des États-Unis ou d'autres pays et un régime parlementaire. Je suis préoccupé à l'idée que nous fusionnions ces deux systèmes sans envisager les conséquences. En réglant un problème, nous risquons d'en créer 500 autres. Voilà ce qui m'inquiète et me dérange dans le principe des élections à date fixe. La députée pourrait-elle nous dire quelles mesures pourraient être prises pour empêcher une telle situation de se produire?

• (1035)

**L'hon. Carol Skelton:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question, très intéressante par ailleurs. Il a parlé de la réussite de ce système en Colombie-Britannique. En Saskatchewan, nous n'avons pas de date fixe d'élections. Je pense que ce serait très profitable pour notre province. Nous savons quand les élections municipales ont lieu. La perte de confiance est un élément qu'on ne peut pas contourner, mais je pense que le projet de loi entraînerait un changement très positif au niveau fédéral dans notre pays.

**L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.):** Monsieur le Président, la députée parle d'élections à date fixe et du pouvoir discrétionnaire dont jouissent les gouvernements à l'heure actuelle pour déclencher des élections quand bon leur semble à des fins politiques. Je suis d'accord avec elle, sauf qu'au début du projet de loi, on stipule que le Gouverneur général conserve son pouvoir discrétionnaire concernant la dissolution du Parlement.

Bien sûr, le gouvernement peut se rendre chez le Gouverneur général et invoquer un vote de défiance. Le projet de loi ne définit pas ce qu'est un vote de défiance. S'agira-t-il seulement, comme je le suggère, du vote sur le discours du Trône et du vote sur le budget?

Les gouvernements conservent le pouvoir de dissoudre le Parlement en se fiant sur ce qu'ils considèrent être un vote de défiance. Si le gouvernement est sérieux dans sa démarche au sujet des élections à date fixe, il va définir ce qu'est un vote de défiance. Sinon, affirmer que nous aurons des élections à date fixe dans quatre ans n'empêche pas, dans l'intervalle, le gouvernement actuel ou tout autre gouvernement futur de déclencher des élections en alléguant un présumé vote de défiance.

C'est la faiblesse du projet de loi. Ni le leader du gouvernement à la Chambre ni aucun député du parti ministériel n'a réussi à répondre à cette question. On nous jette de la poudre aux yeux sans régler le problème. Ce qu'il faut se demander, c'est comment prévenir le déclenchement d'élections par accident ou suivant le dessein du gouvernement, situation que la députée prétend désapprouver.

*Initiatives ministérielles*

**L'hon. Carol Skelton:** Monsieur le Président, à titre de députée ayant été élue pour la première fois en 2000 et ayant vécu trois campagnes électorales, je pense que le projet de loi constitue un énorme pas en avant. Nous avons l'occasion de prendre une décision rationnelle pour aider les Canadiens à économiser de l'argent et pour revenir au gros bon sens en ce qui a trait aux dates d'élections. Je pense que le gros bon sens nous dit qu'il vaut mieux tenir des élections tous les quatre ans plutôt que selon les caprices du premier ministre. Les votes de défiance concernent toujours les projets de loi de finances, et je crois que les partis d'opposition devront y réfléchir.

**M. Russ Hiebert (secrétaire parlementaire du ministre de la Défense nationale, PCC):** Monsieur le Président, je suis très heureux de prendre la parole au sujet du projet de loi C-16, Loi modifiant la Loi électorale du Canada. Selon ce projet de loi, les élections fédérales auraient lieu à date fixe tous les quatre ans.

Le projet de loi constitue encore une fois la réalisation d'une promesse électorale du gouvernement conservateur. Dans notre plateforme électorale, nous disions que nous allions faire ceci:

[adopter] une loi inspirée des lois de la Colombie-Britannique et de l'Ontario sur des élections à date fixe, tous les quatre ans, sauf si le gouvernement perd la confiance de la Chambre (auquel cas des élections auront lieu immédiatement, les élections suivantes ayant lieu quatre ans plus tard).

C'est exactement ce que prévoit le projet de loi. C'est pourquoi l'opposition, les médias et les électeurs commencent à comprendre que nous avons bel et bien l'intention de tenir les promesses que nous avons faites au cours de la dernière campagne électorale. Ils nous ont vus tenir parole en réduisant la TPS, en établissant la prestation vraiment universelle pour la garde d'enfants, en présentant une réforme du système de justice pénale et en adoptant la Loi fédérale sur la responsabilité. Ils n'ont pas fini de nous voir donner suite cet automne aux engagements que nous avons pris dans notre plateforme.

Bien que de portée relativement modeste, ce projet de loi revêt une grande importance de par ce qu'il représente. Il témoigne de l'engagement ferme du gouvernement actuel envers une réforme ordonnée et modérée de notre système démocratique de gouvernement. Le modèle dont les pères de la Confédération se sont inspirés remonte au XIX<sup>e</sup> siècle et nous a servi pendant près de 140 ans. Toutefois, au cours des dernières décennies, nous avons vu le système actuel se consolider au centre. Les pouvoirs provinciaux sont de plus en plus assujettis au pouvoir fédéral et les pouvoirs du Parlement au Cabinet du premier ministre.

Cette concentration des pouvoirs au centre a de graves répercussions à plusieurs niveaux de la vie des Canadiens. Par exemple, nous avons été témoins de plusieurs cas d'aliénation régionale et de la formation de divers mouvements séparatistes. Les principales critiques soulignent que le Canada ne fonctionne pas. Je ne suis pas du tout d'accord avec ces sentiments séparatistes, mais il est juste de dire que la démocratie ne fonctionne pas aussi bien qu'elle le pourrait au Canada.

C'est ce que nous commençons à corriger en entamant une première réforme démocratique qui prévoit un scrutin à date fixe. Cette réforme nous permettra de passer d'une démocratie du XIX<sup>e</sup> à une démocratie du XXI<sup>e</sup> siècle qui saura mieux répondre aux besoins et aspirations de toutes les provinces de notre pays, de notre population beaucoup plus importante qu'autrefois et de notre société moderne.

Notre Confédération a vu le jour il y a près de 140 ans et pratiquement aucune réforme n'a été entreprise jusqu'à maintenant. D'autres partis, y compris le gouvernement libéral précédent, nous ont fait de belles promesses à cet égard pendant longtemps. Des

rapports ont été préparés à ce sujet. Le gouvernement libéral précédent a même nommé un ministre chargé de la réforme démocratique. La ministre libérale de la réforme démocratique a dit l'an dernier:

Nos structures et institutions politiques ont besoin de renouveau. Les Canadiens réclament la stabilité politique. C'est seulement ainsi que nous pouvons recentrer l'attention du gouvernement sur le besoin d'une économie concurrentielle qui garantit notre qualité de vie.

Nous sommes d'accord avec cette déclaration, mais nous ne nous contenterons pas de belles paroles, nous agissons. C'est le nouveau gouvernement conservateur qui a pris des mesures dès les premiers mois de son arrivée au pouvoir.

En tant que député de la Colombie-Britannique, je suis particulièrement fier de me prononcer en faveur de la tenue d'élections à date fixe. Ma province joue depuis longtemps un rôle de chef de file en matière de réforme démocratique et elle fut la première à adopter un système d'élections à date fixe.

La Colombie-Britannique a tourné une page d'histoire en décidant de tenir sa première élection provinciale à date fixe, le 17 mai 2005. Il ne fait aucun doute dans mon esprit que ma province est devenue l'un des moteurs de la réforme démocratique au Canada. En fait, c'est la province la plus éloignée du centre du pouvoir politique, à Ottawa, dont elle est séparée par trois fuseaux horaires, de hautes montagnes et de vastes prairies.

Pourtant, malgré la distance et le sentiment de désaffection qu'un grand nombre d'entre eux éprouvent parfois, les gens de la Colombie-Britannique ont toujours adopté une attitude constructive. Au lieu de jeter le bébé avec l'eau du bain en choisissant le séparatisme, nous nous sommes demandé ce qu'il fallait faire pour résoudre ces problèmes.

Les citoyens de ma province sont convaincus que notre système de gouvernement peut être renouvelé et réformé. Nous avons travaillé fort, ces dernières années, pour en faire une réalité. Nous avons des lois qui permettent d'élire des sénateurs pour représenter la Colombie-Britannique.

● (1040)

Nous avons récemment lancé un processus baptisé « assemblée des citoyens » pour étudier la question de la représentation proportionnelle et nous avons tenu un référendum provincial à ce sujet. Nous avons adopté une loi pour la révocation des députés. Nous avons mis en place avec succès un régime d'élections à date fixe.

La tenue d'élections à date fixe a placé tous les citoyens de la province sur un pied d'égalité. Les électeurs savent quand les élections ont lieu et ont tout le temps de s'informer, de discuter des enjeux et de mûrir leur décision. Chaque parti politique est en mesure de planifier ses activités en conséquence. Les partis peuvent recruter des candidats et ces candidats peuvent organiser leur vie en fonction de la date de la campagne électorale. Les candidats et les partis peuvent planifier leur campagne de financement. Le parti au pouvoir y perd un avantage bien réel, mais cette réforme a bien marché et la démocratie s'en est trouvée renforcée dans ma province.

Après les réformes apportées en Colombie-Britannique, nous voyons maintenant l'Ontario, ainsi que Terre-Neuve-et-Labrador adopter des méthodes semblables à celles qui sont proposées ici, dans le projet de loi C-16. Les dates des élections fédérales ne seraient plus choisies en fonction des avantages qu'elles peuvent apporter au parti au pouvoir. Chaque parti aurait les mêmes possibilités.



*Initiatives ministérielles*

L'inverse est aussi vrai. Non seulement c'est la fin des élections surprises, mais les gouvernements qui commencent à piétiner et qui font face à une défaite certaine le jour du scrutin ne pourront plus prolonger leur mandat dans le simple but de rester au pouvoir le plus longtemps possible.

Le gouvernement désastreux de l'aspirant chef libéral Bob Rae en Ontario en est un excellent exemple. Son gouvernement impopulaire s'est accroché au pouvoir pendant 57 mois sur un maximum possible de 60.

Si la date des futures élections est fixée dans la loi, ce sera également nettement avantageux pour l'économie canadienne. En tant que pays commerçant dont les frontières sont ouvertes à la circulation des biens et des capitaux, le Canada voit son économie prospérer lorsque la situation est stable pour les investisseurs. Si les entreprises connaissent la date des élections, cela leur permet mieux de faire une planification à plus long terme. Cela évite également le risque d'importantes fluctuations de notre devise attribuables à la spéculation, ce qui peut causer du tort à notre économie d'exportation.

Pour revenir à l'exemple d'un gouvernement qui s'accroche trop longtemps au pouvoir et refuse de le lâcher avant cinq ans, des élections tous les quatre ans permettraient aux électeurs de juger plus tôt un gouvernement sur ses résultats économiques.

Le gouvernement désastreux de Bob Rae en Ontario, qui a littéralement paralysé l'économie, aurait pu être chassé du pouvoir presque un an plus tôt. L'Ontario aurait pu éviter une dernière année de lourds impôts, d'énormes déficits, de taux de chômage élevés, sans oublier le nombre record d'assistés sociaux.

Une date fixe en octobre remédierait également à un grand nombre des problèmes posés par les dernières élections fédérales qui ont eu lieu pendant la période de Noël et du nouvel an. La tenue des élections en octobre éviterait qu'il y ait conflit avec la plupart des fêtes religieuses des Canadiens. Cela permettrait d'éviter également de tenir des élections en été ou en hiver lorsque de nombreux Canadiens sont absents de chez eux pendant de longues périodes.

Ma circonscription de Surrey-Sud—White Rock—Cloverdale a une des populations d'ainés les plus importantes au pays. Un grand nombre de ces personnes du troisième âge se rendent sous des cieux plus cléments pendant les mois d'hiver, pour leur santé et leurs loisirs. Un scrutin en octobre permettrait à mes électeurs de s'acquitter de leurs responsabilités civiques sans que cela nuise à leurs projets de vacances. À ce titre, s'il était plus facile de voter à des élections à date fixe en octobre, cela favoriserait sans doute un taux de participation plus élevé des électeurs; et plus ce taux est élevé, mieux notre démocratie se porte.

Nos réformes démocratiques ne s'arrêtent pas à des élections à date fixe. Celles-ci ne représentent que la première réforme. Nous avons promis une série de réformes de fond pendant la récente campagne électorale.

Parmi celles-ci, nous avons promis d'engager la réforme de la Chambre haute en mettant en place un processus national de sélection de sénateurs élus en provenance de chacune des provinces et de chacun des territoires. Nous avons proposé d'autres mesures encore pour que la Chambre haute devienne un organe efficace, indépendant et démocratiquement élu, qui représenterait équitablement toutes les régions.

Nous nous sommes engagés à rétablir la formule de représentation selon la population dans les cas de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, tout en protégeant le nombre de sièges prévu pour les provinces plus petites.

Nous nous sommes engagés à faire en sorte que tous les votes au Parlement, à l'exception de ceux portant sur le budget et le budget principal des dépenses, soient des votes libres pour les simples députés et à accroître le pouvoir du Parlement et des comités parlementaires d'examiner les prévisions de dépenses des ministères et d'obliger les ministres à rendre des comptes.

Comme le savent les députés, un pas modeste vers la réforme de l'autre endroit a été franchi au moyen d'un projet de loi visant à limiter à huit ans la durée des mandats des membres de l'autre endroit. Les députés ne sont pas sans savoir non plus que nous avons ouvert le processus par lequel sont choisis les juges de la Cour suprême, de façon à ce que le Parlement interroge et évalue les personnes pressenties pour cette fonction.

En conclusion, j'encourage tous les députés à appuyer la réforme modeste, mais importante, exposée dans le projet de loi C-16.

• (1045)

**Mme Chris Charlton (Hamilton Mountain, NPD):** Monsieur le Président, je suis assez âgée pour me souvenir d'avoir arboré un macaron qui disait: « Le NPD du Canada: le seul parti dont les politiques valent la peine d'être volées. » Je suis donc ravie de constater que les conservateurs ont enfin reconnu la sagesse de cette maxime et qu'ils ont adopté au moins un des éléments du programme d'Ed Broadbent en vue d'une véritable réforme démocratique.

Le député a terminé son allocution en disant que la réforme proposée par son parti constituait un modeste pas en avant. Pourrait-il expliquer aux électeurs, qui se préoccupent entre autres des jeux de chaise musicale auxquels se livrent le député de Vancouver Kingsway ou la députée de Newmarket—Aurora, pourquoi cette réforme s'arrête là, au lieu de se pencher sur d'autres réformes démocratiques, comme l'interdiction de changer d'allégeance politique, la mise en oeuvre de la représentation proportionnelle et une plus grande transparence dans les courses à la direction dans notre pays?

**M. Russ Hiebert:** Monsieur le Président, je peux comprendre l'urgence, et le désir de la députée d'en face, d'accroître le niveau de réforme démocratique dont cet endroit a besoin. À mon avis, il convient de franchir un pas à la fois. Incorporer tous ces éléments dans un projet de loi d'ensemble susciterait sûrement une plus vive opposition que celle à laquelle nous nous heurtons lorsque nous présentons un projet de loi à la fois. J'encourage la députée et son parti à appuyer cette initiative et à faciliter son adoption.

• (1050)

**Mme Denise Savoie (Victoria, NPD):** Monsieur le Président, je suis très heureuse que le gouvernement parle d'améliorer notre processus démocratique afin de servir les intérêts de tous les Canadiens. Or, il existe actuellement de nombreux usages pleins de bon sens, hormis ces modifications législatives, qui favoriseraient également la réalisation de cet objectif. L'un d'eux est la tenue de véritables consultations.

Récemment, le gouvernement a prétendument tenu des consultations au sujet de l'enseignement postsecondaire. La date limite tombait le jour de la rentrée universitaire. Les consultations ont eu lieu pendant l'été et bon nombre des intéressés n'ont pas été informés du fait qu'elles avaient lieu.

Le gouvernement pourrait-il s'engager à tenir de vraies consultations, au lieu de la comédie qui s'est déroulée cet été au sujet de l'enseignement postsecondaire?

*Initiatives ministérielles*

**M. Russ Hiebert:** Monsieur le Président, je ne peux pas m'empêcher de faire remarquer que la députée n'a pas vraiment de questions à poser concernant le projet de loi. Elle aborde d'autres aspects de la réforme que la Chambre devrait peut-être étudier, mais je voudrais revenir au projet de loi C-16, celui qui vise la tenue d'élections à date fixe, et simplement faire ressortir certains avantages dont je n'ai pu traiter dans mon discours.

Bref, ce projet de loi présente clairement quatre avantages.

Il apporte un esprit de justice. Le parti au pouvoir ne pourra plus manipuler le processus.

Il confère de la transparence et de la prévisibilité. Les Canadiens sauront exactement quand auront lieu les élections, de sorte qu'ils pourront planifier leur vie et leurs activités en conséquence.

Il améliore la gouvernance en retirant le pouvoir du cabinet du premier ministre pour le donner à la population, comme ce doit être le cas.

On peut espérer qu'il se soldera par une plus grande participation au scrutin. La date en octobre a été retenue justement pour éviter que cela ne coïncide avec les élections municipales et les fêtes religieuses, de telle sorte que la participation électorale devrait être plus élevée si le projet de loi était adopté.

J'invite tous les députés à appuyer le projet de loi C-16.

**L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.):** Monsieur le Président, il y a une marge entre les paroles et la réalité.

J'appuie le principe qui sous-tend la tenue d'élections à date fixe, mais le député a dit qu'il ne pourra plus y avoir d'élections surprise et qu'un gouvernement ne pourra plus manipuler le processus. Or, il n'y a absolument rien dans ce projet de loi qui empêche un gouvernement, que ce soit aujourd'hui ou à l'avenir, de manipuler le processus. Il ne donne aucune définition de ce qui constitue un vote de confiance.

Plus tard aujourd'hui, nous allons nous prononcer sur l'entente concernant le bois d'oeuvre. Le gouvernement a dit, l'autre jour encore et pendant tout l'été, que si le vote était contraire à ce qu'il voulait, parce que ce serait un vote de confiance, le gouvernement tomberait et des élections auraient lieu. Au même moment, la Chambre est saisie du projet de loi C-16. Il m'apparaît illogique et même presque hypocrite de laisser entendre qu'on va désormais tenir des élections à date fixe, mais sans toucher au processus.

Comment le projet de loi empêcherait-il le gouvernement de manipuler la date des élections quand, dans les faits, il ne dit rien à ce sujet?

À moins qu'il y ait un amendement qui définisse clairement ce qui constituerait un vote de confiance, le gouvernement pourra toujours se livrer à des manipulations. À mon avis, l'idée est de rassurer les Canadiens en leur disant que des élections auront lieu à une date fixe dans quatre ans, alors qu'en fait ils devraient se préparer parce qu'ils devront aller voter plus tard cette année ou au début de l'année prochaine.

**M. Russ Hiebert:** Monsieur le Président, je crois que le député n'a pas écouté attentivement ce que j'ai dit à en juger par la façon incorrecte dont il a rapporté mes propos. Selon lui, j'aurais dit qu'il ne serait plus possible de déclencher brusquement des élections. Ce n'est pas du tout ce que j'ai dit.

Ce matin, le député a répété la même question plusieurs fois. On lui a fourni des réponses, mais il ne semble pas satisfait des réponses du gouvernement. Il pourrait essayer de poser une question un peu plus originale que celle qu'il a posée.

J'assure au député que le projet de loi ne peut pas aller plus loin sans nécessiter une réforme constitutionnelle. Nous avons fait tout ce qu'il était possible de faire pour assurer la stabilité voulue dans cet endroit et répondre aux attentes des Canadiens à cet égard.

• (1055)

**M. Paul Dewar (Ottawa-Centre, NPD):** Monsieur le Président, je suis heureux d'intervenir dans le débat sur le projet de loi C-16.

À l'instar de nombreux députés dans cette enceinte, j'ai choisi la vie politique car je voulais changer les choses. Nous avons été élus pour améliorer l'état de la nation.

S'il est un domaine qui appelle des améliorations, c'est bien la structure et le fonctionnement de notre démocratie. Avant les dernières élections, notre parti a mis de l'avant un plan en sept points visant à assainir et à améliorer notre démocratie. C'est un ami à moi, qui fut un collègue de bon nombre de députés ici présents, M. Broadbent, qui a présenté ce plan d'assainissement politique en sept points proposant aux Canadiens des idées nous permettant de remédier aux lacunes dans cet endroit et d'améliorer l'état de notre nation et partant, l'état et la santé de notre démocratie.

J'aimerais passer ces points en revue. Nous savons que le gouvernement s'est montré assez adroit pour inclure, avec raison d'ailleurs, quelques-unes de nos idées dans la loi sur la responsabilité. De toute évidence, nous avons apporté notre contribution au projet de loi C-2 au sein du comité. En effet, le député de Winnipeg-Centre et moi-même y avons proposé des idées plutôt que de nous opposer aux idées avancées. Nous avons proposé quelques-unes des idées contenues dans notre plan, idées dont les Canadiens ont pu prendre connaissance avant la campagne électorale et les élections, d'ailleurs.

Je résume notre plan en sept points. Le premier point, c'était la responsabilisation démocratique à la Chambre. Nous avons proposé qu'aucun député ne puisse laisser ses électeurs de côté pour conclure des ententes dans un but de gain personnel. Aucun député ne devrait être autorisé à mettre de côté la volonté de ses électeurs et à changer de parti. C'était avant la partie intéressante de chaises musicales du député de Vancouver Kingsway. Nous voulions nous assurer que la volonté des électeurs est respectée et qu'un député qui souhaite changer de parti doive d'abord démissionner afin de se présenter sous sa nouvelle bannière dans une élection partielle.

La démocratie évolue et les changements sont en quelque sorte des expériences, et nous savons que, lorsque les électeurs ne sont pas respectés, ou bien ils se retirent du processus, ce que nous ne souhaitons pas, mais ce que nous avons malheureusement vu à quelques reprises, ou bien ils proposent de changer les choses.

La première chose que nous proposons dans notre plan en sept points sur l'éthique, c'était d'empêcher les députés de changer de parti. Nous avons constaté que cela était contraire à la volonté des électeurs.

Le deuxième point de notre plan était la tenue des élections à date fixe, ce qui est dans l'esprit de la proposition que le gouvernement a présentée dans le projet de loi C-16. Il y a plusieurs raisons à cela et je vous les expliquerai dans une minute.

*Initiatives ministérielles*

Le troisième point, que nous avons proposé avant les dernières élections, était de limiter les dépenses dans les courses à la direction des partis. Nous avons vu, lors de la dernière course à la direction du Parti libéral que le candidat, qui est plus tard devenu premier ministre, avait plus de 12 millions de dollars en banque. De toute évidence, il n'y avait plus beaucoup de compétition à la fin, mais il reste qu'il avait beaucoup d'argent. Nous étions alors préoccupés par les sommes dépensées lors de la course à la direction du Parti libéral, mais lors des courses à la direction d'autres partis aussi. Les partis politiques reçoivent beaucoup de fonds publics et, par conséquent, les principes relatifs au bien public devraient s'appliquer aux affaires internes des partis comme ils s'appliquent à la course électorale entre les partis.

Notre quatrième point, c'était la réforme électorale. Il s'agit là d'une demande, suggestion ou proposition qui a probablement été formulée avant même ma naissance. Une organisation de Canadiens de tout le Canada et de tous les partis a été créée. Elle a décidé de se concentrer sur la réforme électorale, car il est clair que des défauts de notre processus électoral doivent être corrigés.

• (1100)

Beaucoup de gens ont dit que nous devrions nous inspirer d'autres démocraties vigoureuses qui ont un système de représentation proportionnelle et où les organes législatifs reflètent la volonté et l'esprit des électeurs. Il est évident que ce n'est pas ce qui s'est produit lors des élections ces derniers temps. Il nous faut un processus et il faut que nous le mettions en oeuvre.

Le Mouvement pour la représentation équitable au Canada, l'organisation dont j'ai parlé, s'emploie sans relâche à prôner des élections équitables pour éviter que les électeurs soient trahis, ce qui est le cas actuellement. Ce n'est pas une question de partis. Nous savons que certains de nos gouvernements majoritaires n'avaient pas réellement la majorité et avaient été élus par 38 p. 100 ou 39 p. 100 des voix. Cela ne devrait pas arriver, c'est antidémocratique et il faut faire en sorte que ça ne soit plus possible.

Le cinquième point porte sur l'élimination du lobbyisme non réglementé et du copinage politique. Nous avons fait certains progrès dans ces dossiers en apportant des amendements au projet de loi C-2. Il faut changer le système de nominations au gouvernement pour mettre fin aux nominations partisans. Nous avons apporté quelques changements, mais il reste toujours du travail à faire.

Le septième point concerne le concept de l'accès à l'information. C'est de toute évidence le hublot à travers lequel on peut observer les rouages de la démocratie. Il est toujours un peu opaque à l'heure actuelle, mais notre travail n'est pas encore fini.

Revenons maintenant au projet de loi dont nous sommes saisis. Si nous avons proposé des élections à date fixe bien avant que d'autres aient commencé à en parler à la Chambre, c'est parce que nous étions conscients des préoccupations des gens à propos du pouvoir exécutif, qui s'est concentré au fil du temps entre les mains du premier ministre et de son cabinet. Certains affirment que ça remonte à un peu après Pearson. Nous avons constaté que cela a rendu les électeurs plus cyniques. Le gouvernement précédent, par exemple, a déclenché des élections surprises à un moment où l'opposition n'était ni unie ni organisée. Pourquoi? Parce qu'il savait qu'il remporterait les élections.

Comme nous l'avons mentionné, il arrive que les gouvernements durent trop longtemps. Nous nous souvenons tous du précédent gouvernement conservateur, qui a attendu jusqu'en 1993 pour enfin permettre aux Canadiens de se prononcer. Certains gouvernements ont déclenché des élections surprises pour consolider leur pouvoir et

d'autres gouvernements s'attachaient trop longtemps au pouvoir. Nous connaissons les avantages des élections à date fixe, mais il y a beaucoup d'autres raisons de les appuyer; il suffit de demander à ceux qui ont étudié la question.

Je me reporte à Henry Milner, un auteur, chercheur invité et professeur de sciences politiques à l'Université Laval. Il a étudié la question et je considère que c'est une opinion objective. Il est l'un de ceux sur lesquels nous nous sommes fondés pour examiner les élections à date fixe. Il a montré que sur 40 démocraties comparables à la nôtre, seuls 12 pays — dont le Canada — n'ont aucune forme de scrutins à date fixe. Il est évident qu'il convient de faire des comparaisons entre notre démocratie et d'autres, et c'est ce qu'il a fait. Il a également déclaré que ces chiffres venaient contredire l'idée largement répandue voulant que des élections à date fixe soient incompatibles avec le système politique parlementaire, comme certains le laissent entendre.

Je vais maintenant m'arrêter sur les préoccupations au sujet du fait qu'on ne propose aucune modification constitutionnelle dans le projet de loi. En fait, le premier ministre peut toujours traverser la rue et déclencher des élections. Notre collègue a formulé une proposition. Au comité, nous chercherons à proposer des façons de veiller à ce qu'il y ait des critères pour déterminer ce qui constitue un vote de confiance.

La plupart des démocraties parlementaires en Scandinavie et en Europe continentale, y compris plusieurs pays qui ont des régimes de style britannique, ont ce qu'on appelle des élections à date fixe flexible. En d'autres termes, en cas de perte de confiance dans le gouvernement, ce dernier devrait tomber et il faut établir des critères en ce sens. C'est vraiment ce dont il est question, non pas des élections à date fixe, mais une situation plus nuancée. C'est une date fixe flexible pour que, si un gouvernement minoritaire perd la confiance de la Chambre, il puisse alors s'en remettre au peuple, et cela ne changera pas. Ainsi, il y a des élections à date fixe lorsque cela convient.

• (1105)

À l'instar de beaucoup d'autres, je crains que le gouvernement actuel essaie simplement, tout en essayant de mener une politique de compromis, d'orchestrer sa propre chute afin d'obtenir une majorité. Je pense qu'avec ce débat et le projet de loi dont nous sommes saisis, les gens vont comprendre ces manoeuvres politiques. Si nous avions des élections à date fixe, nous pourrions éviter l'utilisation cynique du pouvoir par le cabinet du premier ministre, comme nous l'avons vu sous les gouvernements précédents, et de plus, la population saurait qu'une date est prévue en octobre pour les élections et elle demanderait des comptes au gouvernement s'il orchestrait sa propre chute. Le gouvernement devra se justifier. Mène-t-il une politique de compromis simplement pour entraîner sa chute afin de pouvoir obtenir une majorité ensuite? Je crois que c'est un débat important que nous devons avoir.

En adoptant une date précise, de préférence au début de l'automne tel que proposé, la campagne pourrait se dérouler à la fin de la période habituelle des vacances au Canada. Il faut également tenir compte du Canada rural. La tenue des élections trop tôt à l'automne nuirait aux agriculteurs, qui ont bien assez de difficultés sans qu'on leur complique la vie encore plus.

Même si bon nombre d'entre nous se sont bien amusés à faire du porte-à-porte dans la neige pendant la dernière campagne électorale, il serait sans doute préférable, de l'avis d'un grand nombre d'entre nous et probablement de la plupart des Canadiens, que ce soit l'exception et non la règle.

*Initiatives ministérielles*

Si nous adoptons des dispositions visant à ce que des élections hâtives puissent être déclenchées au besoin et que, dans une telle éventualité, les élections suivantes aient lieu à la date prévue quatre années civiles plus tard, je crois que les Canadiens accepteraient cela et que la démocratie serait renforcée.

J'aimerais terminer en disant que le NPD avait proposé une telle mesure avant les élections et que nous appuyons cette idée. Nous avons quelques préoccupations, mais nous y verrons en comité. Nous appuyons totalement les élections à date fixe.

Je tiens à dire à la Chambre et aux Canadiens que cette mesure ne marque pas la fin de la réforme électorale et démocratique. Les Canadiens exigent que nous réparions notre système démocratique et que nous adoptions l'idée de la réforme démocratique et de la représentation proportionnelle. Les Canadiens auraient alors véritablement confiance en la démocratie. Nous sommes au début du processus, certainement pas à la fin. J'ai bien hâte de débattre la question avec mes collègues.

[Français]

**Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ):** Monsieur le Président, j'ai écouté notre collègue. J'ai trouvé qu'il soulevait d'excellents points, très intéressants, pour démocratiser cette prise de décision — qu'il a qualifiée de « cynique » — de l'utilisation du pouvoir par le parti qui le détient ou par le premier ministre.

On sait qu'en période électorale, le processus parlementaire est bloqué. Dans nos circonscriptions aussi. Beaucoup de gestes sont interrompus. Or je pense que cela a des effets énormes sur les dossiers que nous traitons pour nos concitoyens.

J'estime que lorsque la date exacte des élections est incertaine, nous laissons souvent tomber ou traîner certains dossiers à compter du moment où des élections sont déclenchées. Nous nous préparons alors à la période électorale. Puis, survient cette période. Nous en avons pour deux mois ou deux mois et demi avant de nous remettre au travail. Finalement, cela prend trois ou quatre mois de plus avant que les ministres du gouvernement soient en mesure de traiter les dossiers.

En définitive, les citoyens — monsieur et madame Tout-le-monde qui nous regardent et qui paient nos salaires — doivent compter de sept à neuf mois avant que ne soit traité un de leurs dossiers.

J'aimerais savoir ce qu'en pense notre collègue du NPD. Croit-il que la tenue d'élections à date fixe pourrait influencer sur le service qu'on donne à nos concitoyens?

• (1110)

[Traduction]

**M. Paul Dewar:** Monsieur le Président, permettez-moi de dire en passant que nous savions tous que des élections s'annonçaient parce que les ministres commençaient à dépenser sans compter. Ils distribuaient des millions en train ou en avion, selon l'endroit où ils vivaient, et nous savions alors que les élections étaient proches.

Nous avons constaté ici et partout dans le pays que tout s'arrêtait, qu'aucun dossier n'avancait plus dès qu'on avait l'impression que des élections seraient bientôt déclenchées. La dernière fois, comme la période a été assez longue, plus rien ne se faisait, ce qui s'est répercuté sur les services donnés aux Canadiens.

Je crois personnellement qu'avec des élections à date fixe, surtout après les vacances de l'été et après la reprise du travail partout dans le pays, les gens pourraient intensifier leur campagne avant la date prévue des élections, ce qui est courant.

Je ne crois cependant pas que tout dans le pays s'immobiliserait. Les gens comprendront, ils accepteront le fait que des élections auront lieu bientôt. Le gouvernement n'aura plus la possibilité d'en faire une affaire politique. S'il le fait, ce sera sur la place publique. Tout le monde dira que l'argent coule à flots pour une raison précise ou que la bureaucratie a été immobilisée à l'approche des élections.

Je crois personnellement qu'il arrivera chez nous la même chose que dans les autres pays ou administrations qui ont adopté des élections à date fixe. Le gouvernement sera plus efficace, plus actif. Il évitera, espérons-le, ce que nous avons vu dans le passé, c'est-à-dire les manipulations par le cabinet du premier ministre, l'exécutif ou la bureaucratie dans le but de se maintenir au pouvoir.

**Mme Yasmin Ratansi (Don Valley-Est, Lib.):** Monsieur le Président, des élections à date fixe sont en principe une bonne chose. Toutefois, le projet de loi C-16 ne tient pas compte de ce qui constitue la confiance ou la défiance. Nous savons que, traditionnellement, les motions de confiance portent sur le discours du Trône et les projets de loi de crédits. Dans l'environnement actuel, le premier ministre peut décréter que n'importe quoi constitue un vote de confiance, quand cela lui convient. De quelle façon le projet de loi permet-il de s'assurer que le premier ministre n'abusera pas de ce pouvoir et ne suscitera pas encore plus de cynisme parmi les Canadiens en déclenchant des élections à l'improviste?

Le projet de loi emprunte aussi d'une façon très désordonnée des éléments du modèle du Congrès des États-Unis. Pouvez-vous me donner votre avis sur ce qu'il convient de faire pour renforcer la responsabilité?

**Le vice-président:** Je voudrais rappeler aux députés, comme je l'ai fait hier, qu'ils doivent s'adresser l'un à l'autre par l'intermédiaire de la présidence. Autrement dit, ils doivent utiliser non le style direct, mais la troisième personne.

**M. Paul Dewar:** Monsieur le Président, comme je le disais tout à l'heure, une possibilité que nous pourrions envisager en comité, c'est l'établissement de critères pour définir ce qu'est un vote de confiance. Toutefois, avec ce projet de loi et ce concept d'élections à date fixe, et ce que le gouvernement actuel semble vouloir en faire, cette manœuvre pour chercher à faire tomber le gouvernement pour simplement obtenir une majorité de sièges risque de lui jouer un mauvais tour, comme nous l'avons vu avec de précédents gouvernements.

Autrement dit, si le projet de loi est adopté et que nous avons des élections à date fixe, les Canadiens se demanderont pourquoi le gouvernement a essayé de faire de la démagogie, en misant sur une région au détriment d'une autre pour le simple motif de provoquer sa propre chute et de revenir en obtenant une majorité de sièges.

Nous savons tous — et reconnaissons honnêtement qu'il s'agit là d'une tactique bien maladroite — que le gouvernement cherche simplement une façon d'orchestrer la chute du Parlement, surtout qu'un parti est en pleine campagne à la chefferie. Peut-être est-ce là une stratégie qu'il a apprise d'un autre parti politique, je ne sais trop, mais les Canadiens se rendront bien compte de ce qu'il en est quand ils demanderont pourquoi le gouvernement est en train d'orchestrer la chute du Parlement alors même que la tenue d'élections générales est prévue pour dans deux ou trois ans.

*Initiatives ministérielles*

Nous sommes devant deux possibilités. La première, c'est que nous pourrions envisager de modifier le projet de loi et établir les critères sur lesquels devrait reposer la question de confiance, à supposer que cela soit possible. La deuxième, c'est que les Canadiens ne sont pas dupes et ils verront bien qu'on est en train de les manipuler. Si nous avons des élections à date fixe et qu'ils constatent que leur gouvernement essaie cyniquement de faire tomber le Parlement simplement pour obtenir une majorité, il en paiera le prix.

Si nous voyons en cette proposition le fait qu'il s'agit là du début et non de la fin de la réforme électorale, nous devrions endosser un tel principe. Nous pourrions voir ce que nous pouvons faire en comité pour améliorer la proposition, et c'est pourquoi mon parti appuiera le projet de loi.

• (1115)

**Mme Catherine Bell (Île de Vancouver-Nord, NPD):** Monsieur le Président, le NPD est favorable à l'idée de tenir des élections à date fixe. Elle figurait d'ailleurs dans notre programme électoral en sept points concernant la responsabilisation, lequel visait à apporter de véritables changements à notre système électoral et à réformer le Parlement.

Le député a soulevé de nombreux points, mais celui sur lequel je voudrais concentrer mon propos concerne la représentation proportionnelle. Un député de l'opposition qui est intervenu plus tôt a parlé du référendum qui s'est tenu en Colombie-Britannique, où 59 p. 100 de la population s'est déclarée en faveur d'une forme quelconque de représentation proportionnelle. Mon caucus et les membres de mon parti, grâce à leur bon travail, ont souscrit à cette idée. Nous savons que, dans la population en général, les gens ont le goût de voir se réaliser une véritable réforme électorale.

Mon collègue pourrait-il nous entretenir plus avant des avantages de la représentation proportionnelle et renseigner la Chambre sur certaines des choses qu'une véritable représentation proportionnelle et une véritable réforme électorale rendraient possibles?

**M. Paul Dewar:** Monsieur le Président, avant de répondre à l'excellente question de mon collègue, je devrais commenter le deuxième argument de l'intervenant précédent qui estime qu'il s'agit d'une réforme à l'américaine.

Je suggère simplement que le député jette un coup d'oeil à mon intervention, notamment à la mention que j'ai faite du travail du professeur Milner. Celui-ci souligne que les États-Unis ne sont pas les seuls à avoir adopté des élections à date fixe et que de nombreux autres pays ont opté avec succès pour une formule similaire mais avec la souplesse en plus. Le système américain n'offre pas cette souplesse. Or, nous aurions cette souplesse et cela fait honneur la tradition de Westminster.

Pour ce qui est de la question de mon collègue sur la représentation proportionnelle, il faut honorer les électeurs canadiens en leur offrant un système équitable. Or, à l'heure actuelle, le système n'est pas équitable. On a mentionné plus tôt que la création de notre système remonte au XVIII<sup>e</sup> siècle et que, de toute évidence, une réforme s'impose. Nous avons été témoins de réformes dans les autres pays. Toutes les démocraties mûres, à l'exception de deux, ont adopté une forme de représentation proportionnelle. Pour quelle raison? Parce que c'est plus démocratique.

Je signale à la Chambre et aux Canadiens que ce n'est pas une question qu'il faut étudier. Il faut plutôt consulter les Canadiens et tenir une assemblée populaire comme cela s'est fait ailleurs. Il faut présenter aux citoyens canadiens certaines des idées retenues ailleurs et entendre ce qu'il proposeront comme formule sensée.

En passant, je signale que nous avons proposé ce processus comme modèle à suivre au cours de la dernière législature. Malheureusement, le gouvernement a laissé tomber cet engagement. J'aimerais qu'on retienne cette formule pour la présente législature et qu'on discute de la question avec les Canadiens.

[Français]

**M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ):** Monsieur le Président, dès le départ, comme cela a été mentionné hier par le leader en Chambre du Bloc Québécois ainsi que par la leader adjointe, le Bloc québécois sera favorable au principe du projet de loi. Néanmoins, nous avons certaines remarques à faire.

Ce projet de loi est comme bien des projets de loi qui visent à améliorer le fonctionnement du système fédéral. Pour nous, élus souverainistes en cette enceinte, ils ajoutent parfois à la difficulté que nous éprouvons. En effet, lorsque nous les rencontrons, plusieurs de nos concitoyens nous disent que nous ne sommes pas ici pour améliorer le régime fédéral.

Je veux dire à mes compatriotes du Québec que le Bloc québécois demeure un parti résolument souverainiste. Tant que les Québécois et Québécoises ne se seront pas dit oui à eux-mêmes, le Québec oeuvrera dans un système parlementaire britannique. Soit dit en passant, c'est la même chose à l'Assemblée nationale du Québec. Le système parlementaire britannique, en vigueur ici, fait en sorte que des députés souverainistes représentent le Québec et, jusqu'à ce qu'on obtienne la souveraineté, s'il peut y avoir des améliorations dans le fonctionnement du régime parlementaire, nous les apportons. Je voulais apporter cette précision pour ne pas que le Bloc québécois se fasse accuser d'améliorer le fonctionnement du régime et de renier son option souverainiste.

Par ce projet de loi sur des élections à date fixe, le Canada rejoindra les rangs de certains pays qui ont adopté un tel principe. On pourrait en nommer quelques uns. Ce sont des pays qui ont une tradition démocratique évidente. Il y a notamment la Suède, la Finlande, la Norvège, la Suisse, le Luxembourg et les États-Unis. Au Canada, trois provinces ont adopté des législations prévoyant des scrutins à date fixe: la Colombie-Britannique, Terre-Neuve-et-Labrador ainsi que l'Ontario.

Au Québec, nous ne pouvons pas dire qu'il s'agisse d'une nouveauté. En effet, depuis plusieurs décennies, il est ancré dans nos moeurs d'avoir des scrutins à date fixe à des ordres de gouvernement que je qualifierais d'inférieurs. Je n'ai pas d'autre terme à l'esprit, mais je veux parler de niveaux de gouvernement différents, comme, entre autres, le niveau municipal. Je tiens à ménager toutes les susceptibilités, d'autant plus que nous avons dans nos rangs le député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel, ancien président de l'Union des municipalités du Québec. Je ne voudrais pas qu'il m'accuse d'avoir traité les élus du milieu municipal de représentants de paliers inférieurs, au cours de la période de questions et commentaires à venir.

Heureusement, j'ai eu un éclair de génie et j'ai trouvé un synonyme. Je parle donc du niveau municipal comme d'un niveau de gouvernement différent, mais combien important. Je peux le dire car avant d'être élu, j'ai été conseiller municipal à Boischatel, sur la Côte-de-Beaupré où j'habite. Je suis encore résidant de Boischatel et fier Boischatelois. Pour avoir oeuvré sur la scène municipale, je peux vous dire que si ce n'est pas un prérequis pour oeuvrer au fédéral ou à la législature québécoise, c'est tout de même un atout additionnel, et je suis fier de mes années passées au niveau municipal.

### *Initiatives ministérielles*

Au Québec, il existe donc déjà des élections à date fixe au niveau municipal, tous les quatre ans. Depuis deux ou trois ans, le gouvernement du Québec a harmonisé ces élections car il y avait encore certaines municipalités qui procédaient à des dates différentes. Maintenant, au Québec, le premier dimanche de novembre, tous les quatre ans, des élections ont lieu au niveau municipal. La mémoire me manque, mais je crois que, au Québec, nous avons la même chose au niveau scolaire et que des élections se tiennent à date fixe.

• (1120)

Cela existe depuis plusieurs décennies, comme je le disais. Ce principe n'a en rien entamé la responsabilisation des élus et la démocratie en général.

Nous croyons que le principal avantage de ce projet de loi sera d'éliminer la prérogative du parti au pouvoir — j'irai un peu plus loin —, la prérogative du premier ministre.

Rappelez vous l'époque où Jean Chrétien était premier ministre, chef du Parti libéral. Il disait que c'était sa conjointe, Aline, qui décidait de la date des élections. C'était à l'intérieur d'un cycle très fermé. M. Chrétien, un homme théâtral, nous présentait la chose à peu près ainsi: le matin, pendant qu'il se rasait devant le miroir de sa salle de bain, soudainement Aline arrivait et lui disait de ne pas prendre d'autre rendez-vous, d'aller voir la Gouverneure générale et de lui dire qu'on déclenchait des élections. C'est ainsi, ou à peu près ainsi, qu'il nous présentait la chose.

Apparemment, cette prérogative du parti au pouvoir est une décision assez secrète.

**M. Réal Ménard:** Conjugale.

**M. Michel Guimond:** Mon collègue d'Hochelegame suggère: une décision conjugale. Cependant, une décision assez intime, assez secrète, c'est davantage la prérogative du premier ministre.

Le chef du gouvernement, le chef du Parti conservateur, le premier ministre, se rappelle probablement la façon dont l'ex-premier ministre Chrétien s'en est prévalu en toute légalité, tout en profitant de la situation particulière qui régnait dans certains partis de l'opposition.

• (1125)

Je rappelle les faits. Le 15 mars 1997, le député de Laurier—Sainte-Marie est élu chef du Bloc québécois. Deux mois et demi après, soit le 2 juin 1997, ont eu lieu des élections déclenchées par l'ex-premier ministre Chrétien.

Il a répété le stratagème en 2000. Le 8 juillet 2000, l'actuel ministre de la Sécurité publique est élu chef de l'Alliance canadienne, un des nombreux noms d'un parti qui était en recherche d'identité et changeait fréquemment de nom.

Je me rappelle, grâce à ma pratique de droit, qu'une requête de changement de nom est un exercice assez facile et payant. Ce parti a changé de nom très souvent. Toutefois, dans ce temps-là, il s'appelait l'Alliance canadienne. L'actuel ministre de la Sécurité publique est donc choisi chef du parti le 8 juillet 2000. Cinq mois plus tard, le premier ministre Chrétien convoque des élections, soit pour le 27 novembre 2000.

Le 20 mars 2004, le chef du Parti conservateur et actuel premier ministre est choisi chef du Parti conservateur. L'ex-premier ministre, dont je dois taire le nom puisqu'il est encore député de LaSalle—Émard pour quelques semaines, convoquait des élections trois mois après l'élection du chef du Parti conservateur, soit pour le 28 juin 2004. Cela donnait lieu à des trucs de passe-passe légaux visant à

favoriser une possible division ou un possible réajustement au sein d'un parti qui venait de choisir un nouveau chef.

Nous considérons que cela ne servait pas la démocratie. C'est pour cette raison que nous considérons comme un avantage que ce projet de loi enlève la prérogative permettant au parti au pouvoir de déclencher des élections au moment où cela serait politiquement le plus rentable pour lui.

Ce sera maintenant quelque chose de sûr, exactement comme aux États-Unis. Si vous voulez vous livrer à un petit exercice avec des élèves de 6<sup>e</sup> année, demandez-leur à quelle date auront lieu les élections américaines en 2002. Il s'agit de regarder un calendrier. Les élections ont lieu tous les quatre ans, c'est connu. Cela enlève cette possibilité de vouloir jouer, d'en profiter sur le plan politique.

Ce principe amène une plus grande équité pour tous les partis. Le parti au pouvoir n'étant plus le seul à posséder l'avantage organisationnel de connaître le moment choisi pour les élections, tous les partis démocratiquement représentés en Chambre, et même les partis enregistrés qui n'ont pas de parlementaires, bénéficieraient des mêmes règles. Je crois qu'il existe 21 partis enregistrés au Canada.

Nous sommes aussi d'avis que ce projet de loi faciliterait la participation d'un plus grand nombre d'individus au processus électoral, que ce soit à titre de militants, de travailleurs d'élections et même d'électeurs. Ainsi, toute la question de la motivation et de la publicité que le Directeur général des élections ferait, pourrait créer un certain engouement chez l'électorat, l'objectif étant une augmentation du taux de participation.

En effet, on observe une tendance lourde des 20 dernières années au Canada. Je crois qu'il y a eu une légère hausse de quelques dixièmes de point lors des élections de 2006, bien qu'elles aient eu lieu le 23 janvier. La tendance lourde des 20 dernières années démontre que le taux de participation va en diminuant. C'est inquiétant.

Il existe certaines catégories parmi nos compatriotes. Il y a des concitoyens qui se désintéressent de la chose publique et qui ne vont plus voter. Malheureusement, quand nous faisons notre porte à porte, que ce soit en campagne électorale ou non — parce que les députés du Bloc québécois ont la réputation de ne pas être présents sur le terrain uniquement en campagne électorale; en tant que whip, je reçois les horaires de mes collègues, et je peux affirmer que les 50 députés du Bloc québécois ont la réputation d'être très présents dans leur communauté —, nos concitoyens nous disent à longueur d'année qu'ils ne vont plus voter. Ils trouvent cela inutile, et que ce soit un gouvernement libéral ou conservateur, c'est du pareil au même. Ils ne vont plus voter.

C'est inquiétant dans une démocratie. Il faut donc essayer de trouver des mécanismes qui favoriseront une augmentation du taux de participation au scrutin.

Le scrutin à date fixe aurait pour conséquence d'augmenter le niveau d'efficacité du travail effectué par les parlementaires, les comités ayant ainsi la possibilité de mieux planifier le calendrier de leurs travaux. En effet, il y a certes le travail parlementaire qui se fait dans cette enceinte de la Chambre des communes, mais il ne faut pas négliger le travail qui se fait dans les comités permanents, ce qui est l'équivalent au Québec des commissions parlementaires. Ici, ce sont des comités permanents. Nous en avons 26 qui font un travail fantastique et qui abattent un boulot incroyable, que ce soit dans l'approbation de projets de loi en deuxième lecture ou dans des études particulières. Malheureusement, les gens ne voient trop souvent que le travail qui se fait ici en Chambre.

Nous recevons parfois des visiteurs. Les gens sont dans les galeries et sont surpris de constater qu'il n'y a pas plus de députés en Chambre. Je leur dis alors — et j'en profite pour le dire aux personnes qui nous écoutent à la télévision —, qu'il ne faut pas se baser uniquement sur l'indicateur de personnes assises ici physiquement. Si ma mémoire est bonne, le mardi, 16 ou 17 comités parlementaires siègent. Nos députés, qui n'ont pas le don d'ubiquité, ne peuvent être en Chambre et en comité. Cela ne veut pas dire que nos députés ne travaillent pas, même s'ils ne sont pas physiquement en Chambre. Trop souvent, on ne considère que le travail effectué à la Chambre des communes.

Les comités, sachant que les élections sont à date fixe, pourraient organiser leurs travaux en conséquence et pourraient éviter d'entreprendre une étude considérable, sachant que les élections auront lieu dans sept mois, ce qui demanderait beaucoup de travail. Inversement, ils pourraient commencer plus tôt le travail d'une étude considérable, sachant que les élections auront lieu dans un an et demi ou dans deux ans.

Une autre des conséquences de ce projet de loi, est que le moment venu, la population serait plus en mesure de juger du bilan gouvernemental du parti au pouvoir, le parti élu pour former le gouvernement lors de la campagne électorale.

● (1130)

Nous serions en mesure de porter un meilleur jugement lors de l'exercice du droit de vote. De plus, sachant la menace imminente d'un scrutin, le gouvernement serait plus enclin à prendre des décisions difficiles, qui sont peut-être impopulaires mais qui sont nécessaires. Le gouvernement pourrait décider d'aller de l'avant et se dire que, compte tenu des élections à date fixe, la population pourra le juger.

En outre, l'approche du travail de l'opposition serait également modifiée. Sachant que le gouvernement a un mandat d'une durée déterminée, l'opposition opérerait pour des approches différentes et bonifierait les projets de loi dont la Chambre est saisie. Un des rôles de l'opposition, c'est d'agir comme critique du gouvernement.

Or le Bloc québécois s'est donné la responsabilité de ne pas agir comme critique simplement pour le plaisir de critiquer ou pour le plaisir de dire que ce que le gouvernement apporte n'a pas de bon sens. Lorsque nous considérons que le gouvernement apporte des choses qui n'ont pas de bon sens, nous le disons. Toutefois, lorsque nous considérons que le gouvernement apporte des choses sérieuses ou raisonnables, lesquelles auraient avantage à être améliorées, nous émettons des critiques constructives.

À mon avis, l'entente sur le bois d'oeuvre au sujet de laquelle nous voterons cet après-midi à 15 h 15 en est un bel exemple. Le Bloc québécois demeure persuadé qu'il manque un milliard de dollars dans les placements en fiducie américains. Nous avons consulté les travailleurs des régions. En effet, le chef du Bloc québécois, nos porte-parole en matière d'industrie et de commerce international ont fait une tournée exhaustive des régions. Nous avons consulté les gens de l'industrie des pâtes et papiers. Ces gens nous disent que ce n'est pas nécessairement une bonne entente, mais ils nous demandent toutefois de la ratifier.

Sur un base purement partisane, nous pourrions voter contre cette entente, puisqu'elle a été signée par le ministre du Commerce international conservateur qui est un ancien ministre libéral — mais cela relève d'une autre question. Or, après consultation, nous avons décidé que nous y serions favorables. Nous apportons donc des critiques constructives, et c'est pour cette raison que le Bloc québécois continue de réclamer un plan d'aide. De toute façon, ce

### *Initiatives ministérielles*

n'est pas le but de mon propos et vous pourriez soulever la question de la pertinence de mes propos.

Ce principe permettrait également à Élections Canada, aux partis, ainsi qu'aux candidates et candidats de mieux planifier le déroulement des élections et pourrait, au bout du compte, améliorer le déroulement des campagnes électorales et peut-être ainsi en réduire le coût. Il s'agit d'un point capital.

Je siège actuellement à titre de vice-président au Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre. Le directeur des élections, M. Kingsley, vient témoigner devant ce comité. Parfois, lorsque nous faisons le bilan des élections et que nous demandons à chacun de nos collègues à l'intérieur de notre caucus de nous faire part de cas problèmes ayant trait à l'application de la loi électorale, M. Kingsley ou un des membres de son équipe arrivent toujours avec un cahier. Ils nous écoutent sûrement, car à la suite à mes interventions en Chambre, je reçois parfois d'eux des courriels ou des appels téléphoniques: ils ne sont pas toujours d'accord ou ils apportent des éclaircissements.

Parfois, au Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, nous sommes critiques à l'égard du directeur des élections et de l'équipe d'Élections Canada, mais avec raison. À l'inverse, compte tenu parfois des courts délais, nous devons considérer que le directeur des élections peut avoir de la difficulté à doser sa préparation électorale. À mon avis, il apprécierait des élections à date fixe puisqu'il saurait à quoi s'en tenir connaissant déjà la date précise du prochain scrutin, par exemple en 2009.

● (1135)

Puisqu'on m'a fait signe qu'il ne me restait qu'une minute, je terminerai ainsi: en général, ce projet de loi permettra de corriger certaines situations contradictoires dans lesquelles nous nous trouvons à l'heure actuelle. Nous, du Bloc québécois, sommes favorables à son principe sous-jacent. S'il est adopté, s'il fonctionne bien, qui en sortira grandi au bout du compte? À mon avis, c'est la démocratie et c'est aussi le respect des citoyens et citoyennes qui, par leur vote, décident des personnes qui les représenteront à la Chambre des communes.

Nous, les députés du Bloc québécois, sommes les mandataires légitimes d'une population. Tout le monde en cette Chambre, peu importe qu'on aime l'individu élu, doit respecter la démocratie et ces personnes qui ont été choisies à la suite d'un scrutin démocratique par la population du Québec et du Canada.

● (1140)

[Traduction]

**L'hon. Bryon Wilfert (Richmond Hill, Lib.):** Monsieur le Président, le député nous dit qu'il a passé 12 ans en politique municipale. Il sait bien que la différence entre les élections à date fixe dans le monde municipal et dans celui que vise la mesure à l'étude est que le maire, par exemple, ne peut, à sa discrétion, décider de dissoudre le conseil et de déclencher des élections. Si la date des élections est fixée, elle l'est aussi bien en principe qu'en réalité. Or, selon le projet de loi, la date des élections serait fixée, mais le gouvernement continuerait d'avoir le pouvoir discrétionnaire de déclencher des élections à tout moment jugé opportun par lui.

*Initiatives ministérielles*

Le député ou son parti sont-ils disposés à envisager des amendements visant à réduire ce pouvoir discrétionnaire, par exemple en le limitant aux questions financières, aux projets de loi de finances, ou au discours du Trône? À un moment donné, un gouvernement pourrait bien considérer comme des questions de confiance les 15 promesses faites au cours de sa campagne électorale et donc, en dépit du fait que nous aurions fixé l'échéance électorale à trois ans ou quatre ans, proposer un vote de confiance sur l'une de ces questions et, advenant une défaite, déclencher des élections.

Quel genre d'amendements le parti du député serait-il disposé à envisager pour résoudre cette question qui semble, à l'heure actuelle, constituer la plus grande faiblesse du projet de loi C-16?

[Français]

**M. Michel Guimond:** Monsieur le Président, j'ai parlé de mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel, qui a été président de l'Union des municipalités du Québec, mais j'ai oublié de mentionner mon collègue du Parti libéral de la région de Toronto-Centre, qui a déjà présidé la Fédération canadienne des municipalités. J'espère ne pas avoir commis un impair grave en oubliant de mentionner sa présence, mais je suis persuadé que d'autres députés libéraux se sont chargés de le faire durant le débat.

En effet, le député souligne un point sur lequel nous, du Bloc québécois, poursuivons notre réflexion. Je ne suis pas en mesure d'annoncer aujourd'hui un amendement à cette étape. Rappelons-nous que nous en sommes à l'adoption du principe du projet de loi, et que ce projet de loi devrait être renvoyé au Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre où nous devons l'examiner sérieusement. Toutefois, nous avons bel et bien vu la faille que mon collègue libéral vient de mentionner. C'est sûr que la question sera réglée en cas d'amendement, mais s'il n'y en a pas, on sait que la tenue d'élections à date fixe ajoutera une pression additionnelle sur le gouvernement qui déciderait de passer outre.

Bref, nous devons y penser. En temps et lieu, nous aurons l'occasion de prendre position sur un amendement que mon collègue, des représentants de son parti ou peut-être du nôtre pourraient déposer. Néanmoins, je répète ce que nous avons dit: nous voulons être une opposition constructive, et par définition ce projet de loi est perfectible, comme la plupart de ceux déposés en cette Chambre.

[Traduction]

**M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD):** Monsieur le Président, les enjeux que soulève ce projet de loi et son orientation reflètent essentiellement la nature du régime politique qui est le nôtre. Récemment, notre régime est caractérisé par des gouvernements minoritaires, et aussi par des revendications concernant la représentation proportionnelle.

Le projet de loi propose d'établir un échancier qui, en réalité, ne lie pas plus le Gouverneur général que le gouvernement en exercice. Cependant, nous avons tous été élus pour gouverner et c'est dans cette optique qu'il faut considérer le projet de loi. Des amendements sont effectivement envisageables. Nous devons nous pencher sur les moyens de faire en sorte que la volonté populaire, telle qu'elle s'exprime par les représentants élus, puisse se concrétiser dans le cadre d'un échancier à date fixe.

Le député d'en face serait-il disposé à se pencher sur des amendements pouvant garantir que d'autres députés de la Chambre, dans la situation d'une échéance fixe, auraient l'occasion de former le gouvernement advenant un vote de confiance à la Chambre?

• (1145)

[Français]

**M. Michel Guimond:** Monsieur le Président, effectivement, la situation des gouvernements minoritaires modifie un peu la donne.

Même si le gouvernement est majoritaire, si un nombre suffisant de députés ministériels sont absents, cela pourrait faire en sorte que le gouvernement perde la confiance de cette Chambre. Cela est possible mais peu probable. La situation demeure entière. Il faudra y apporter une attention particulière. Selon moi, nous aurons la chance de revenir avec des idées constructives avant l'adoption finale.

**M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de son discours.

[Traduction]

Je le remercie aussi de son appui envers ce projet de loi plein de bon sens que les contribuables canadiens soutiennent dans l'intérêt de l'ensemble de la population.

[Français]

Cela inclut les Canadiens qui habitent la belle province de Québec.

[Traduction]

Je lui suis également reconnaissant d'avoir précisé la raison d'être de son parti. J'aimerais lui poser une question toute simple. Étant donné qu'il appuie ce que le gouvernement et le Parlement font à cet égard, pourquoi ne dit-il pas aux électeurs de sa circonscription et des circonscriptions bloquistes au Québec que les efforts du Parlement et du gouvernement dans le domaine de la réforme démocratique profiteront aux Québécois et à tous les autres Canadiens?

[Français]

**M. Michel Guimond:** Monsieur le Président, il ne faudrait pas que le député rêve en couleurs et dise « Allo, allo, j'appelle la Terre. » Il faudrait que le député revienne sur ses pieds.

Je mentionnerai quelque chose au sujet de la fin de semaine et de la période de relâche parlementaire. Soit dit en passant, et je fais là un commentaire non-partisan, les députés de tous les partis ne sont pas revenus lundi d'une période de vacances depuis le 22 juin. Nous n'étions pas en vacances. Nous en avons pris avec notre famille, car nous sommes des êtres humains et nous avons besoin de repos. Toutefois, nous avons continué à travailler dans nos circonscriptions respectives.

Des élections à date fixe ne sont pas un sujet de préoccupations quotidiennes de mes électeurs de Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord. Cet été, les gens nous ont parlé de la position du gouvernement vis-à-vis la guerre en Afghanistan, de l'espoir que le Protocole de Kyoto soit respecté, de la position du premier ministre vis-à-vis les bombardements au sud du Liban et de beaucoup d'autres sujets tel que l'augmentation du prix de l'essence. Ces derniers sujets sont des sujets de qui les préoccupent.

Je n'ai pas besoin de dire à quel point ce gouvernement conservateur est bon dans son désir d'améliorer la démocratie grâce à des élections à date fixe. Il faut plutôt que le gouvernement s'occupe de régler les problèmes prioritaires. Je pense qu'il aura tout avantage à gagner en crédibilité, car cet été la crédibilité du gouvernement était à son plus bas.



*Initiatives ministérielles*

**Mme Denise Savoie (Victoria, NPD):** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de ses propos. Comme plusieurs députés l'ont déjà dit, un certain cynisme s'est insinué dans notre système démocratique au Canada. Si je le comprends bien, le but de ce projet de loi est de rétablir la confiance des Canadiens, des Canadiennes, des Québécois et des Québécoises. Toutefois, je constate que les Canadiens s'inquiètent de voir un parti voué à l'échec de notre système parlementaire fédéral au Canada. Je pose ma question au député: de quelle façon, le Bloc propose-t-il de rétablir la confiance de ces Québécois et ces Québécoises qui voient leur avenir dans un Québec fort, mais au sein du Canada?

• (1150)

**M. Michel Guimond:** Monsieur le Président, je constate que ma collègue du NPD aurait peut-être eu avantage, lors du congrès du NPD d'il y a deux semaines, à venir se promener dans nos circonscriptions pour parler avec des gens ordinaires. Elle aurait dû sortir de l'hôtel Le Concorde, du Centre de congrès de Québec et de l'hôtel Hilton.

Il y a une volonté très forte au Québec de gérer nos propres affaires. On dit bien que la souveraineté ne sera pas faite contre les gens de la Colombie-Britannique; on va se dire oui à nous-mêmes. Selon les sondages, de 48 à 52 p. 100 des gens pensent ainsi. Que puis-je dire de plus? La volonté de prendre ses affaires en mains, ce n'est pas contre quelqu'un, c'est pour soi-même. C'est exactement comme le jeune couple qui décide de s'installer en appartement ensemble. Est-ce qu'on demande la permission à son boucher, à son épicier et à tout le monde? On ne demande même pas la permission à ses parents. On dit à sa mère qu'on sait qu'on est bien avec elle, qu'elle fait notre lessive et qu'elle range notre chambre, mais qu'on a décidé de voler de ses propres ailes. C'est cela la liberté.

[Traduction]

**M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.):** Monsieur le Président, je partagerai mon temps de parole avec mon honorable et actif collègue du Yukon.

Je me réjouis d'avoir l'occasion de parler du projet de loi C-16, lequel vise à modifier la Loi électorale du Canada pour instaurer des élections à date fixe au niveau fédéral au Canada. Le projet de loi prévoit que, sauf dissolution anticipée du Parlement, des élections générales se tiendraient tous les quatre ans.

Bon nombre de personnes sont en faveur d'élections à date fixe pour atténuer le cynisme perçu dans notre système politique. À tort ou à raison, certains croient que ce qui se passe à Ottawa ne correspond pas à ce que vivent les Canadiens ordinaires. Je pense que nous avons tous des exemples en tête. Je voterai en faveur de l'adoption du projet de loi à l'étape de la deuxième lecture afin que le comité puisse délibérer et apporter des changements au texte, en particulier en ce qui concerne la notion de confiance et les votes de défiance.

Je n'ai pas toujours été partisan des élections à date fixe. En fait, quand j'étais président du Parti libéral de la Nouvelle-Écosse, mon bon ami et ancien chef, Danny Graham, lorsqu'il est devenu chef, a proposé de modifier radicalement le fonctionnement du gouvernement et de la Chambre d'assemblée. Il préconisait de nombreuses réformes démocratiques qui l'emballaient, notamment des élections à date fixe.

À titre de président du parti à l'époque, il m'a semblé que des enjeux plus importants réclamaient notre attention. Je n'étais pas du tout emballé par l'idée, mais, avec le recul, je dois dire que, comme c'est le plus souvent le cas, Danny avait raison. J'ai fini par acquiescer la conviction que les élections à date fixe ont leur utilité et que cette

idée mérite mon appui. Selon moi, elles sont généralement bonnes pour le gouvernement. Elles sont généralement bonnes pour la fonction publique. Elles sont généralement bonnes pour les médias qui doivent, à leur frais, couvrir les campagnes électorales et en rendre compte. Et je crois enfin qu'elles sont généralement bonnes pour les Canadiens.

L'un des principaux arguments qu'on invoque pour tenir les élections à date fixe est que cela privera le gouvernement d'un avantage injuste, celui de fixer lui-même la date des élections. Cela fait-il disparaître toute dimension politique à cet égard? Pas du tout. Par contre, un gouvernement majoritaire ne pourra pas devancer les élections à sa guise ni prolonger son mandat sur cinq ans. La date des élections est déterminée, mais la dimension politique ne disparaîtra certainement pas, et les campagnes électorales ne seront pas plus brèves. À voir ce qui se passe au sud de notre frontière, nous pouvons même dire qu'elles seront beaucoup plus longues. Les Américains se préparent déjà aux élections présidentielles de 2008 et aux élections sénatoriales qui auront lieu dans deux ou même trois ans.

Néanmoins, le premier ministre n'aura plus la possibilité de déclencher des élections lorsque cela lui semble avantageux. En Nouvelle-Écosse, c'est ce qui est arrivé dans les années 1980. Le premier ministre d'alors, l'ancien sénateur Buchanan, a été élu en 1978. Il a déclenché des élections en 1981, puis en 1984. Cela fait penser à ce qui s'est fait au niveau fédéral pendant les années 1990.

La tenue d'élections à date fixe peut aussi placer sur un pied d'égalité tous les participants en donnant des éléments de certitude à ceux qui veulent se porter candidats et devenir députés. Voilà qui me semble important.

Je me rappelle que, lorsque j'ai voulu me faire élire, il y avait beaucoup de décisions à prendre. Il y a bien des préparatifs à faire sur le plan familial et aussi dans l'entreprise, lorsqu'on est en affaires. Il y a beaucoup de travail à faire pour choisir le moment où annoncer sa candidature.

Pour ceux qui sont en affaires ou sont associés dans une entreprise, situation analogue à la mienne, peut-on demeurer candidat pendant un an, voire deux, sans savoir quand les élections auront lieu? La question mérite réflexion.

Nous savons tous quels sont les risques quand nous nous présentons à des élections. Nous mettons de côté nos vies pour faire campagne dans l'espoir de gagner. Ceux qui ont des emplois sans aucune protection doivent, en très peu de temps, apporter des changements considérables dans leurs vies pour se présenter, alors des élections à date fixe aideraient les gens à bien se préparer quand ils se présentent comme candidats.

Ce sont des éléments positifs et, comme je l'ai dit, je me ferai un plaisir d'appuyer ce projet de loi afin de le renvoyer au comité. Quand il nous reviendra, j'espère que je pourrai à nouveau voter pour.

Il nous faut cependant, à mon avis, aborder certaines questions, notamment déterminer ce qu'est la confiance et quels paramètres pourraient exister pour empêcher un gouvernement de contourner la loi pour en retirer un avantage électoral.

*Initiatives ministérielles*

Par exemple, nous voulons éviter toute situation où des élections seraient déclenchées ou orchestrées, disons hypothétiquement au printemps prochain ou même à l'automne, peut-être après le dépôt du budget et avant qu'il ne fasse l'objet d'un débat, ou encore où des élections seraient déclenchées avant l'arrivée de mauvaises nouvelles. Par exemple, le gouvernement pourrait être au courant du dépôt imminent de documents laissant entendre que des mesures peu judicieuses ont été prises.

• (1155)

Nous devons savoir clairement ce qui peut faire l'objet d'un vote de confiance et quels sont les paramètres à cet égard. Le vote sur le bois d'oeuvre, aujourd'hui, pourrait-il être un vote de confiance? Le vote sur le registre des armes à feu pourrait-il faire l'objet d'un vote de confiance? Je crois qu'il s'agit de questions constitutionnelles importantes qu'il nous faut examiner.

Notre Constitution contient peu de dispositions au sujet des élections. L'article 50 prévoit que la Chambre des communes peut avoir un mandat de cinq ans. L'article 4 de la Charte canadienne des droits et libertés précise que:

Le mandat maximal de la Chambre des communes et des assemblées législatives est de cinq ans à compter de la date fixée pour le retour des brefs relatifs aux élections générales correspondantes.

Quoi qu'il en soit, j'appuierai ce projet de loi dans les premières étapes — et dans les dernières étapes également avec un peu de chance — dans l'espoir que le comité prendra le temps nécessaire pour s'assurer que le projet de loi est logique et qu'il répond à certaines des questions soulevées hier et aujourd'hui à la Chambre.

Je dois aborder une autre question qui concerne la confiance du public, et parfois le cynisme du public, sur ce qui se produit ici et sur la façon dont nous nous conduisons au Parlement.

La vraie question n'est peut-être pas qui déclenche les élections ou à quel moment, mais plutôt comment les parlementaires se traitent les uns les autres et comment ils se comportent dans le cadre des institutions du Parlement, durant la période des questions, par exemple. C'est la période des questions que la plupart des Canadiens suivent à la télévision. On voit rarement à la télévision des séquences prises durant les débats, mais la période des questions fait souvent l'objet de reportages. Durant cette période de 45 minutes, des accusations sont portées, quoique les accusations semblent plus raisonnables cette année comparativement à l'année dernière, et des réputations sont parfois ruinées. On entend de faux cris d'indignation et des réponses toutes faites. On se demande ensuite pourquoi les gens pensent que leurs élus sont parfois déconnectés.

Le problème du cynisme en politique est-il également réglé par la tenue d'élections à date fixe ou par une amélioration de la façon dont nous nous traitons les uns les autres à la Chambre? Comment se fait-il que les députés de tous les partis peuvent se parler à l'extérieur de la Chambre et même aller prendre un bon repas ensemble, mais que dès que les caméras se mettent à tourner ils ne peuvent résister à la tentation de remplacer la discussion par une feinte indignation?

C'est une chose de réformer le processus électoral, et je suis en faveur de cela, mais j'espère que tous les députés en profiteront aussi pour réfléchir à la façon dont ils interagissent à la Chambre. Je ne dis pas qu'il y a des anges parmi nous. Nous partageons tous cette responsabilité. Nous devrions tous faire mieux.

Quoi qu'il en soit, j'appuierai cette mesure, et je compte l'appuyer lorsqu'elle nous reviendra. Nous devons avoir une plus grande certitude quant à ce qui constitue la confiance, quant à ce qui peut motiver le déclenchement d'élections. L'avantage de cette mesure, c'est qu'elle donnerait une certaine certitude aux Canadiens. Il

importe que nous définissions ce qu'il faut entendre par certitude avant d'adopter ce projet de loi. J'appuierai son renvoi au comité. J'espère que des changements seront apportés. J'espère sincèrement pouvoir appuyer le projet de loi quand il reviendra à la Chambre.

• (1200)

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, dans son intervention, le député a soulevé l'importance historique de ce qui s'est passé dans les autres gouvernements. Le député doit savoir que l'article 1 du projet de loi énonce essentiellement que le projet de loi ne portera aucunement atteinte aux pouvoirs du Gouverneur général qui sont prévus dans la Constitution, qui constituent ce qu'on appelle communément la prérogative royale.

Afin que les députés de la Chambre et les Canadiens puissent bien comprendre, le député voudrait peut-être nous dire si l'adoption du projet de loi signifierait nécessairement la tenue d'élections tous les quatre ans ou si, au contraire, le projet de loi admet suffisamment de souplesse et de latitude pour permettre au Gouverneur général de déclencher des élections et de dissoudre le Parlement advenant certaines circonstances, comme le décès du premier ministre, une guerre ou une insurrection?

**M. Michael Savage:** Monsieur le Président, je ne veux pas insinuer qu'il est possible que les prochaines élections n'aient pas lieu en octobre 2009, mais je pense que le député soulève un point valide. Je serais le dernier à me lancer dans des discussions de nature parlementaire ou constitutionnelle avec le député de Mississauga-Sud, mais il reste en effet que le projet de loi a été rédigé de telle sorte que le gouvernement conserverait la possibilité de déclencher des élections prématurées s'il le jugeait à son avantage.

Bien que le projet de loi vise expressément à fixer la date des élections, je crois qu'il répond avant tout au besoin des Canadiens de savoir à quel moment les prochaines élections auront lieu — à moins que le gouvernement ne perde la confiance de la Chambre — et en quoi consiste la notion de confiance à la Chambre des communes. Le premier article du projet de loi énonce clairement ce qui suit:

Le présent article n'a pas pour effet de porter atteinte aux pouvoirs du gouverneur général, notamment celui de dissoudre le Parlement lorsqu'il le juge opportun.

Il faudra régler de nombreuses questions à l'étape de l'étude en comité si nous voulons que le projet de loi recueille notre appui unanime à son retour à la Chambre et pour qu'il fasse réellement ce qu'il est censé faire, c'est-à-dire fixer la date des élections.

**M. Anthony Rota (Nipissing—Timiskaming, Lib.):** Monsieur le Président, j'ai posé tout à l'heure une question sur une chose qui me préoccupe vraiment et qui pourrait poser un sérieux problème dans l'avenir.

J'aimerais connaître l'avis de mon voisin sur deux points, le premier étant les priorités et, le second, le fait que les élections provinciales en Ontario, ainsi que les élections municipales, ont lieu à date fixe. Nous savons exactement quand elles doivent avoir lieu.

Ma crainte est que si jamais un gouvernement fédéral minoritaire tombait juste avant la tenue d'élections municipales ou provinciales, deux scrutins n'aient lieu en même temps. Cela causerait beaucoup de confusion, et rien dans ce projet de loi n'empêcherait cela d'arriver. Il y a certes une disposition prévoyant un report de trois jours, mais cela ne compte guère comparativement à la durée d'une campagne électorale.

Le député serait-il disposé à discuter d'un amendement permettant de modifier cet état de chose? Je ne sais pas exactement quels sont les paramètres. J'ai décelé une faiblesse, mais je n'ai malheureusement pas de solution à proposer.

*Initiatives ministérielles*

J'aime les élections à date fixe; je pense que c'est une bonne idée. Je crains toutefois beaucoup que, si des élections fédérales doivent être tenues en même temps que des élections provinciales ou municipales et que cela se perpétue de quatre ans en quatre ans, pareille situation posera des problèmes non seulement aux partis, mais également aux électeurs. Cela causera beaucoup de confusion.

Mon autre question porte sur les priorités. Il ne reste que quatre des cinq priorités. Où cela se situe-t-il sur la liste des priorités? Cela ne semble pas compter beaucoup. Je ne l'ai jamais remarqué auparavant. Or, voilà que cela devient tout à coup prioritaire. C'est la première fois qu'on en parle. Pourriez-vous nous faire part de votre avis?

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Je rappelle au député de Nipissing—Timiskaming d'adresser ses observations à la présidence.

**M. Michael Savage:** Monsieur le Président, la question d'un éventuel conflit avec d'autres élections est un sujet qui devra faire l'objet d'une étude au comité. Je ne sais pas comment on s'y prendrait.

J'aimerais répondre à l'autre question du député sur les priorités. Cette question ne semble définitivement pas être une priorité pour les Canadiens.

À la suite du budget de 2006, nous constatons une fois de plus qu'un écart toujours plus grand sépare les riches des pauvres. Les initiatives du gouvernement sont, selon moi, peu efficaces pour venir en aide à ceux qui sont le plus dans le besoin. Ces initiatives font peu pour aider les étudiants à entreprendre des études postsecondaires, et rien du tout pour améliorer la productivité, chose si importante pour le Canada. Les initiatives du gouvernement n'apportent rien, ou presque, aux Premières nations, et rien non plus en matière de garde d'enfants. Il y a toutes sortes de priorités.

Lorsque j'ai fait le tour de ma circonscription, cet été, les gens m'ont dit: « La TPS a été réduite, mais je n'ai rien remarqué. Un cent et demi de moins pour une tasse de café, ça ne me fait pas grand chose. Mais si l'exemption personnelle était restée la même, ça m'aurait aidé. »

Cette question ne fait pas partie des priorités. Elle a été présentée comme projet de loi et je vais l'appuyer, mais nous aurions pu faire beaucoup plus pour les Canadiens.

• (1205)

[Français]

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Monsieur le Président, il me fait grand plaisir d'être ici pour faire un discours sur le projet de loi C-16, Loi modifiant la Loi électorale du Canada.

Auparavant, je commenterai la réponse du député de Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord à la députée de Victoria.

[Traduction]

Le député a dit que si le Québec s'en va et que le Canada est amputé de l'une de ses parties, cela ne fera de tort ni à la Colombie-Britannique ni à aucune autre région du Canada. Je ne suis pas d'accord. L'éminent parlementaire britannique John Donne disait qu'une seule motte de terre enlevée au littoral de l'Angleterre, une seule motte de terre perdue affecte tout le pays. Si nous perdons une personne, pour qui sonne le glas? C'est pour nous. La perte d'une partie quelconque du Canada aurait de graves conséquences pour tout le pays. C'est une question très importante pour chacun.

Pour revenir au projet de loi, je dirais que la plus grande partie du débat a porté jusqu'ici sur les aspects philosophiques de cette

mesure. Je voudrais maintenant aborder trois aspects techniques que les rédacteurs juridiques et les fonctionnaires du ministère voudront peut-être examiner.

Je veux parler du paragraphe 56.2(1) qui prévoit de modifier légèrement la date des élections si elle coïncide avec celle d'élections provinciales ou municipales. Le principe consistant à éviter les conflits avec les élections d'autres ordres de gouvernement est bon. Ce serait un vrai cauchemar si deux élections avaient lieu en même temps.

Malheureusement, cette disposition est très mal conçue parce qu'elle ne parle que des gouvernements provinciaux et municipaux. Nous avons quatre ordres de gouvernement au Canada. Le gouvernement fédéral en a omis deux : les gouvernements territoriaux et ceux des Premières nations. Il y a seulement quelques jours de séance, nous avons eu un vote à la Chambre des communes. Deux d'entre nous, la députée du Nunavut et moi-même, ont voté contre la motion qui mentionnait le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux en omettant les gouvernements territoriaux. Une fois de plus, dans le cas présent, les territoires ont été oubliés.

S'il fallait caractériser le gouvernement actuel depuis qu'il a pris le pouvoir, je dirais qu'il s'agit du gouvernement de l'omission. Pensez aux gens à faible revenu qui doivent payer plus d'impôts, comme on l'a déjà dit. Pensez aux personnes handicapées et aux aînés dont le taux d'imposition est passé de 12 à 12,5 p. 100. Le réchauffement de la planète a des effets considérables sur la population du Nord. Pourtant, de nombreux programmes visant à combattre les changements climatiques n'ont pas été renouvelés. Les peuples autochtones ont été oubliés lorsque le gouvernement a abrogé la plus importante entente de l'histoire du Canada, qui prévoyait un financement de 5 milliards de dollars. C'était une entente conclue de bonne foi, mais le gouvernement a fait abstraction des gens en cause. Les mères célibataires ont perdu un programme de garde d'enfants de 5 milliards de dollars qui les aurait aidées en leur donnant la possibilité d'accéder au marché du travail et d'essayer d'améliorer leur niveau de vie.

Nous laissons de côté, géographiquement, presque la moitié du pays: les gouvernements territoriaux et les gouvernements des Premières nations. Je veux parler de ces derniers. Il ne s'agit que de la pointe de l'iceberg. Malheureusement, les ministères, organismes et politiciens fédéraux ne se rendent trop souvent pas compte de la nouvelle réalité au Canada, celle des grandes revendications territoriales et des ententes sur l'autonomie gouvernementale. Je suis certain que tous les députés appuient sans réserve la modernisation des relations avec ces autres gouvernements au Canada. Trop souvent, nous oublions que ces arrangements existent.

*Initiatives ministérielles*

● (1210)

En signant des ententes avec les Premières nations, nous avons créé au Canada de nouveaux gouvernements qui, dans certains cas, ont plus de pouvoirs qu'une province. Il faut traiter d'égal à égal avec ces gouvernements, tant sur le plan juridique que sur le plan moral. Nous ne pouvons pas simplement les oublier lorsque nous parlons des gouvernements dans ce pays. Nous avons signé des ententes qui exigent la consultation. Nous avons signé des ententes qui, dans certains cas, sont protégées par la Constitution et qui exigent que ces gouvernements soient consultés. Parfois les gens ne comprennent pas et pensent que cela ne concerne que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, mais cela concerne en fait tous les ministères et organismes fédéraux et tous les politiciens. Nous avons signé ces ententes au nom du Canada et non au nom d'un seul ministère.

Je chercherai certainement à faire modifier le paragraphe 56.2(1) proposé pour y inclure les gouvernements qui ne sont pas mentionnés dans la présente version.

Le seul point important que je veux soulever concerne le paragraphe 56.2(4) proposé. Mon collègue de Nipissing—Timiskaming a fait valoir le même point. Comme je l'ai dit plus tôt, cela a rapport à l'idée de ne pas tenir des élections en même temps.

Si le projet de loi C-16 devait entrer en vigueur sous sa forme actuelle, les élections fédérales auraient lieu trois jours avant toutes les élections municipales dans ma province. Tous les députés qui ont été confrontés à la situation regrettable de la tenue de deux élections en même temps savent à quel point cela pose un problème. Lorsque les recenseurs font du porte-à-porte, les gens leur disent qu'ils ont déjà été recensés. Il y a des panneaux de diverses couleurs pour les différentes élections. Les électeurs ignorent quels bureaux de scrutin par anticipation sont pour telle ou telle élection. Il est absurde de tenir deux élections en même temps. Il faut éviter cette situation, si possible.

Or, le projet de loi va faire en sorte que deux élections aient lieu à trois jours d'intervalle en 2007. Des modifications de nature pratique sont nécessaires. Le gouvernement agit de bonne foi. Il ne veut pas que les élections s'accumulent. C'était l'un des objectifs qu'il voulait atteindre en présentant ce projet de loi. Malheureusement, les aspects administratifs du projet de loi ne rendent pas cela possible maintenant.

Le projet de loi permet certains changements à la date, mais il n'est question que de trois jours. Ce pourrait être le lendemain ou une semaine après et il n'y aurait alors qu'un écart de trois jours par rapport à l'élection dont je parle.

Nous avons besoin de plus de souplesse dans cette disposition. Il faudrait peut-être prévoir un mois, afin que le Gouverneur général ait suffisamment de souplesse et qu'il n'y ait pas de chevauchement entre les élections provinciales, municipales ou autres, notamment les élections tenues par les Premières nations. Comme notre collègue néo-démocrate d'Ottawa l'a déclaré plus tôt, lorsqu'il y a des conflits de dates, les électeurs cessent d'aller voter. La participation électorale pose déjà un assez grand problème comme cela. Nous ne voulons pas créer plus de problèmes aux électeurs qui ont déjà du mal à être emballés par tout le processus.

Aux termes du paragraphe 57(4) proposé, si le lundi de la semaine prévue pour la tenue du scrutin est un jour férié, le jour du scrutin sera le mardi qui suit. Cela ne cadre pas parfaitement avec le paragraphe 56.2(4) qui propose des jours de rechange, car ce pourrait être le mardi qui suit le jour prévu au départ ou le lundi suivant. Sur le plan administratif, nous devons veiller à ce que ces deux

dispositions aillent dans le même sens et à ce qu'on sache exactement à quoi s'attendre.

En conclusion, il y a deux grandes lacunes sur le plan pratique dans le projet de loi. La première est que le projet de loi ne parle que de deux des quatre ordres du gouvernement pour lesquels la date des élections fédérales serait modifiée. Ensuite, le projet de loi n'a pas assez de souplesse pour modifier la date des élections fédérales légèrement d'un certain nombre de semaines ou d'un mois environ pour ne pas entrer en conflit avec des élections provinciales ou municipales ou encore des élections organisées par les Premières nations.

● (1215)

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** La Chambre est-elle prête à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** En conséquence, le projet de loi est renvoyé au Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre.

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

\* \* \*

## LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

**L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC)** propose que le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

—Monsieur le Président, je suis ravi d'intervenir au sujet du projet de loi C-11 qui renferme les modifications proposées à la Loi sur les transports au Canada et à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Le projet de loi C-11 reprend plusieurs dispositions d'une mesure omnibus présentée par des gouvernements précédents, mesure qui n'a jamais été adoptée malgré des tentatives répétées. Ces dispositions concernent des priorités stratégiques, par exemple le problème du bruit le long des voies ferrées, les critères pour la publicité du prix des billets d'avion et les services de trains de banlieue, et faciliteront l'adoption rapide du texte.

Le projet de loi C-11 est le deuxième projet de loi sur les transports dont j'ai choisi de proposer la deuxième lecture, parce qu'il touche des priorités de premier plan que les précédents gouvernements n'ont pas abordées. Il apporte des modifications aux dispositions concernant l'application générale, le transport aérien, le transport ferroviaire, le bruit le long des voies ferrées et le revenu maximal pour le transport du grain. Des députés ont soulevé certaines de ces questions lors du débat en deuxième lecture du projet de loi C-3. Je suis convaincu que ces députés sont ravis de constater que nous allons de l'avant avec les modifications proposées.

*Initiatives ministérielles*

Le gouvernement planifie de présenter bientôt un troisième projet de loi pour modifier les dispositions de la loi concernant le transport ferroviaire de marchandises. Ces modifications refléteront les points de vue exprimés lors du dernier cycle de consultations auprès des expéditeurs, consultations visant à dégager le consensus le plus large possible. Le gouvernement a assuré aux expéditeurs qu'il avait leurs préoccupations à coeur et qu'il présenterait prioritairement un troisième projet de loi.

[Français]

Je voudrais maintenant mettre l'accent sur le projet de loi C-11, qui vise à établir un équilibre entre les intérêts des collectivités, des consommateurs, des navetteurs, des sociétés de transport en commun et des transporteurs aériens et ferroviaires.

Nous croyons que les modifications se traduiront par un meilleur cadre stratégique, qui aidera le Canada à atteindre des objectifs économiques et environnementaux, à accroître l'efficacité du réseau de transport et à améliorer la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes, particulièrement dans les régions urbaines.

Les modifications proposées comprennent entre autres un énoncé de politique nationale des transports simplifié et actualisé, qui expose les principes directeurs de façon plus simple et plus claire que par le passé.

L'énoncé donne des orientations et de grandes lignes pour l'élaboration de moyens d'action ainsi que pour le traitement des plaintes et des demandes d'arbitrage adressées à l'Office des transports du Canada. Les améliorations apportées à cet énoncé visent à tenir compte des préoccupations exprimées par les expéditeurs.

• (1220)

[Traduction]

Le projet de loi C-11 contient un certain nombre de dispositions relatives au rôle et à la structure de l'Office des transports du Canada. Le nombre de membres permanents de l'office serait notamment réduit de sept à cinq, et ceux-ci doivent tous résider dans la région de la capitale nationale. Je crois que l'efficacité de l'office serait accrue si tous les membres résident en permanence à proximité de son siège. Ce serait plus logique étant donné que son processus de décision exige plus d'une signature de ses membres sur ses décisions, ses arrêtés et ses conclusions.

En même temps, c'est le regroupement des membres à proximité du siège de l'office qui permettrait d'en réduire leur nombre à cinq. C'est donc une mesure rationnelle qui se traduirait également par des économies.

Les modifications proposées confèreraient à l'office le pouvoir légal d'intervenir comme médiateur, sur demande, dans les dossiers relevant de sa compétence. En outre, elles permettraient de faire en sorte que des garanties adéquates soient mises en place pour préserver son rôle d'organisme quasi judiciaire.

Les solutions reposant sur la médiation peuvent être plus simples, plus rapides, moins litigieuses et moins coûteuses que les autres options. Les voies de communication entre les parties pendant la médiation permettent généralement le rétablissement de relations commerciales saines après le règlement des différends. En outre, les accords obtenus par la médiation favorisent un engagement accru des parties, du fait que celles-ci sont directement impliquées dans l'élaboration des solutions. Cette procédure peut contribuer à réduire les divergences dans le cas de questions litigieuses soumises ultérieurement à l'office.

[Français]

Le projet de loi C-11 prévoit également de nouvelles mesures visant la protection des passagers du transport aérien.

Le gouvernement est conscient que les Canadiens et les Canadiennes veulent savoir quel est le prix réel d'un billet d'avion dans la publicité d'une compagnie aérienne. Il souhaite que les annonces de prix de transport aérien soient claires et transparentes, et qu'elles ne soient pas trompeuses. Les compagnies aériennes ont été à l'écoute des consommateurs et ont pris des mesures importantes pour garantir une plus grande transparence dans leur publicité. En même temps, les consommateurs désirent s'assurer que l'industrie continue d'aller dans la bonne direction.

Les modifications proposées par le projet de loi C-11 autorisent le ministre à prendre des règlements qui s'appliqueraient à tous les médias, au besoin. Le Bureau du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien a été créé à titre de mesure temporaire transitoire en 2000, à la suite de la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International. Le projet de loi C-11 remplacerait la fonction temporaire de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien par une fonction permanente, transparente et imposée par la loi pour le traitement des plaintes relatives au transport aérien. Cette activité ferait partie des activités régulières de l'Office des transports du Canada.

Le gouvernement reconnaît l'importance que le programme des plaintes relatives au transport aérien revêt pour les Canadiens. Grâce aux modifications à l'étude, ces derniers continueront de pouvoir adresser à l'Office des transports du Canada leurs plaintes relatives au transport aérien.

[Traduction]

Les modifications proposées dans le projet de loi C-11 amélioreraient le cadre du transport ferroviaire des voyageurs au Canada en permettant aux exploitants de trains de banlieue et à VIA Rail Canada de demander à l'office de rendre une décision arbitrale lorsqu'ils seront incapables de parvenir à un accord avec les lignes de chemin de fer relativement à l'accès à la voie ferrée et à d'autres services lors de la négociation de nouveaux accords ou de la renégociation d'accords existants.

En outre, les dispositions relatives au transfert et à l'abandon de lignes ferroviaires seraient élargies pour inclure les couloirs urbains et les administrations de transport de banlieue. Le projet de loi C-11 confèrera à l'office le pouvoir de régler les différends relatifs au bruit lorsque les tentatives de règlement à l'amiable sont vaines. L'office serait en mesure d'obliger une ligne ferroviaire à apporter les modifications nécessaires pour réduire le bruit déraisonnable résultant de l'exploitation ou de la construction de voies ferrées.

Les gouvernements doivent avoir accès à des données fiables qui leur permettent d'élaborer et d'évaluer leurs politiques et leurs programmes en matière de transport. Les dispositions relatives aux données qui existent déjà dans la Loi sur les transports au Canada seraient améliorées et incluraient la sécurité comme motif justifiant le rassemblement de données. Les modifications allongeraient également la liste des intervenants auprès desquels les données pourraient être recueillies. Elles amélioreraient également les sanctions administratives pouvant être imposées en cas de manquement aux obligations de déclaration.

*Initiatives ministérielles*

•(1225)

[Français]

Les modifications apportées dans le projet de loi C-11 introduiraient un nouveau processus d'examen des fusions qui s'appliquerait à tous les transporteurs et fournisseurs de services de compétence fédérale, par exemple les transports aérien, ferroviaire et maritime, le transport par autocar et par camion, les aéroports et les ports maritimes.

Cette approche tablerait sur les points forts du processus d'examen des fusions actuellement en place pour les compagnies aériennes.

Ce processus a été mis en place par les modifications apportées à la Loi sur les transports au Canada en 2000 en raison des questions d'intérêt public que posait l'acquisition des Lignes aériennes Canadien International par Air Canada. Ce nouveau mécanisme remplaçait les exigences de la Loi sur la concurrence relatives à l'examen des fusions.

Voici les principaux éléments de la disposition proposée au chapitre des fusions:

Les requérants dans le cas de fusions doivent traiter de questions précises figurant dans les nouvelles lignes directrices sur l'examen des fusions.

Je serai autorisé à nommer une personne pour examiner la transaction proposée si la proposition soulève suffisamment de questions « d'intérêt public » liées au transport à l'échelle nationale.

La disposition prévoit la prise d'une seule décision gouvernementale pour éviter les doubles emplois. Je m'intéresserai aux préoccupations « d'intérêt public »; et le commissaire de la concurrence, aux préoccupations relatives « à la concurrence ».

[Traduction]

Les modifications comprennent une nouvelle disposition m'autorisant à conclure, avec une autorité provinciale, un accord prévoyant que cette autorité soit chargée de réglementer un chemin de fer fédéral.

J'aimerais expliquer un autre élément majeur de l'ancien projet de loi C-44, à savoir une nouvelle disposition qui établirait un revenu maximal pour le transport du grain, ce qui limiterait les sommes d'argent que la compagnie Canadien National et le Chemin de fer Canadien Pacifique pourraient tirer du transport réglementé du grain dans l'Ouest du Canada. La disposition est liée aux coûts de maintenance des wagons-trémies employés pour ce transport. Le 4 mai, j'ai annoncé que le gouvernement allait conserver sa flotte de 12 100 wagons-trémies pour le transport du grain, de façon à avantager le plus possible les agriculteurs et les contribuables.

Le projet de loi C-11 contient une disposition qui me permettrait de demander une fois seulement à l'office d'ajuster le revenu maximum pour qu'il tienne compte des coûts de maintenance actualisés de l'ensemble des wagons-trémies employés dans le transport réglementé du grain. Les coûts entrant dans le calcul du revenu maximal correspondraient ainsi plus étroitement aux véritables coûts de maintenance des wagons-trémies utilisés pour fournir le service visé par le revenu maximal. Selon les estimations, les agriculteurs pourraient économiser environ 2 \$ la tonne ou 50 millions de dollars par année en supposant qu'en moyenne, on transporte environ 25 millions de tonnes.

J'aimerais aussi expliquer les modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui sont assez simples. Cette loi autorise les chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral à se doter de leur propre force policière. Le CN et le CFPC ont donc leur propre

police, tout comme les chemins de fer provinciaux et les commissions de transport. Les agents de la police des chemins de fer ont pour tâche de protéger toute propriété appartenant à la compagnie ou étant gérée par elle ainsi que les personnes et l'équipement se trouvant dans les limites de cette propriété. Seul un juge d'un tribunal supérieur peut, à la demande d'une compagnie de chemin de fer, nommer, congédier ou relever de leurs fonctions les agents de la police des chemins de fer. Le pouvoir de nommer ces agents serait dorénavant prévu dans la Loi sur la sécurité ferroviaire plutôt que dans la Loi sur les transports au Canada. La Loi sur la sécurité ferroviaire concerne la sécurité dans les chemins de fer, ce qui en fait un meilleur instrument législatif pour traiter de la police des chemins de fer.

En outre, les modifications à la Loi sur la sécurité ferroviaire prévoient que les chemins de fer établiront un mécanisme indépendant de traitement des plaintes déposées par le public contre la police des chemins de fer. Ce mécanisme devra être approuvé par moi.

En terminant, j'aimerais répéter que le projet de loi C-11 est conforme à la stratégie législative du gouvernement en vue de modifier la Loi sur les transports au Canada. Cette stratégie consiste à procéder aux modifications que les principaux intéressés réclament déjà depuis plusieurs années et qui correspondent à ce qui se dégage des consultations élargies et des consensus atteints.

Je crois que les propositions contenues dans ce projet de loi recueillent un appui ferme de la part des principaux intéressés et que ceux-ci espèrent l'adoption de ce projet de loi dans les meilleurs délais. J'invite tous les députés à appuyer sans réserve le projet de loi C-11.

•(1230)

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais remercier le ministre d'être venu nous présenter ce matin les points saillants du projet de loi C-11. Il est évident que les nombreuses questions posées par les députés touchent les éléments essentiels du projet de loi.

[Français]

J'aimerais tout d'abord féliciter le ministre de sa présence ce matin. Cela fait quelques semaines que nous ne l'avons pas vu, bien qu'il ait été question de l'important sujet de la sécurité à l'aéroport de Montréal. C'est quelque chose d'assez troublant pour la population canadienne.

[Traduction]

Il est toutefois important de soulever certains points essentiels avant de nous prononcer officiellement sur le projet de loi déposé par le gouvernement.

J'ai quelques questions à poser au ministre, lesquelles portent sur ce qu'on ne trouve pas dans le projet de loi plutôt que sur ce qu'on y trouve. Je tiens également à profiter de l'occasion pour féliciter le ministre de l'honnêteté dont il a fait preuve en rappelant à la Chambre qu'une grande partie de cette mesure législative vient en fait du gouvernement précédent. Les fonctionnaires et les députés ont bien sûr travaillé très fort, mais je tiens à le féliciter parce que ce n'est pas facile d'admettre que la plus grande partie du travail accompli dans ce dossier est attribuable à un gouvernement précédent.

*Initiatives ministérielles*

Il y a deux questions précises que je voulais lui poser. Tout d'abord, si je comprends bien de quoi il s'agit, ce projet de loi donne de nouveaux pouvoirs au ministre et au gouvernement et leur permet de déléguer à nouveau la responsabilité des chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral, et ce à un moment où le gouvernement en poste interprète la Constitution et les diverses responsabilités attribuées de façon très stricte. Est-ce bien le cas?

Deuxièmement, il n'y a rien dans le projet de loi qui porte sur le processus d'arbitrage des propositions finales, une question bien controversée. J'aimerais que le ministre nous dise ce qu'il en pense. Pourquoi ne trouve-t-on rien sur le processus d'arbitrage des propositions finales dans le projet de loi?

**L'hon. Lawrence Cannon:** Monsieur le Président, je suis ravi, moi aussi, de revoir mon collègue. Je sais que, dans une récente interview à la radio, il a émis l'opinion que nous avons bien progressé ces trois dernières années pour ce qui est de garantir la sécurité des aéroports, et je suis enchanté qu'il l'ait admis en toute franchise.

Quant aux modifications législatives visant le transport ferroviaire et aux mesures que nous prenons dans ce domaine, elles visent à donner à Ottawa le pouvoir de poursuivre son projet de train léger. C'est là leur but essentiel.

Pour ce qui est de l'arbitrage des propositions finales, il y a de nombreux avis divergents à ce propos. Il est bien possible qu'au bout du compte, nous nous orientons dans cette voie. Cela dépendra des circonstances.

Mon collègue fait probablement allusion aux expéditeurs et à la question du transport ferroviaire de marchandises. Nous avançons dans ce domaine. Les discussions se poursuivent. Nous espérons que les parties concernées pourront parvenir à une solution ou une autre. Sinon, nous pourrions discuter ensemble des moyens de débloquent les choses et de faire progresser le dossier.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Monsieur le Président, tout d'abord, je tiens à saluer le ministre pour sa présentation au sujet du projet de loi C-11.

Peut-être pourrais-je lui rappeler ses souvenirs au sujet du monde municipal. En effet, notre ministre des Transports a eu une carrière dans le milieu municipal. Je fais ce petit débat parce que l'article 29 parle du bruit. Je voudrais seulement expliquer au ministre que des communautés entières vivent des problèmes très importants avec les gares de triages.

En réalité, comme on le sait, la loi fédérale prime sur la loi provinciale et même sur les lois municipales. Tel que l'article est écrit, on comprend que les limites du travail de l'Office des transports pour vérifier si une compagnie fait du bruit excessif ou autre ont trait aux obligations qui lui incombent et à ses besoins en matière d'exploitation. Cela est donc relié à la façon dont la compagnie opère et à un bruit raisonnable. Dans le milieu municipal, comme on le sait, on ne fonctionne pas de cette façon. On aurait établi des normes en ayant des décibels à respecter.

Je voudrais seulement que le ministre nous laisse un message important, surtout à l'Office des transports, pour ne pas qu'on ait tendance à cibler seulement les pratiques de l'industrie, mais plutôt pour faire en sorte que celle-ci soit en mesure de s'adapter à son milieu environnant. Évidemment, il faut s'assurer que le rôle de l'Office des transports n'en soit pas seulement un de médiateur. Il faut faciliter la coopération et être finalement capables d'imposer des normes lorsque l'industrie ne veut pas comprendre. En effet, des

mesures de mitigation et des discussions dans beaucoup d'endroits ont eu lieu avec les compagnies qui opèrent. Toutefois, on ne réussit pas à s'entendre car il y a un bruit excessif par rapport au milieu environnant.

Je voudrais donc que le ministre nous dise qu'il sera à l'affût de cette situation et qu'il sera en mesure de faire comprendre à l'Office des transports qu'il faut vraiment instaurer une mesure qui règle le problème du bruit.

• (1235)

**L'hon. Lawrence Cannon:** Monsieur le Président, notre rôle en tant que législateurs est de s'assurer que ce que nous adoptons à la Chambre est quelque chose qui fonctionne bien et qui puisse se réaliser.

Je partage le commentaire de mon honorable collègue, à savoir qu'évidemment, sur la scène municipale, on doit déterminer si par exemple le niveau sonore d'un bruit fait par des véhicules lourds dépasse 50 ou 55 décibels. Dans un tel cas, les citoyens peuvent réclamer soit l'installation d'un mur anti-bruit ou d'autres mesures.

Effectivement, je suis ouvert à examiner ces choses. Toutefois, je veux surtout transmettre le message suivant: si l'intention du législateur est de corriger ce problème, trouvons donc ensemble les moyens qui nous permettront de le faire.

**Mme Denise Savoie (Victoria, NPD):** Monsieur le Président, je félicite le ministre de nous avoir présenté certains aspects de ce nouveau projet de loi dont le principe est très bon. Il met en place des mécanismes qui vont encourager le dialogue pour que les communautés et les agences de transport se parlent enfin, ainsi que des mesures qui visent à protéger l'environnement et à corriger des problèmes de bruit.

Je sais qu'il y a eu plusieurs problèmes dans mon coin de pays, en Colombie-Britannique. Alors espérons que ce projet va aider à les solutionner, au moins permettre le dialogue pour que ces problèmes se résorbent.

J'ai une question à poser au sujet des amendements, relativement à l'abandon des voies ferrées.

[Traduction]

Dans ma région du pays, en Colombie-Britannique et, plus précisément, dans l'île de Vancouver, le Chemin de fer Canadien Pacifique et Via Rail étaient censés abandonner une ligne de chemin de fer. Je sais que nos collectivités d'un peu partout dans l'île ont passé des années à rechercher une solution. Le processus était lourd. Il n'était pas transparent.

J'espère donc sincèrement que le projet de loi sera utile à l'avenir et continuera à aider nos collectivités, qui tentent de faire en sorte que cette ligne ferroviaire desserve mieux nos collectivités.

J'ai une question concernant une des modifications proposées. Apparemment, elle prolongera les mesures touchant le transfert ou l'abandon de lignes ferroviaires que l'on peut utiliser à des fins de transport public ou de transport en commun.

Le ministre pourrait-il me dire si, à son avis, cette disposition s'appliquera aussi à l'utilisation d'éventuelles lignes abandonnées comme pistes cyclables dans le cadre du Sentier transcanadien?

• (1240)

[Français]

**L'hon. Lawrence Cannon:** Monsieur le président, je remercie de sa question ma collègue.

*Initiatives ministérielles*

En effet, je pense bien humblement que l'amendement apporté est un bienfait pour ces nombreuses sociétés de transport qui réclament la possibilité d'utiliser les voies ferrées en place, et qu'il protège le consommateur de prix qui pourraient être imposés. Il fallait trouver une façon de permettre à ces sociétés de transport et à ces agences de transport en commun de pouvoir fonctionner, tout en veillant à ce que les consommateurs puissent avoir gain de cause, puisque fondamentalement il faut être capable d'utiliser ces infrastructures pour le bien commun, celui de l'ensemble.

Quant à ces voies ferrées, ma collègue nous reporte évidemment à des politiques qui ont eu cours il y a plusieurs années, alors que plusieurs voies ferrées ont été transférées, par exemple au Québec à des MRC ou à des organismes de pouvoir locaux. Or certains de ceux-là ont finalement recyclé ces voies en des pistes cyclables ou des sentiers pédestres.

On peut étudier cela. Bien humblement, je n'ai pas la réponse à la question de ma collègue, mais on pourra sûrement soulever cette question à l'occasion du débat qui aura cours prochainement au comité.

[Traduction]

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir répondre au ministre et de débattre le projet de loi C-11.

[Français]

Aujourd'hui nous entamons le débat sur le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence. Je suis heureux que ce débat ait lieu, parce qu'il nous permettra d'aider les Canadiens à comprendre la voie que le projet de loi a suivie.

Des modifications à la Loi sur les transports au Canada ont été présentées pour la première fois dans le projet de loi C-26 durant la deuxième session de la 37<sup>e</sup> législature.

Malheureusement, l'actuel premier ministre et le reste de l'Alliance canadienne à l'époque se sont opposés à ces mesures, votant contre ces dernières à l'étape de la deuxième lecture.

Nous avons présenté de nouveau ces modifications dans le projet de loi C-44 pendant la 38<sup>e</sup> législature. Une fois de plus, l'opposition de l'époque a jugé que le projet de loi présenté à la Chambre à ce moment-là n'était pas une bonne mesure législative. Elle a plutôt choisi de faire tomber le gouvernement et de faire couler du même coup le projet de loi pour une seconde fois.

[Traduction]

Même si cette mesure peut paraître familière, je garantis à la Chambre que ce n'est pas du déjà vu. Un de nos derniers débats tenus avant le congé d'été portait sur le projet de loi C-3, le premier projet de loi soumis à notre étude par le ministre des Transports au cours de la 39<sup>e</sup> législature. Au cours de ce débat, j'avais bien accueilli la décision du ministre de présenter de nouveau à la Chambre des projets de loi importants qui étaient morts au *Feuilleton*.

Le projet de loi C-11 est la deuxième mesure législative que le ministre des Transports présente cette session-ci. Il s'inspire du travail accompli par un gouvernement libéral précédent, et il y en aura d'autres.

Nous sommes heureux de voir le gouvernement minoritaire reprendre encore une fois une mesure législative solide des libéraux, pour y donner suite de façon concrète, en invitant la Chambre à adopter sans tarder le projet de loi C-11. Même si, en principe, nous

sommes d'accord avec une grande partie des dispositions qui sont présentées, des modifications de fond ont été apportées à la manière dont s'appliquera le projet de loi. Aujourd'hui et au cours des prochains jours, mes collègues et moi traiterons de certaines de ces modifications et exprimerons nos inquiétudes à leur sujet. Il reviendra toutefois au gouvernement de nous convaincre, nous et les Canadiens, que le projet de loi est toujours bien fondé.

Il importe tout d'abord de décrire le parcours parlementaire du projet de loi ainsi que l'historique des deux mesures législatives que le projet de loi C-11 doit modifier.

En 1996, il y a une dizaine d'années, la première de ces mesures, la Loi sur les transports au Canada, a énoncé notre politique nationale des transports. C'était en fait une vision pour moderniser et déréglementer le trafic ferroviaire et aérien. Cette mesure fondait la Loi de 1987 sur les transports nationaux, qui elle-même prenait racines dans une loi de 1967, et la vénérable Loi sur les chemins de fer en un seul texte législatif. En même temps, la nouvelle Loi sur les transports au Canada a prévu des mesures pour réduire ou éliminer les subventions en matière de transports, dont les coûts incombent à tous les Canadiens.

La deuxième mesure législative que modifie le projet de loi C-11 est la Loi sur la sécurité ferroviaire. En vertu de cette loi, Transports Canada peut revoir et améliorer les règlements, les normes et les règles de surveillance en matière de sécurité ferroviaire. Il s'agit d'une loi préventive qui devrait être au centre de nos efforts visant à améliorer la sécurité de plusieurs millions d'enfants, de piétons, d'automobilistes, de voyageurs et de travailleurs partout au Canada qui sont à proximité des trains dans la vie de tous les jours.

Une étude approfondie de la Loi sur les transports au Canada, telle que l'exige la loi, a été effectuée par notre gouvernement en 2001 et a été très importante dans l'élaboration du projet de loi C-11. La mesure que nous débattons aujourd'hui représente la troisième tentative de légiférer pour donner suite à cette étude.

Je vais commencer par les dispositions qui ressemblent en principe à celles de la plus récente version que nous avons présentée, soit le projet de loi C-44.

● (1245)

[Français]

Voyons quelques-unes des diverses dispositions du projet de loi. Je commencerai par les dispositions relatives aux plaintes concernant le bruit des chemins de fer.

Ma circonscription, comme bon nombre de collectivités canadiennes, est le siège d'activités ferroviaires, et je sais bien que des désaccords relatifs au bruit peuvent survenir entre les résidents de ces collectivités et les chemins de fer.

Je suis content de voir que les modifications proposées à la Loi sur les transports au Canada autorisent l'Office des transports du Canada à traiter les plaintes relatives au bruit et, au besoin, à ordonner aux compagnies de chemin de fer d'effectuer des changements afin de réduire le bruit déraisonnable.

Il s'agit, certes, d'une question importante, d'un élément du problème que nous, mes collègues et moi, avons hâte d'étudier plus en profondeur.



*Initiatives ministérielles*

[Traduction]

Au sujet des chemins de fer, les modifications proposées dans le projet de loi C-11 incluent l'élargissement des dispositions sur le transfert et la cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer pour couvrir les corridors ferroviaires comme les voies d'évitement et les épis, qui pourraient servir au transport en commun dans les zones urbaines.

Comme le savent les députés, je suis depuis longtemps un ardent promoteur des transports en commun dans les zones urbaines. En fait, ici même, à Ottawa, j'ai été heureux de contribuer à dégager 200 millions de dollars en fonds fédéraux pour élargir notre service O-train.

Toutes les mesures que nous pouvons prendre pour améliorer les transports publics et favoriser l'usage du train dans les villes canadiennes sont très utiles. Donner aux responsables du transport urbain le droit de faire l'acquisition de voies ferrées qui seraient autrement abandonnées est une bonne politique gouvernementale. C'est pourquoi deux anciens ministres libéraux des Transports ont tenté de faire adopter une loi en ce sens.

Sur un sujet connexe, je dirai que je suis très insatisfait de l'allègement fiscal mal ciblé que le gouvernement accorde pour les abonnements de transport en commun.

Comme nous le savons, beaucoup d'usagers n'ont pas d'abonnement mensuel ou annuel. En fait, beaucoup d'usagers préfèrent les billets, qui leur offrent plus de souplesse que les abonnements. Les usagers les plus démunis n'ont tout simplement pas les moyens d'acheter des abonnements annuels. Avant même qu'il décide d'accorder un allègement fiscal pour les abonnements des études ont démontré au ministre des Transports, et ses fonctionnaires lui ont confirmé, que cela ne faisait pas augmenter le nombre d'usagers et n'avait pas non plus pour effet d'entraîner des réductions des émissions de gaz à effet de serre, comme le prétend le gouvernement. Le coût de chaque tonne de GES évitée par ce moyen est extrêmement élevé. Cela démontre une fois de plus que le gouvernement ne laisse jamais les éléments de preuve l'empêcher d'utiliser les crédits d'impôt comme instrument de gouvernement.

Les conservateurs auraient dû utiliser les fonds pour améliorer les infrastructures et abaisser le coût des transports en commun pour tous les usagers.

Cependant, pour revenir au projet de loi C-11, je dirai que, si les modifications se traduisent par l'augmentation du transport urbain par train, elles valent la peine d'être examinées.

Le ministre a affirmé que le projet de loi C-11 clarifierait la publicité des services aériens en accordant à l'Office des transports du Canada le pouvoir de réglementer les prix annoncés dans la publicité. L'objectif, bien sûr, est d'indiquer tous les droits, frais et taxes perçus par la compagnie aérienne au nom d'un organisme gouvernemental ou d'une administration aéroportuaire. La compagnie doit également divulguer le prix d'un billet d'avion en ce qui concerne les voyages intérieurs et internationaux.

Si ces dispositions, qui sont également issues de notre projet de loi C-44, aident en fin de compte les Canadiens ordinaires à comprendre plus facilement et à déterminer le coût total d'un billet d'avion et les conditions qui s'appliquent à son achat, j'accueille favorablement ces dispositions au nom de mes électeurs, qui, en tant que consommateurs, doivent composer avec une foule de renseignements trompeurs, souvent en provenance du secteur des voyages.

Le projet de loi C-11 créerait un processus de médiation des différends concernant les questions fédérales de transport qui relèvent de la compétence de l'Office des transports du Canada.

Le député d'Outremont, lorsqu'il était ministre des Transports, avait proposé à la Chambre une mesure législative en ce sens, car la médiation est moins litigieuse et, donc, plus rapide et moins coûteuse; en fin de compte, elle facilite un règlement à l'amiable des différends en matière de transport.

Le projet de loi C-11 ajouterait la sécurité à la liste des motifs pour lesquels le ministre peut recueillir des renseignements en matière de transport. Il s'agit là d'un accroissement des pouvoirs du ministre, accroissement auquel l'Alliance canadienne s'était farouchement opposée la dernière fois que cette mesure avait été débattue, et le premier ministre en avait fait autant.

Comme j'ai été témoin des événements du 11 septembre lorsque je me trouvais à Washington D.C. le matin de cette horrible tragédie, je suis favorable à l'étude de ces mesures. Nous devons donner au gouvernement les moyens de protéger les Canadiens en cas de menaces soigneusement planifiées et malveillantes.

Quoi qu'il en soit, je reconnais que cette disposition soulève des craintes parmi de nombreux intervenants dans la société canadienne, surtout parce qu'elle autoriserait le ministre à imposer des sanctions administratives pécuniaires aux personnes ou aux sociétés qui ne fournissent pas les renseignements que le ministre pourrait demander.

• (1250)

Comme je l'ai dit plus tôt, il revient au ministre de justifier l'expansion de ses pouvoirs à tous les Canadiens. J'ai hâte de l'entendre expliquer l'importance de certaines autres dispositions. Permettez-moi d'en souligner quelques-unes en vitesse.

Le projet de loi C-11 réduirait de sept à cinq le nombre de membres de l'Office des transports du Canada. On vient d'entendre le ministre affirmer que cela réduirait les coûts. J'aimerais voir les chiffres à l'appui. Étant donné le passage de sept membres à temps partiel à cinq membres à temps plein, qui habitent maintenant dans la région d'Ottawa, ainsi que l'élargissement considérable du mandat de l'Office des transports du Canada, j'aimerais beaucoup voir les chiffres étayant l'affirmation selon laquelle les coûts seraient réduits.

Dans le projet de loi C-44, qui aurait pu être déjà en vigueur, nous proposons de rationaliser l'office. Le ministre devra expliquer aux Canadiens comment un plus petit nombre de membre pourra mieux faire le travail que les sept membres actuels alors que le projet de loi propose d'élargir le mandat de l'office.

Le projet de loi C-11 permettrait à Transports Canada de faire l'examen des fusions et acquisitions dans tous les secteurs fédéraux des transports, et pas seulement dans celui des compagnies aériennes comme l'aurait fait notre projet de loi C-44, qui a été étudié lors de la précédente législature. C'est un très vaste pouvoir discrétionnaire, pouvoir dont sont investis le ministre et le gouvernement. J'imagine bien que le gouvernement nous dira que c'est nécessaire pour protéger les intérêts nationaux. Cependant, une telle disposition a des conséquences économiques. Je demanderais au ministre de nous expliquer en détail le pourquoi de cette ingérence dans le marché, cette perturbation, cette entrave au marché. Il est inhabituel d'entendre un gouvernement conservateur parler d'entraver le marché, surtout dans le domaine sacro-saint des fusions et des acquisitions.

*Initiatives ministérielles*

Le projet de loi C-11 obligerait les compagnies à mettre sur pied un processus de règlement des plaintes contre les agents de la police des chemins de fer en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Cette disposition faisait aussi partie du projet de loi C-44, duquel s'inspire celui dont nous sommes saisis. Il est question de la création d'un processus interne de grief par opposition à un processus gouvernemental ou à un comité quelconque. Mais un processus interne fera-t-il l'affaire? Le ministre n'a pas du tout abordé cette question. En exigeant la conservation des dossiers, cela devrait nous permettre d'établir les faits et la chronologie de toute plainte.

Une question qui a retenu l'attention du public et qui exigera inévitablement une explication approfondie de la part du gouvernement est l'élimination du poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Comme de nombreux Canadiens s'en souviendront, le gouvernement libéral a créé ce poste en l'an 2000 suite à la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International.

Le projet de loi C-11 intégrerait officiellement la procédure de plaintes dans les responsabilités courantes de l'Office des transports du Canada, éliminant ainsi le poste d'ombudsman plus autonome qui est actuellement celui de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Pourquoi? C'est une idée que nous avons appuyée par le passé et nous serons peut-être prêts à le faire de nouveau, mais pas avant d'avoir examiné pleinement et franchement la question.

Le projet de loi C-11 comprend des amendements qui sont le fruit des consultations intensives que notre gouvernement a menées pour mettre à jour le cadre législatif de notre réseau de transport national. Étant donné la façon dont le projet de loi C-11 est rédigé, le ministre devra faire rapport de l'état des transports au Canada tous les trois ans et réexaminer la Loi sur les transports au Canada huit ans après l'entrée en vigueur du projet de loi C-11.

Cela dit, je dois conclure sur une note négative. L'article 43 du projet de loi C-11 fait allusion à un important changement de politique, une décision antérieure du ministre qui a mécontenté, à juste raison, les agriculteurs des provinces de l'Ouest.

Le gouvernement du Canada s'était engagé, en 1996, à céder le parc fédéral de wagons-trémies à la Farmer Rail Car Coalition. L'engagement définitif a été signé à l'automne 2005, mais le gouvernement conservateur l'a maintenant rompu. Aucune explication n'a été fournie. Le ministre a parlé tout à l'heure d'économies et d'une économie nette de 2 \$ la tonne de produits expédiés. Aucune preuve n'a été présentée à la Chambre, pas plus qu'en comité. J'espère qu'on me dira pourquoi le gouvernement a rompu cette promesse et pourquoi les agriculteurs continuent de payer plus que nécessaire pour expédier leurs produits.

● (1255)

Mon collègue, le député de Malpeque, s'est opposé farouchement à cette décision. Il nous en reparlera en temps voulu.

Je félicite le gouvernement d'avoir présenté de nouveau, au cours de cette 39<sup>e</sup> législature, un grand nombre de nos mesures progressistes concernant les transports. Pour la majeure partie du projet de loi C-11, le ministre a été fidèle à la vieille maxime qui dit plus ou moins que « les bons écrivains empruntent, mais les grands écrivains volent ».

Je tiens à préciser que le projet de loi contient des nouvelles dispositions importantes. J'ai donc hâte de travailler avec mes collègues de tous les partis pour examiner à fond le projet de loi C-11 et le réviser en comité.

**M. Gerry Ritz (Battlefords—Lloydminster, PCC):** Monsieur le Président, mon collègue a abordé deux aspects de la question des

transports, et ce qui m'a le plus frappé est son dernier commentaire sur la Farmer Rail Car Coalition et sur le fait que le gouvernement actuel n'a pas respecté la prétendue entente signée entre le gouvernement du député et la FRCC à la toute fin de la dernière législature.

Si le député faisait ses recherches, il constaterait que le Cabinet, constitué de libéraux, avait adopté cette initiative, mais que le Conseil privé n'avait pas suivi la même voie. Donc, le gouvernement actuel n'a pas été forcé de respecter quoi que ce soit.

Nous avons étudié bon nombre de questions relatives à l'avenir du transport ferroviaire, surtout dans mon coin des Prairies. Même les bons libéraux de l'Ouest du Canada, comme Red Williams et son groupe, Agrivision, ont mené d'excellentes études sur l'utilisation des wagons porte-conteneurs au lieu des wagons-trémies et ont conclu que l'avenir reposait sur les wagons porte-conteneurs et que les wagons-trémies deviendraient très bientôt désuets.

La Commission canadienne du blé a continué d'étudier ce projet et est arrivée à la même conclusion. Elle a dit que ce type de wagons, surtout ceux en provenance de la côte du Pacifique, de la Chine, du Japon, etc., présentait une excellente occasion de favoriser le transport de retour. Nous pourrions expédier nos produits dans les mêmes wagons, ce qui constitue une approche plus spécialisée au transport des produits-crêneaux innovateurs sur lesquels repose l'avenir d'une grande partie de l'Ouest canadien.

Je me demande pourquoi le député veut nous coincer dans ce programme vieux de 10 ans qui était déjà désuet à l'époque. Pourquoi ne veut-il pas que nous nous tournions vers l'avenir, qui repose sur les wagons porte-conteneurs?

● (1300)

**M. David McGuinty:** Monsieur le Président, je ne cherche pas à coincer qui que ce soit. Ce dont il est réellement question, c'est d'assurer un juste équilibre entre les besoins des sociétés ferroviaires et ceux de nos agriculteurs, qui paient actuellement des coûts de transport excessifs.

Je parle d'une entente qui a été conclue après des années de négociation. Le député lui-même, dans le préambule de sa question, l'a admis en affirmant que le Cabinet avait appuyé la mesure mais que le Bureau du Conseil privé s'y était opposé. Si je comprends bien la Constitution et le fonctionnement du gouvernement fédéral, le Conseil privé n'a pas à dire quoi faire au Cabinet. C'est au Cabinet de donner ses instructions au Conseil privé. Le Bureau du Conseil privé, en tant que ministère du premier ministre du Canada, n'a pas le pouvoir de renverser ce genre de décision du Cabinet.

*Initiatives ministérielles*

Je pense que le ministre doit être honnête. Les agriculteurs de l'Ouest qui ont communiqué avec moi et bon nombre de mes collègues libéraux sont profondément troublés par ce qu'ils voient. Ils se demandent comment ils pourraient épargner 2 \$ la tonne, comme le ministre l'a dit il y a quelques instants, si 12 100 wagons demeurent la propriété du gouvernement. Je trouve que c'est un peu fort parce que, je le présume, nous avons un gouvernement conservateur. Or, celui-ci parle souvent d'ouvrir les marchés. Je crains qu'en conservant 12 100 wagons, le gouvernement fédéral impose plutôt des contraintes au marché.

[Français]

**M. Christian Ouellet (Brome—Missisquoi, BQ):** Monsieur le Président, tout d'abord, j'aimerais féliciter l'honorable député qui a bien décrit ce qu'avait été le projet de loi C-44 et qui nous a expliqué ce qu'il voit maintenant dans le projet de loi C-11. Néanmoins, j'ai l'impression d'avoir compris une chose, mais j'espère l'avoir mal comprise. Le député a dit que, dans le projet de loi C-44, on avait éliminé les subventions pour les trains, et que cela perdure.

J'ai l'impression d'avoir mal compris, parce que les trains représentent l'avenir, le futur d'un pays, non pas son passé. Ce sera le transport qui sera le plus écologique et économique, et qui soutiendra l'ensemble de nos industries et de nos emplois.

Ne pensez-vous pas, monsieur le Président, que le gouvernement devrait favoriser un système de transport qui protégera également la couche d'ozone des gaz à effet de serre et qui fera des miracles quant à la dépense d'énergie?

Actuellement, tous les pays aident les compagnies ferroviaires. Leur chef de file est le gouvernement des États-Unis, un pays situé à côté de nous. Bien qu'en faveur de l'entreprise privée, les États-Unis aident généreusement les compagnies ferroviaires parce qu'autrement, il n'y en aurait pas. Je demande donc à cet honorable député pourquoi, à son avis, on devrait éliminer les subventions accordées aux compagnies ferroviaires lorsqu'on en accorde à profusion pour les infrastructures routières?

**M. David McGuinty:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Il a tout à fait raison. Il a mal compris ce que j'ai présenté. En aucun moment je n'ai dit que la question de subventions au niveau des systèmes ferroviaires au Canada devrait cesser. Au contraire, ce que j'aurais voulu soulever, si j'avais eu un peu plus de temps avec le ministre, c'est le fait qu'à trois ou quatre reprises, il a mentionné dans sa présentation que, apparemment, le projet de loi C-11 aurait un effet positif vis-à-vis la protection de notre environnement.

Ce qui me frustre un peu lorsqu'on lit le projet de loi, c'est que les mots « gaz à effet de serre » ne sont même pas dans le projet de loi. Effectivement, le ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et le ministre, au moment où ce gouvernement minoritaire semble dire qu'il propose une nouvelle stratégie environnementale pour le pays, ne touchent pas du tout à la question des gaz à effet de serre dans le projet de loi. Mon honorable collègue a tout à fait raison quand il parle de l'impact positif de l'utilisation du système ferroviaire au Canada pour diminuer les gaz à effet de serre.

Toutefois, le gouvernement, qui est en train, apparemment de formuler une nouvelle politique en matière d'environnement, manque précisément cette occasion où nous en avons besoin.

● (1305)

[Traduction]

**Mme Denise Savoie (Victoria, NPD):** Monsieur le Président, je remercie le député libéral de son analyse soignée de certains éléments de la question. Comme je crois également que les chemins de fer sont la voie de l'avenir, je veux parler un peu de sécurité ferroviaire.

Comme certains députés le savent peut-être, on constate une augmentation inquiétante du nombre d'accidents de trains en Colombie-Britannique. La dernière tentative de l'ancien gouvernement libéral pour régler ce problème a été de demander au CN de présenter ses propres propositions, ce qui est ridicule d'après moi. Je me demande si le député appuierait maintenant la proposition d'instituer une enquête publique sur les défaillances de la sécurité des chemins de fer au Canada.

**M. David McGuinty:** Monsieur le Président, je ne sais trop si nous sommes prêts à appuyer l'idée d'une commission d'enquête en bonne et due forme sur la sécurité du transport ferroviaire. J'aimerais bien être davantage renseigné à ce sujet et que le comité le soit aussi, mais tout ce que je puis dire au député, c'est que je suis très inquiet de ce qui, selon moi, ne saurait être décrit autrement que comme un manque de stratégie d'intervention de la part du ministre des Transports à propos de la sécurité en général.

Nous n'avons pas entendu un traître mot du ministre à propos des infractions à la sécurité qu'on a observées à l'aéroport de Montréal il y a tout juste deux semaines. Il n'a fait aucune déclaration à ce sujet. Il s'est contenté de parler d'une quelconque enquête interne. À notre connaissance, aucune mesure n'a encore été prise pour rassurer le public voyageur canadien qui utilise nos services aéroportuaires et lui montrer qu'on prend la chose au sérieux.

Il nous faut actuellement résoudre un litige à propos du ratio d'agents de bord qui devraient prendre place dans nos avions, une question sur laquelle nous pourrions nous pencher de nouveau au comité, si possible dès cette semaine. Là encore, le ministre n'a pas bougé. Nous n'avons rien entendu au sujet de ce qu'il pense de cette question, qui a pourtant directement trait à la sûreté et à la sécurité.

La députée soulève un très bon point. J'aimerais que le gouvernement réagisse et s'empresse de prendre l'affaire en main, vu que nous venons tout juste de célébrer le cinquième anniversaire des événements du 11 septembre 2001 et de rappeler la mémoire des victimes et de leurs familles, comme l'a d'ailleurs fait le premier ministre à la télévision. J'aimerais bien voir ce que le ministre des Transports va vraiment faire, et non ce qu'il va dire, à propos de la sécurité du transport aérien et ferroviaire.

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Monsieur le Président, le ministre était ici lorsque j'ai expliqué à la Chambre comment le gouvernement, à deux reprises dans des lois récentes, a oublié que les territoires faisaient partie du Canada, qu'ils constituaient la moitié nord du Canada. Je n'avais pas l'intention de vous parler de cela, mais il a expressément mentionné qu'il allait permettre aux autorités provinciales de fermer des chemins de fer. Pourquoi n'est-il pas question aussi des autorités territoriales?

Le paragraphe 56(3) proposé mentionne « un gouvernement d'une province ou une administration municipale ». À l'article 87, il est question de « gouvernement provincial ou administration municipale ». Trois passages différents de l'article 145 proposé ne font référence qu'aux gouvernements provinciaux ou administrations municipales et font totalement abstraction de la moitié nord du Canada.

*Initiatives ministérielles*

Le député pourrait-il s'engager à exercer des pressions au comité en faveur d'amendements qui auraient pour effet de ne pas laisser les territoires à l'extérieur de notre Confédération comme le gouvernement semble vouloir le faire projet de loi après projet de loi?

**M. David McGuinty:** Monsieur le Président, mon collègue du Yukon soulève un excellent point. Une fois encore, le gouvernement ne vise apparemment pas toutes les provinces et territoires dans ce projet de loi. Il semble que, de ce côté-ci de la Chambre, ce soit là le deuxième exemple d'errements que nous ayons observés chez le gouvernement, le premier étant la propension à prendre des décisions sans tenir compte des éléments probants. Qu'il s'agisse du registre des armes à feu, de la procédure de nomination des juges ou d'autres questions, les faits ne semblent pas revêtir autant d'importance qu'ils ne le devraient pour ce gouvernement quand vient le temps de faire des choix judicieux au nom des citoyens canadiens.

Le deuxième exemple, je vais en saisir le comité jeudi prochain. Le comité se penchera alors sur des questions touchant l'avenir. Il s'agit là d'un point très important qui doit être soulevé, et je m'engage à le faire.

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole au nom de mon parti, le Bloc Québécois, sur le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Avant de m'attaquer directement au projet de loi C-11, je ferai un peu l'historique de ce projet de loi, pour que nos collègues en cette Chambre, qui sont nouvellement élus, et les citoyens qui nous écoutent, les Québécois et les Québécoises, les Canadiens et les Canadiennes, comprennent bien comment on en arrive aujourd'hui à un tel projet de loi et qui est un amalgame provenant de la scission d'autres projets de loi.

Le projet de loi C-11 est issu des projets de loi C-26 et C-44, qui avaient été déposés lors des deux dernières législatures. Le projet de loi C-26 a été déposé le 25 février 2003, et le projet de loi C-44, le 24 mars 2005. Le gouvernement conservateur a décidé de ne pas reprendre le contenu intégral de tous ces projets de loi.

Le ministre a bien dit que ce qui est déposé aujourd'hui est essentiellement identique à ce qui avait été déposé auparavant. Cependant, il a omis de dire que les projets de loi qui avaient été déposés par les gouvernements précédents et qui avaient reçu l'appui du Bloc québécois étaient beaucoup plus consistants, surtout en ce qui a trait au dossier relatif au domaine ferroviaire.

Il ne faut jamais oublier que le projet de loi C-44, entre autres, avait l'avantage de régler la situation de VIA Rail. Tous savent pourquoi le Parti conservateur a décidé de scinder le projet de loi C-44 et n'a pas décidé de présenter le même projet de loi: c'est parce qu'il en a toujours voulu à la partie du projet de loi qui touchait VIA Rail. Il a toujours été contre le fait que VIA Rail puisse se développer et que nous puissions finalement voir une ligne de transport ferroviaire s'établir entre Montréal et Windsor, entre Québec et Montréal, et même entre Montréal et Boston. Pour lui, le développement du transport ne passe pas par le rail. Mon collègue de Brome—Missisquoi a tout à fait raison: il ne s'agit pas seulement d'un refus de subventionner; on ne veut pas permettre à VIA Rail d'être une entité.

De fait, le projet de loi C-44 permettait à VIA Rail de devenir une entité qui pouvait veiller à son propre développement ferroviaire et effectuer ses propres emprunts. Cela ne faisait pas l'affaire du Parti conservateur. Il faut se remettre dans le contexte. Aujourd'hui, c'est

bien qu'on nous présente un projet de loi sur le transport ferroviaire, mais nous avons quand même dépassé le projet de loi C-44. Actuellement, nous en sommes à des modifications importantes. Toutefois, nous avons tout de même mis de côté le volet VIA Rail et le développement du rail dans des corridors importants comme Québec et Montréal, Montréal et Windsor, et même Montréal et Boston.

Pour nous, cela a été très difficile de comprendre cette position. C'est important que les Québécois et les Québécoises comprennent les valeurs que défend le Parti conservateur. Ce sont des valeurs qui sont complètement différentes de celles que nous prônons. Évidemment, le transport par rail est le plus écologique. Il faut pouvoir déposer les projets de loi en conséquence et permettre son développement dans tout son axe et selon son plein potentiel, ce que le Parti conservateur refuse de faire, entre autres, comme je l'explique, dans les corridors Montréal et Windsor, Québec et Montréal, Montréal et Boston.

On a donc élaboré le projet de loi C-11 à partir du projet de loi C-44, qui avait été déposé par les gouvernements antérieurs, par les libéraux, et duquel on a quand même conservé une partie de tout ce qui s'applique au rail.

Je n'aurai pas le temps de parler de tout, parce que cela touche aussi le transport aérien. Je me concentrerai donc sur quelques points importants. Si j'avais le consentement unanime de la Chambre pour pouvoir disposer de tout l'après-midi, cela me ferait plaisir de discuter de ce point. Cependant, je ne le demanderai même pas, car je serais surpris que mes collègues me l'accordent.

Il y a quand même des points assez importants concernant le transport par rail. J'irai directement à un point qui a toujours été, dans plusieurs circonscriptions du Québec, un certain fardeau écologique et environnemental, soit la pollution par le bruit.

La pollution ne se sent pas toujours et ne se touche pas toujours. Par contre, elle s'entend. Grâce à de nouvelles technologies, nous avons remplacé les humains par de la mécanique et de la machinerie. Lorsque se font les raccordements ferroviaires dans les gares de triage, cela mène un bruit d'enfer. Plusieurs communautés se sont opposées aux sociétés exploitantes. L'écho a retenti quelque peu jusqu'au gouvernement fédéral.

● (1310)

Je vais citer quelques exemples. Dans Hochelaga, il y a la gare de triage Moreau; dans Brome—Missisquoi, la gare de triage à Farnham; et des gares de triage dans Jeanne-Le Ber et dans Lévis—Bellechasse. Ce sont tous des problèmes liés à la pollution par le bruit que peut occasionner le travail dans les cours de triage.

Nous pourrions tous penser que les nouvelles technologies entraînent que tout cela se fait en douceur, au gré de l'évolution, et que la pollution par le bruit devient la moins dangereuse possible. Au contraire, une conséquence de la suppression de la manutention ouvrière est que les raccordements mécaniques ne se font pas si bien et on entend tout ce fracas. Les communautés avoisinantes ont donc raison de se plaindre. Or l'un des motifs de plaintes entraîne la modification proposée par ce projet de loi.

Je vous dis que, d'entrée de jeu, le Bloc québécois donnera son aval à ce projet de loi, surtout à ces articles que je vous résumerai qui traitent de pollution par le bruit.

*Initiatives ministérielles*

Nous aurions souhaité qu'on se montre beaucoup plus sévères, mais nous sommes prêts à donner la chance à un système de médiation, de coopération et finalement de décisions prise par l'Office des transports du Canada. J'ai posé tantôt la question au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Or, même si le milieu municipal avait régleménté cette pollution par le bruit, incluant des normes associées aux décibels, comme c'est l'usage, on se trouve confronté à un simple problème: la loi fédérale prime toutes les lois, y compris celles des provinces et des municipalités. Autrement dit, même si les villes voulaient adopter des mesures de régleméntation de décibels ou de pollution par le bruit, tout le volet fédéral n'a pas à respecter les normes municipales. On doit donc se fier au contenu de la loi telle que déposée aujourd'hui.

Je le répète aux Québécoises et Québécois qui subissent les problèmes de ces gares de triage: on accepte cette évolution dans le réglemént du problème. Finalement, c'est une évolution, et vous allez comprendre pourquoi.

L'article 29 nous dit:

La même loi est modifiée par adjonction, après l'article 95, de ce qui suit:

95.1 La compagnie de chemin de fer qui construit ou exploite un chemin de fer est tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable, compte tenu des éléments suivants:

- les obligations qui lui incombent au titre des articles 113 et 114, le cas échéant;
- ses besoins en matière d'exploitation et
- le lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer

Voici les obligations « quand on construit ou exploite un chemin de fer ».

Par conséquent, les normes ne correspondent pas à une limite de décibels à respecter. Résumons-les plutôt ainsi: il faut que ton industrie n'opère pas de façon déraisonnable ou ne pollue pas par le bruit de façon déraisonnable. Bref, on établit une norme sur ce qui est « déraisonnable ».

Qu'est-ce que cela va donner? Je vous dirais que ce sera mieux que la formule actuelle, parce qu'il n'y a rien à ce propos présentement. On dit donc ce qui suit, si jamais il y avait une plainte:

L'Office peut établir — et publier de la manière qu'il estime indiquée — des lignes directrices :

- sur les éléments dont il tient compte pour décider si une compagnie de chemin de fer se conforme à l'article 95.1 [que je viens de vous lire];
- sur des mesures de coopération en matière de résolution des conflits concernant le bruit lié à la construction ou à l'exploitation de chemins de fer.

On s'oriente donc vers une mesure de coopération, c'est-à-dire qu'on va essayer d'asseoir toutes les parties à la même table et de trouver la mesure la plus efficace pour régler le problème. Avant d'établir des lignes directrices, l'office consulte les intéressés. Rien ne sera imposé, il y aura des discussions, des négociations.

Je vous mets en garde. Dans certains endroits, entre autres à la cour de triage de Moreau dans Hochelaga, malgré 10 années de négociations entre les comités de citoyens et l'opérateur ou la compagnie qui opère, on n'est toujours pas parvenu à édicter des mesures qui fassent l'affaire de la plupart. Nous le voudrions bien, mais la seule chose que la loi permettra désormais, c'est l'intervention directe de l'office. Par la suite, il pourra agir sur réception d'une plainte.

L'office peut, selon le paragraphe 95.3:

compte tenu des éléments visés à cet article, ordonner à la compagnie de prendre les mesures qu'elle estime raisonnables en vue de prévenir le bruit déraisonnable résultant de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer

C'est la première fois qu'on retrouve, dans un projet de loi, une obligation que pourrait donner l'office à l'opérateur de régler le

problème selon les mesures de coopération qu'on aurait tenté de négocier entre les différents intervenants. C'est un peu cela.

Je dirais que ce n'est pas la panacée. On n'en est pas à une norme qui obligerait les compagnies à respecter un nombre de décibels. Or mon collègue de Rosemont—La Petite-Patrie, qui est notre spécialiste en environnement, sait très bien qu'il existe maintenant des normes mondiales de pollution par le bruit. Quand on dépasse certaines normes, c'est dangereux pour la santé. Cependant nous n'en sommes pas encore là.

Bref, qu'il s'agisse d'un gouvernement conservateur ou libéral, souvent on dit que c'est du pareil au même.

● (1315)

Il y a eu une petite évolution, une petite tendance à évoluer, mais nous ne sommes pas encore prêts à adopter les normes mondiales de pollution par le bruit. Nous pourrions très bien établir un nombre de décibels que les compagnies devraient respecter, et nous pourrions les surveiller grâce à des décibelmètres, maintenant que ces équipements sont disponibles. Toutefois, nous n'en sommes pas rendus là. Néanmoins, il y a une évolution. Nous donnons ainsi un pouvoir et du mordant à l'Office des transports du Canada.

Étant donné que le gouvernement, autant les conservateurs que les libéraux, ne semble pas vouloir aller plus loin, nous verrons ce qu'il adviendra, même si l'on peut toujours faire des pressions en comité. Il n'en reste pas moins que c'est mieux que ce que nous avons auparavant. Les Québécoises et les Québécois pourront toujours se fier au Bloc québécois pour défendre leurs intérêts. Si jamais ils ne sont pas bien défendus, nous exigerons des modifications législatives en ce sens. Cela constitue la première partie, une partie importante, de ce projet de loi.

La deuxième partie touche les obligations, pour les compagnies aériennes, de publier dans les médias, y compris dans Internet, les prix des services aériens au Canada. Il s'agit de l'article 27 du projet de loi modifié. Les régleméntations pourront exiger, dès lors, que les prix des services aériens mentionnés dans toute publicité incluent les coûts supportés par celui-ci pour la fourniture des services, et que la publicité indique les frais, droits et taxes perçus par lui, pour le compte d'autres personnes, de façon à permettre à l'acheteur de déterminer aisément la somme à payer pour ces services. Cela a longtemps été décrié par les députés du Bloc québécois.

Les familles mettent de l'argent de côté. Nous travaillons 50 semaines par année afin de pouvoir nous payer une ou deux semaines de vacances. Nous lisons la publicité et nous croyons avoir mis suffisamment d'argent de côté afin de payer tous les frais. Lors de la réservation, nous nous apercevons que ce n'est pas le prix qui est indiqué, car il faut ajouter les droits et les taxes.

Depuis longtemps, le Bloc québécois demande qu'on clarifie cette situation, pour que nos Québécoises et nos Québécois, qui travaillent fort pour gagner leur vie, payer leurs taxes et leurs impôts aux gouvernements soient capables de se payer des vacances et n'aient pas de surprise lors de réservations. On comprendra que le Bloc québécois est favorable à la modification proposée par ce projet de loi. Ainsi, lorsque les compagnies aériennes afficheront des prix, ces derniers seront complets, clé en main. Nous n'exigeons pas que les frais d'hôtel soient inclus, bien que maintenant le tout-inclus existe. Tous les frais seront compris, une fois que ce projet de loi sera entériné. Le Bloc québécois a le plaisir de donner son aval à cette partie du projet de loi.

*Initiatives ministérielles*

La troisième partie dont je voudrais discuter concerne la section de l'article 39 et des suivants, portant sur les abandons de voies ferrées et de voies d'évitement. Il était temps que le gouvernement mette un peu d'ordre dans cette situation pour que, lorsqu'une compagnie de chemin de fer se départit d'une voie ferrée, elle puisse être obligée de l'offrir avant de la vendre à l'entreprise privée ou d'en faire tout ce qu'elle veut.

Les obligations du projet de loi semblent claires: on l'offre en premier aux sociétés de transports. Admettons que VIA Rail opère un transport passager et décide de cesser cette opération. Elle devra, en premier lieu, l'offrir à la société de transport avoisinante qui pourra elle aussi décider de l'opérer pour le transport de passagers.

Pour ce qui est de tout le reste, soit les voies d'évitement et les autres voies qui ne seraient pas sujettes au transport de passagers, la formule est de l'offrir à la province, à la société de transport par la suite et, finalement, aux municipalités.

Je sais que l'Union des municipalités du Québec a déjà demandé de comparaître devant le comité. En comité, nous verrons ce qu'en pensent les villes. Nous verrons s'il faut toujours l'offrir à la société de transport avant de l'offrir aux villes. Il y a toujours ce dilemme, étant donné que les budgets d'opération des sociétés de transport sont souvent comblés en bonne partie par les usagers. Souvent, les sociétés ont des subventions pour l'achat d'équipement, mais le fonctionnement est souvent comblé par les villes. Nous verrons ce que demanderont les unions municipales dans ce dossier.

Pour nous, il semble très important que nous ayons une politique pour cette rétrocession des voies ferrées dont il est question, soit celles qui sont ou qui seront désaffectées. Il semble important aussi que nous puissions les offrir et les utiliser de façon adéquate, surtout pour le transport de passagers. L'avenir en matière de transport passe par le transport maritime et par le rail, qui sont des façons de transporter les marchandises et les personnes plus écologiques.

Puisque le Bloc québécois défend toujours les objectifs de Kyoto, nous semblons de plus en plus isolés en cette Chambre.

• (1320)

Le Parti conservateur veut avoir son propre programme vert, son propre plan vert. Il semble davantage en accord avec les positions américaines et d'autres pays qui ne respectent pas le Protocole de Kyoto plutôt qu'avec la grande majorité des pays qui ont signé ce protocole.

Évidemment, pour nous, le transport ferroviaire se veut une façon très intéressante et très importante de voir le développement. C'est pourquoi on ne reviendra jamais assez sur l'importance de la mission de VIA Rail. Je vais répéter ce que j'ai dit tout au début. Parfois, il est important de répéter plus d'une fois le message que l'on veut faire passer. Dans les projets de loi C-44 et C-26, il y avait toute une partie touchait VIA Rail et qui lui permettait de se développer et d'adopter un plan qui aurait surtout permis au Québec de se désenclaver sur le plan ferroviaire. Il aurait pu ainsi se tourner vers le reste du monde, entre autres vers Boston, les États-Unis et l'Ontario. Le Parti conservateur a décidé de régler le cas de VIA Rail. On nous avait dit que peut-être un jour on y reviendrait. Je pense qu'on est en train d'enterrer tout le développement de VIA Rail, mais c'est le choix du Parti conservateur et il n'est pas entériné par le Bloc québécois.

Ce projet de loi a pour objectif de régler les différents problèmes de transport en fait de sécurité. Le ministre nous disait plus tôt que ce projet de loi a entrepris un virage environnemental. Je viens de nous expliquer en quelques minutes que d'avoir enlevé VIA Rail mettait justement du plomb ou une grosse roche dans le canot du ministre de

l'Environnement, qui s'en va vers un plan de développement environnemental avec le rail.

Plus tôt, je sentais le ministre très mal à l'aise quand on lui posait une question en rapport avec la sécurité dans les transports. En effet, le titre de ce projet de loi est la Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence. On pourrait donc penser que ce projet de loi va régler les problèmes de sécurité. Loin de là. Il n'y a pas un sou pour la sécurité. Grâce à ce qu'a dévoilé le *Journal de Montréal* concernant l'aéroport de Dorval, on a vu pu voir de quelle façon le ministre, le gouvernement et Transports Canada gèrent la sécurité. Vous comprendrez donc que le Canada éteint les feux.

On a concentré notre argent dans le règlement du problème des passagers parce que, quelque part, des passagers avaient pris le contrôle d'avions. On a vécu également les événements du 11 septembre. À ce moment-là, le gouvernement avait décidé de s'occuper de la sécurité des passagers. Par contre, on peut entrer comme on veut dans le reste de l'aérogare, comme si on était dans notre maison. On l'a vu dans le reportage du *Journal de Montréal*. Rien n'a changé; plus cela change, plus c'est pareil. Il n'y a pas de culture de la sécurité au Canada. Il faut oublier cela.

La culture de la sécurité, c'est de s'assurer en tout temps, lorsqu'on a un objectif, qu'on n'oublie absolument rien et qu'on est capable d'analyser tous les plans. Ce n'est pas ce que fait le Canada. On règle à la pièce. Quand on voit qu'il s'est passé quelque chose, on tente de le régler.

Je terminerai justement sur cette idée de culture de la sécurité que ne possède pas le Canada. On a aimé davantage mettre notre argent dans les champs de compétence des provinces, on a préféré faire du développement régional qui relevait de la compétence du gouvernement du Québec au lieu de s'occuper de la sécurité aux frontières. C'est le drame du gouvernement du Canada qui a été incapable de s'assurer de financer ses propres mandats. La culture de la sécurité, il n'y en a pas. C'est ce que le *Journal de Montréal* a démontré à Dorval, et cela ne faisait qu'un an que la même chose était arrivée à l'aéroport Pearson de Toronto.

Et le Parti conservateur sera capable de régler les problèmes de sécurité? Oubliez cela. Il n'en a ni la volonté ni les moyens. En effet, il veut une fois de plus empiéter sur les champs de compétence des provinces et préfère dépenser au niveau de compétences qui ne sont pas les siennes. Cela permet, encore une fois, de démontrer que le gouvernement canadien ne défend pas les intérêts des Québécoises et des Québécois, car il est incapable de s'occuper de sa propre sécurité.

• (1325)

[Traduction]

**M. John Maloney (Welland, Lib.):** Monsieur le Président, le député a longuement parlé des inquiétudes que suscitent la pollution par le bruit et la pollution de l'air. C'est un thème commun à toutes les régions du pays. Beaucoup de provinces et de collectivités partagent ces inquiétudes.

*Initiatives ministérielles*

Nous savons que l'Office des transports du Canada ne compte plus que cinq membres à plein temps dans la région d'Ottawa, au lieu de sept membres à temps partiel comme c'était le cas auparavant. Le député croit-il que ces ressources humaines seront suffisantes pour trancher et arbitrer le nombre sans doute très élevé de plaintes qui afflueront, maintenant que nous avons un organisme qui soit véritablement compétent pour traiter les différends et les problèmes qui surviennent? Croyez-vous que la main-d'oeuvre sera suffisante, maintenant que nous avons les outils nécessaires, si en fait nous avons vraiment les outils nécessaires?

• (1330)

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Je rappelle au député de Welland qu'il doit adresser ses questions et observations à la présidence.

Le député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel a la parole.

[Français]

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Aura-t-on les ressources? Nous pouvons toujours en discuter. Je crois que la question est plutôt de savoir si on aura la volonté de régler le problème. Nous sommes prêts à laisser la chance au coureur et à ce qu'il y ait deux commissaires de moins à l'Office des transports du Canada. Si nous n'avons pas la volonté de régler les problèmes et d'imposer aux opérateurs des normes qui empêchent la pollution par le bruit, cela ne règlera pas grand'chose. Je crois qu'on devra s'asseoir pour discuter de ce sujet.

Faut-il que l'Office des transports du Canada engage du personnel supplémentaire parce qu'il est concentré à Ottawa? Nous le verrons à l'usage.

Dès que ce projet de loi entrera en vigueur, l'Office des transports du Canada recevra des plaintes provenant du Québec à propos d'au moins cinq gares de triage, si ce n'est pas plus. Cela sera très rapide, car cette position est connue. Les comités de citoyens sont formés, ils recevront donc des plaintes très rapidement. S'ils ne sont pas capables de suffire à la demande, on le saura très rapidement. J'espère que ce que mon collègue mentionne n'arrivera pas.

Personnellement, ma crainte est qu'il n'y ait pas de volonté de régler le problème et qu'on essaie plutôt de s'asseoir pour avoir des mesures de mitigation et de coopération, et qu'on essaie de trouver une solution sans obliger les opérateurs à régler le problème.

C'est plutôt cela ma crainte présentement. Pour le reste, nous sommes prêts à laisser la chance au coureur, mais il est certain que les commissaires se feront appuyés par des inspecteurs.

**Mme Denise Savoie (Victoria, NDP):** Monsieur le Président, le NDP partage certainement les soucis du Bloc concernant la sécurité dans les transports publics.

Comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, il y a eu une augmentation du nombre d'accidents ferroviaires en Colombie-Britannique récemment. Je suis certaine que le député sera d'accord avec moi pour dire que les problèmes de sécurité des modes de transport en commun dépassent largement les compétences de chaque province ou d'une province pour trouver des solutions.

Je me demande quelle solution le Bloc propose d'apporter à ce problème très sérieux, soit celui de la sécurité.

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le Président, je remercie ma collègue de sa question. Elle aura compris que ce n'est pas ce projet de loi qui règlera la question de la sécurité dans les transports.

Toutefois, elle a raison: il y a un problème de sécurité, surtout sur rail. Quatre-vingt-dix pour cent des accidents de chemin de fer se produisent dans une courbe ou à sa sortie. Tout ce que les rapports de Transports Canada disent, c'est que cela a eu lieu dans une courbe. Toutefois, les courbes ne sont pas inspectées. Il n'y a pas de système d'inspection systématique des courbes. Ainsi, les compagnies disent qu'il y a eu un accident dans une courbe. Évidemment, le problème, c'est que le rail n'était en bon état, qu'elles n'avaient pas fait l'entretien préventif et qu'elles n'avaient pas fait ce qu'il fallait. Tous les accidents ont lieu dans des courbes. Transports Canada sait cela. Les rapports sont disponibles et nous ne faisons rien. Il faudra un remède très efficace pour le problème très grave qui nous afflige présentement, soit celui voulant que l'industrie n'entretienne pas ses voies ferrées, surtout les industries du rail. On sait que 90 p. 100 des accidents ont lieu dans des courbes et on se dit que ce sera encore dans une courbe. C'est le problème qu'on vit.

J'espère que mes collègues, qui siègent au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités discuteront de tout le problème de sécurité et apporteront avec moi des correctifs à cette situation.

**M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC):** Monsieur le Président, la question que je veux poser à mon collègue, avec qui je siège au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, concerne le problème du bruit que l'on retrouve dans les gares de triage, notamment à Charny et à Lévis.

Enfin, nous avons un projet de loi qui permet de régler cette question, qui cause beaucoup de problèmes aux usagers. Ce projet de loi, que nous souhaitons adopter avec l'appui de la Chambre, autorisera l'Office des transports du Canada à traiter les plaintes relatives au bruit, à ordonner aux compagnies de chemin de fer d'effectuer des changements afin de réduire le bruit déraisonnable lors de la construction ou de l'exploitation d'une voie ferrée ou d'une gare de triage. Je pense que nous avons un élément clé qui répond aux attentes du milieu pour régler le problème relié au bruit entourant les gares de triage.

Mon honorable collègue croit-il que nous pourrions améliorer le projet de loi lorsqu'il sera étudié en comité parlementaire?

• (1335)

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le Président, à la dernière question de mon collègue, je réponds oui, sûrement. Par contre, je ne voudrais pas faire éclater son ballon — excusez l'expression —, mais il a cité la fin de l'article. Or, au début de l'article 29, on parle d'un « bruit déraisonnable »

Or, pour tenir compte du « bruit déraisonnable », la compagnie doit considérer les éléments suivants:

- a) les obligations qui lui incombent au titre des articles 113 et 114 [...];
- b) ses besoins en matière d'exploitation;
- c) le lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer.

Ainsi, il n'y a pas de normes quantifiées en décibels. C'est ce que je disais tantôt au ministre des Transports, de l'infrastructure et des Collectivités, qui provient du milieu municipal comme moi. À un moment donné, si jamais l'industrie manque de respect au chapitre des normes et que l'Office des transports du Canada est trop conciliant, il faudra adopter les normes internationales. Quant à la pollution par le bruit, les normes internationales de décibels sont connues. On pourrait imposer le respect d'une limite de décibels, qu'on pourrait inclure dans la loi, mais on n'est pas rendu à ce stade.

*Initiatives ministérielles*

Autrement dit, le gouvernement en place a décidé encore une fois de laisser une chance à la coopération et à la mitigation. Cela donnera-t-il le résultat attendu? Je l'espère. Sinon il faudra adopter de vraies mesures, à l'instar des municipalités quand elles adoptent des normes pour régler le bruit. On adopte un règlement qui limite les décibels, comme cela se fait partout ailleurs dans le monde.

**Mme Diane Bourgeois (Terrebonne—Blainville, BQ):** Monsieur le Président, c'est toujours intéressant d'entendre parler mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel, parce qu'il fait toujours un historique des projets de loi précédents ou de ceux qui ont précédé la présentation du dernier projet de loi.

Cette fois-ci, il a parlé de deux éléments qui ont attiré mon attention, soit la pollution par le bruit et le prix des services aériens. En effet, cet été, j'ai pris le train pour aller à Vancouver. Tout le long de la ligne, traînent de vieux barils de produits pour enduire le bois; je pense que c'est de la créosote. Il y a des montagnes de barils bleus qui traînent le long de la voie ferrée; des montagnes de bouts de bois qui ont servi à soutenir les rails de la voie ferrée. Les abords de la voie ferrée qui mène jusqu'à Vancouver sont épouvantables. Ils sont jonchés de débris de toutes sortes, et je ne suis pas la seule à en avoir fait l'observation. Des Américains, qui allaient à Vancouver par le même train, ont dit que c'est épouvantable, demandant ce que font les responsables de l'environnement en matière de débris de voies ferrées.

Je veux savoir de la part de mon collègue si le projet de loi inclut certaines obligations en matière de nettoyage environnemental. De plus, pour ce qui est du prix des services aériens, c'est rendu que lorsqu'on prend l'avion, on doit payer quelques dollars pour obtenir des écouteurs. On est obligé de payer, si on fait un long trajet, pour la couverture et l'oreiller qu'on utilise. Ces suppléments seront-ils inclus désormais dans les tarifs aériens? Pourra-t-on savoir ce qu'on paie?

**M. Mario Laframboise:** Monsieur le Président, d'abord, je remercie ma collègue de sa question.

Je réponds à la première question par la négative. Du point de vue environnemental, et c'est le drame, tout ce qu'elle a mentionné — les produits autant que les bouts de bois —, ce sont tous des produits contaminés. Il faut comprendre, et je l'ai expliqué dès le départ, que tout ce qui est fédéral, y compris le corridor ferroviaire fédéral, n'a pas à respecter les lois provinciales et les lois municipales. C'est donc, théoriquement, Environnement Canada qui devrait s'occuper de cet aspect, mais ce ministère ferme les yeux. Pourquoi? Parce que cela coûterait trop cher à l'entreprise d'être capable de rendre cela propre. Or ma collègue a raison. C'est toute l'image du Canada qui en subit les conséquences, parce que ce gouvernement décide de ne pas faire respecter ses propres lois sur son propre territoire. C'est cela le drame.

Quant à la deuxième partie de sa question relative aux frais à l'intérieur de l'avion, je pense qu'on n'est pas encore rendu là. Tout ce qui est à l'extérieur avant qu'on prenne l'avion, ce sera dans la publicité, mais ce qui est à l'intérieur, soit les oreillers et les autres commodités, c'est une autre affaire. On n'est pas rendu là. La députée a tout à fait raison, à savoir que le gouvernement ne respecte pas ses propres règlements.

• (1340)

[Traduction]

**M. Brian Jean (secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir aujourd'hui la possibilité de clarifier les dispositions relatives au transport aérien

qui sont contenues dans le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire. Tout d'abord, je peux assurer au député d'Argenteuil—Papineau—Mirabel que notre gouvernement a à cœur les intérêts des Québécois. Nous leur prêtons l'oreille, et ce projet de loi est la preuve que nous les écoutons et que nous opérerons des changements.

En fait, ces inquiétudes sont partagées d'un bout à l'autre du Canada. Cet été, j'ai parcouru quelque 3 000 kilomètres à bord de voitures louées dans les basses-terres de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. J'ai rendu visite à de nombreux députés de la Colombie-Britannique, dont ceux de South Surrey—White Rock—Cloverdale, de Kelowna—Lake Country et d'Abbotsford. Ces derniers m'ont tous fait part d'inquiétudes semblables à celles exprimées par le député. Je peux lui assurer que les députés de notre caucus, ainsi que beaucoup d'autres députés d'autres caucus, ont les mêmes préoccupations et que notre action dans ce dossier favorisera le bien-être des Canadiens.

Si le gouvernement a déposé ce projet de loi, c'est tout particulièrement parce qu'il est convaincu qu'un système de transport moderne et efficace va de pair avec le dynamisme de l'économie du Canada. Nous avons compris que la population canadienne ne peut que bénéficier d'une initiative bien planifiée en matière de transports, d'un système de plaques tournantes, aussi bien que d'un système doté d'un réseau routier et ferroviaire adéquat. La mesure constitue un apport à la compétitivité du secteur du transport aérien, aussi bien au Canada qu'à l'échelle continentale et mondiale.

Au Canada, l'aviation commerciale est solide et dynamique, comme le député le sait. Elle participe à une économie prospère et innovatrice, et ce, à l'avantage de tous les Canadiens. Le secteur de l'aviation commerciale au Canada contribue au développement économique de l'ensemble des secteurs d'activité de notre pays. Le gouvernement conservateur et le premier ministre favorisent résolument la concurrence dans le secteur de l'aviation commerciale étant donné que cette concurrence donne au consommateur un plus grand éventail de choix et assure un meilleur service et de meilleurs tarifs.

Le gouvernement est également déterminé à ne réglementer que lorsque la chose est jugée nécessaire et avantageuse pour la population canadienne. Les modifications proposées en matière de transport aérien correspondent à l'engagement du gouvernement à cet égard. Le projet de loi prévoit des modifications d'ordre technique et administratif qui sont nécessaires pour moderniser la loi, du fait qu'elle n'a pas été modifiée depuis 1996. Comme tous les députés le savent, le secteur des transports est indissociable de l'économie canadienne. Il est en constante évolution et nous devons en assurer la bonne gestion en effectuant les changements qui s'imposent.

Les modifications proposées vont également clarifier le rôle de l'Office des transports du Canada dans l'exercice de ses fonctions à l'avenir, ce qui est aussi un aspect très important. La mesure améliore la protection des consommateurs pour appuyer les voyageurs canadiens dans leurs choix en matière de déplacement au Canada et à l'étranger.



*Initiatives ministérielles*

Je me pencherai maintenant sur les modifications proposées qui vont accroître la protection des consommateurs canadiens. Bien que certains se soient inquiétés d'abus possible au moment où Air Canada a fait l'acquisition des Lignes aériennes canadiennes en 2000, à cause de la prépondérance commerciale qui en résultait pour Air Canada, la situation n'est plus la même aujourd'hui. En réalité, nous avons constaté, comme la plupart des Canadiens, une évolution dynamique du secteur du transport aérien au Canada au cours des dernières années.

Les modifications proposées reflètent ainsi la réalité d'aujourd'hui dans le secteur de l'aviation commerciale au Canada du fait qu'elles redonnent à l'office la fonction et la structure qui étaient les siennes avant l'année 2000 en matière de réglementation et de plaintes. Le gouvernement est déterminé à ne réglementer que lorsque la chose est nécessaire et qu'elle est avantageuse pour le public canadien sur le plan du service.

Aujourd'hui, je suis fier de dire que le Canada est doté d'un système aérien de niveau mondial et qu'il s'enorgueillit de plusieurs transporteurs aériens offrant un service international, national et régional ainsi que des vols nolisés. Parmi ces transporteurs, mentionnons Air Canada, WestJet, CanJet, First Air, Air North, Air Transat et Air Mikisew, entreprise dont le siège social est situé dans la circonscription que je représente, Fort McMurray—Athabasca; il y en a aussi de nombreux autres. Tous ces transporteurs aériens assurent une concurrence accrue et offrent un meilleur choix aux consommateurs dans toutes les régions du pays et sur la scène mondiale.

Je souligne également que de nouveaux transporteurs cherchent à entrer dans l'industrie aérienne canadienne à cause de la prospérité de celle-ci. Ces entreprises proposent d'offrir aux consommateurs canadiens des choix additionnels en matière de transport aérien. Le gouvernement écoute.

Les modifications proposées continueraient de permettre aux compagnies aériennes, qu'elles soient nouvelles ou en expansion, de prendre des décisions axées sur la réalité commerciale du secteur privé sans être soumises à des exigences législatives inutiles qui n'offrent aucun avantage aux Canadiens. Le gouvernement s'est engagé à laisser les transporteurs aériens se développer et croître en fonction de la pertinence de leurs décisions commerciales.

• (1345)

Le Bureau du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien a été créé en 2000 pour examiner les plaintes et tenter de régler les problèmes de façon informelle, au nom des voyageurs. Le commissaire a été un outil utile au cours de cette période de transition, ne serait-ce qu'en aidant les consommateurs qui avaient des plaintes à formuler suite à la fusion d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien international.

Le marché canadien du transport aérien a considérablement changé depuis. Aujourd'hui, les plaintes reçues par l'office sont réparties plus proportionnellement entre les divers transporteurs canadiens, y compris les transporteurs à tarif réduit. La concurrence est l'un des mécanismes les plus efficaces pour assurer la qualité du service. Le gouvernement encourage la concurrence dans le meilleur intérêt des Canadiens.

Maintenant, les plaintes portent de plus en plus sur des questions qui relèvent de la compétence et du mandat de l'office. Le gouvernement reconnaît l'importance d'un processus de règlement des plaintes informel pour obtenir des résultats pour les Canadiens. Par conséquent, les modifications proposées assureraient la transparence et la permanence du processus de plaintes concernant le

transport aérien, à l'image du gouvernement actuel. Le cadre de règlement informel des plaintes lancé si efficacement par le commissaire deviendrait permanent et serait intégré aux activités régulières de l'office. À ce processus s'ajouteraient les responsabilités permanentes de l'office en matière de réglementation.

Depuis l'automne 2004, l'office a démontré qu'il traitait toujours efficacement les plaintes des consommateurs. Les Canadiens ont obtenu des résultats à l'image de ce que vise l'actuel gouvernement. L'office a regroupé ses processus informels dans un programme de plaintes sur le transport aérien. Grâce à cette mesure et aux dispositions législatives proposées, les Canadiens peuvent avoir l'assurance que l'office continuera de traiter les plaintes des voyageurs de façon informelle, en conformité avec son mandat.

Le gouvernement veut faire en sorte que les consommateurs canadiens aient des choix clairs en matière de transport aérien. Au besoin, le gouvernement veillera à protéger les consommateurs dans l'exercice de ces choix. Le gouvernement sait que les consommateurs veulent que les tarifs aériens soient annoncés d'une façon claire et transparente qui ne les induit pas en erreur. Les consommateurs nous ont dit qu'ils veulent pouvoir comparer les prix annoncés par les différents transporteurs aériens et savoir immédiatement combien ils auront à déboursier pour prendre l'avion.

Les transporteurs canadiens ont compris le message. Les compagnies aériennes canadiennes ont pris des mesures importantes pour répondre aux demandes des consommateurs jusqu'à présent. Cependant, des consommateurs demeurent préoccupés du fait que les publicités des transporteurs aériens, dans les journaux, dans Internet ou ailleurs, n'indiquent pas toujours les prix de façon claire ou complète. L'actuel gouvernement écoute les Canadiens.

D'autres pays, y compris les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Australie, ont mis en place des politiques, des lois ou des mécanismes volontaires, avec la collaboration des transporteurs aériens, afin que les consommateurs disposent de renseignements suffisants concernant les prix des services de transport aérien annoncés dans les publicités. Des provinces comme le Québec et l'Ontario exigent que les agents de voyages et autres exploitants assujettis à la réglementation provinciale annoncent les services aériens de façon transparente. Les consommateurs canadiens nous ont dit qu'ils veulent un niveau de transparence comparable dans les annonces des compagnies aériennes à l'échelle du Canada, et le gouvernement entend y voir, avec la collaboration, bien sûr, des autres parties.

Comme nous l'avons déjà indiqué, les compagnies aériennes du Canada prennent des mesures pour accroître la transparence de leur publicité avec l'encouragement du gouvernement. Ces décisions viennent à la suite des demandes faites ces dernières années et d'autres changements dynamiques survenus dans l'industrie. Le gouvernement reconnaît que les forces du marché continueront d'exercer sur les transporteurs aériens des pressions qui les amèneront à prendre d'autres mesures afin de garantir une publicité claire et transparente.

C'est pour cette raison que les modifications proposées donnent au ministre la capacité d'autoriser la prise de mesures réglementaires pour assurer la transparence de la publicité relative aux billets d'avion dans tous les médias. Ces mesures, si elles s'avèrent nécessaires seulement, seraient appliquées par l'office. On serait assuré d'une application uniforme des normes à l'échelle de l'industrie, c'est-à-dire par tous les transporteurs nationaux et étrangers et leurs agents, dans le cas des vols internes ou en partance du Canada.

*Initiatives ministérielles*

Ces dispositions révèlent clairement les attentes du gouvernement à ce sujet et lancent un avertissement à l'industrie. Ou bien cette dernière modifie volontairement ses pratiques comme l'exigent les Canadiens ou bien elle se fait régler par le gouvernement.

• (1350)

De plus, les consommateurs ont le droit de connaître les modalités du service aérien avant de réserver un billet d'avion. C'est ce que les consommateurs veulent. Le gouvernement répond à leurs demandes conformément à son engagement de garantir la transparence de l'information pour permettre aux consommateurs de faire des choix de voyage éclairés.

Les modifications proposées exigeraient que tous les exploitants aériens commerciaux, nationaux et étrangers, qui offrent des services au Canada affichent rapidement leurs conditions de transport. Ce sera nécessaire à leur lieu d'affaires, sur les sites Internet et partout où ils vendent des services aériens.

Les modifications proposées feraient en sorte que, lorsque les consommateurs achètent un voyage, ils soient bien informés de leurs droits et des obligations du transporteur aérien en ce qui concerne les vols offerts. Les consommateurs auraient plus de choix; ils sauraient quelles décisions ils doivent prendre.

En conclusion, les modifications proposées s'inscrivent dans le droit fil des mesures que prend le gouvernement du Canada pour libéraliser le système de transport aérien et le rendre concurrentiel. L'objectif est d'aider les Canadiens à faire des choix. On vise un système qui offre un équilibre entre, d'une part, la nécessité de mettre à jour les textes législatifs et réglementaires, au besoin, en réaction aux changements dans l'industrie aérienne et, d'autre part, la responsabilité de veiller à ce que les consommateurs aient des options compatibles avec un marché entièrement déréglementé, afin qu'ils sachent ce qu'ils achèteront.

Nous croyons fermement que ces modifications de la Loi sur les transports au Canada sont justifiées, qu'elles permettront à l'Office des transports du Canada de continuer à servir les voyageurs et qu'elles assureront la viabilité et la compétitivité de l'industrie aérienne au Canada dans les années à venir.

Le gouvernement écoute les Canadiens et prend des mesures pour concrétiser leurs priorités.

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, il est très intéressant d'entendre le secrétaire parlementaire revenir sur certains des thèmes abordés par le ministre moins d'une heure auparavant.

J'aimerais me pencher sur la question de la transparence et de l'ouverture. En cas de problème avec les compagnies aériennes et le système de transport aérien, la plupart des Canadiens avaient l'habitude de s'adresser au titulaire du poste occupé jadis par M. Bruce Hood, celui de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, créé en 2000. Si je comprends bien, ces fonctions seront dorénavant intégrées au mandat de l'Office des transports du Canada.

J'aimerais rappeler au secrétaire parlementaire et au gouvernement quelques observations faites par certains acteurs importants, au sujet de cette décision. En mai, Bruce Hood, l'ancien commissaire, s'est lui-même inquiété du fait que l'élimination de ce poste, telle que proposée, compliquerait de plus en plus la tâche des Canadiens désireux de régler leurs problèmes avec les compagnies de transport aérien. De plus, un porte-parole de l'Office des transports du Canada a déclaré que ces changements auraient pour effet de limiter le rôle de l'office dans le règlement au cas par cas des plaintes relatives aux

compagnies aériennes, car il sera occupé à régler des problèmes plus importants touchant la qualité des services offerts par les compagnies aériennes.

Le secrétaire parlementaire pourrait-il expliquer aux Canadiens ce qui arrivera, lorsque le citoyen ordinaire aura un grief à exprimer à l'égard d'une compagnie aérienne, qu'il sera en quête de transparence et qu'il voudra exercer un recours? Comment le projet de loi C-11, en intégrant le bureau du commissaire à l'Office du transport aérien, permettra-t-il à celui-ci d'assumer le même genre de fonction...

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Le secrétaire parlementaire du ministre des Transports a la parole.

**M. Brian Jean:** Monsieur le Président, je peux donner l'assurance au député que le gouvernement actuel, contrairement à son prédécesseur, saura être à l'écoute et qu'il l'est déjà.

Nous avons nommé une personne qui assumera ces fonctions et s'acquittera de ces responsabilités.

En ce qui concerne la transparence, je dirais que, contrairement au gouvernement précédent, notre façon de procéder est transparente, car nous sommes à l'écoute des Canadiens, et que nous mettons en oeuvre les changements nécessaires. Le rôle du gouvernement consiste notamment à tendre l'oreille et à prendre les moyens pour que des changements soient apportés lorsque c'est nécessaire. C'est ce que fera le gouvernement.

[Français]

**Mme Claude DeBellefeuille (Beauharnois—Salaberry, BQ):** Monsieur le Président, je remercie le député de son intervention.

Dans ma circonscription, les trains posent problème principalement dans trois grandes villes, soit Salaberry-de-Valleyfield, Beauharnois et Huntingdon. Trois problèmes sont criants: le bruit, à cause de manoeuvre de triage le jour, le soir, la nuit et les fins de semaines; l'émanation du diesel qui incommodent sérieusement les citoyens dans leurs maisons; et l'entretien des rails pour des fins de sécurité civile.

Les citoyens se plaignent du peu d'attention que leur accorde la compagnie ferroviaire. Les élus municipaux se sentent complètement impuissants. À la lecture du projet de loi, j'ai été déçue que l'article 29, à propos du bruit des trains, ne permette pas de limiter d'autres nuisances que le bruit.

Le député ne pense-t-il pas que l'Office des transports du Canada dispose de toute la crédibilité nécessaire pour que lui soit accordée une compétence sur les émanations et les vibrations, par exemple?

• (1355)

[Traduction]

**M. Brian Jean:** Monsieur le Président, je peux garantir à ma collègue que le projet de loi traite bien de la question du bruit. Toutefois, nous soulevons également d'autres questions et le comité lui-même a le pouvoir de le faire.

Je tiens à assurer à la députée et à tous les Canadiens que cette situation ne se produit pas uniquement dans un ou deux endroits ou dans une ou deux provinces. C'est la même chose partout. Les Canadiens se préoccupent de la question du bruit, des émanations et des vibrations. Tous les membres du comité sont venus me voir au printemps, comme plusieurs députés de mon propre caucus et d'autres l'ont fait également d'ailleurs, pour me faire part de ces préoccupations. Nous ferons tout ce que nous pourrons pour régler ce problème. Je tiens à vous dire que nous sommes à l'écoute et que nous ferons des changements, dans le meilleur intérêt des gens qui sont affectés par ce problème.

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

**M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD):** Monsieur le Président, je remarque que le projet de loi C-11 porte sur le transport aérien et sur le processus de plaintes. Le secrétaire parlementaire pourrait-il nous dire s'il croit que le Canada devrait avoir sa propre liste d'interdiction de vol.

J'ai déposé de nombreuses plaintes parce que, pour une raison ou pour une autre, mon nom apparaît sur la liste d'interdiction de vol, ce qui signifie que je ne peux pas obtenir de carte d'embarquement pour un vol entre ma ville et Ottawa, et ce, à l'intérieur de mon pays. Je ne sais pas si cela a quelque chose à voir avec les révisions, avec les audiences préalables à cet important projet de loi modifiant le transport ferroviaire et aérien et si une partie de cette analyse porte sur la liste d'interdiction de vol, mais il est ridicule qu'un député canadien ne puisse monter à bord d'un avion assurant un vol national au sein de son propre pays parce que son nom se trouve sur une liste américaine d'interdiction de vol.

Qu'est-ce que le gouvernement fait à cet égard pour que nous puissions à nouveau prendre l'avion dans notre propre pays?

**M. Brian Jean:** Monsieur le Président, nous n'avons pas de liste d'interdiction de vol. Nous nous servons essentiellement d'une liste de préférence en ce qui concerne les passagers. Nous n'avons rien à dire sur ce que les Américains font de leur liste d'interdiction de vol. Le gouvernement se préoccupe évidemment au plus haut point de la sécurité. Nous nous pencherons en toute priorité sur cette question et sur toutes les autres questions que les Canadiens pourront soumettre au gouvernement.

**L'hon. Larry Bagnell (Yukon, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie le député d'inclure Air North dans sa liste. Cette ligne aérienne appartient, pour moitié, à la Première nation Vuntut Gwitchin. C'est une entreprise qui remporte beaucoup de succès.

Ma dernière observation portait sur les chemins de fer, et d'aucuns se demanderont peut-être pourquoi. Le Territoire du Yukon possède un chemin de fer historique, le White Pass and Yukon Railroad, qui a été construit durant la ruée vers l'or. C'est une des plus grandes réalisations techniques du monde. Il y a aussi la possibilité du raccord à l'Alaska Railroad, un des chemins de fer les plus rentables d'Amérique du Nord, par le Yukon jusqu'au réseau ferroviaire de la Colombie-Britannique, qui se termine presque à la frontière du Yukon.

Le député appuierait-il ce projet de chemin de fer, qui nous ouvrirait la porte du Yukon si nous nous raccordons au chemin de fer de l'Alaska? Ce serait un projet visionnaire pour le pays. Les gens pourraient aller partout au Canada et jusqu'au Yukon par chemin de fer si ce projet se concrétisait.

**M. Brian Jean:** Monsieur le Président, je ne puis accorder d'autorisation pour un chemin de fer en particulier, mais je puis donner l'assurance au député que le gouvernement est à l'écoute des Canadiens. Le gouvernement entend faire ce qui vaut mieux pour les Canadiens.

Étant moi-même habitant du Nord, je puis assurer au député qu'il y a des endroits dans ma circonscription, comme Fort Chipewyan, qui sont inaccessibles autrement que par avion ou, bien sûr, par route de neige l'hiver. Tout encouragement à l'ouverture de voies de communication dans ces régions serait certainement examiné.

Dans le cas qui nous occupe, cela semble être une excellente idée, une façon de relier le Nord au Sud, ce qui est important pour nos intérêts économiques dans l'avenir. Si le député veut me voir en privé sur ce sujet, je lui donnerai des renseignements à cet égard, et je peux travailler aussi de manière coopérative avec tous les députés.

• (1400)

[Traduction]

**LA LOI FÉDÉRALE SUR LA RESPONSABILITÉ**

**M. Brian Fitzpatrick (Prince Albert, PCC):** Monsieur le Président, grâce aux qualités de chef de file du premier ministre, la Loi fédérale sur la responsabilité a été adoptée par la Chambre.

Les libéraux au Sénat semblent déterminés à conserver la culture libérale du « tout m'est dû ». Les Canadiens ont voté pour mettre fin à la corruption et aux pots-de-vin libéraux. Ils ont voté pour mettre fin au financement du Parti libéral avec de l'argent sale. Ils ont voté pour que cesse la pratique libérale de transmettre les secrets du Cabinet aux amis des libéraux. Les Canadiens veulent qu'on éradique la culture libérale du « tout m'est dû ».

Les libéraux au Sénat sont en train de bloquer l'adoption de ce projet de loi. Ils devraient en être rouges de honte. Les Canadiens disent qu'il est temps de faire du Sénat une institution démocratique ayant des comptes à rendre.

Il est malheureux qu'un groupe de libéraux non élus et de valets empêchent que s'accomplisse la volonté démocratique des Canadiens.

\* \* \*

**LES COMITÉS DES COMPTES PUBLICS ET LES VÉRIFICATEURS LÉGISLATIFS**

**L'hon. Shawn Murphy (Charlottetown, Lib.):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour féliciter les organisateurs du congrès très spécial qui a eu lieu à Charlottetown la semaine dernière. Le Conseil canadien des comités des comptes publics et le Conseil canadien des vérificateurs législatifs ont tenu leur 27<sup>e</sup> congrès annuel conjoint du 10 au 12 septembre.

Des législateurs et leur personnel issus des comités des comptes publics fédéral, provinciaux et territoriaux de l'ensemble du pays se sont réunis avec le Conseil canadien des vérificateurs législatifs pour discuter de sujets d'intérêt commun, dans le domaine de la responsabilité financière. Le congrès annuel a fourni en outre des forums conjoints aux délégués pour qu'ils discutent de questions intéressantes à la fois les élus et les vérificateurs législatifs.

Plus de 140 personnes ont assisté à ce congrès de trois jours à Charlottetown. Les séances portaient sur diverses questions allant de la maximisation de l'efficacité des comités aux constatations sur l'évolution de leur rôle.

C'était un congrès très productif. J'en félicite les coprésidents, Colin Younker et Ron MacKinley, ainsi que le personnel et les bénévoles qui ont travaillé à l'organisation de cet événement.

\* \* \*

[Français]

**EVA AVILA**

**M. Richard Nadeau (Gatineau, BQ):** Monsieur le Président, c'est avec une immense joie que le Bloc québécois se joint à moi pour féliciter la talentueuse chanteuse Eva Avila, de Gatineau. Mme Avila a remporté la finale de l'édition *Canadian Idol 2006*.

### *Déclarations de députés*

Choisie la meilleure parmi plus de 12 000 concurrents de partout au Canada, la lauréate Eva Avila a su envoûter les téléspectateurs par son immense talent. Les amateurs de chant du Québec et du Canada restaient éblouis tout au long de ses performances. Rappelons-nous qu'en 2004, Eva décrochait le titre de « Jeune Diva du Québec. »

Nouvelle ambassadrice de Gatineau, Eva saura représenter élégamment cette nouvelle grande ville au-delà de toutes frontières, tout en servant de modèle pour la jeunesse.

Chapeau bien bas également aux parents d'Eva, Mme Suzanne Gougeon et M. Carlos Avila, pour avoir insufflé leur passion de la musique à leur fille.

Bravo Eva, et continue à propager la joie partout où tu chantes.

\* \* \*

[Traduction]

### **L'APPRENTISSAGE AU TRAVAIL**

**Mme Denise Savoie (Victoria, NPD):** Monsieur le Président, cette semaine, nous célébrons la deuxième Semaine annuelle de l'apprentissage au travail, initiative nationale de la Société canadienne pour la formation et le perfectionnement. Elle met en relief l'énorme avantage de l'apprentissage continu pour les Canadiens, pour notre économie et aussi pour la qualité et la sécurité de nos emplois et de notre niveau de vie.

On s'accorde largement pour dire que les Canadiens ont besoin d'un bon choix de possibilités d'apprentissage continu. Or, le Canada se trouve derrière d'autres pays en ce qui concerne l'apprentissage sur le tas.

Je remercie la Société canadienne pour la formation et le perfectionnement d'attirer l'attention sur l'apprentissage sur le tas au Canada. La Semaine de l'apprentissage au travail nous donne l'occasion de reconnaître l'importance du développement d'une culture plus vaste de l'apprentissage et de renouveler notre appel au gouvernement fédéral afin qu'il encourage l'investissement dans l'apprentissage au Canada dans le cadre d'une stratégie pancanadienne de l'apprentissage continu.

\* \* \*

### **LA SÉCURITÉ PUBLIQUE**

**M. Mike Lake (Edmonton—Mill Woods—Beaumont, PCC):** Monsieur le Président, je souhaite dédier mon intervention à Jake et à Marie Penner, deux de mes électeurs. Peu importe qui on est ou d'où on vient, on peut s'attendre à une chaleureuse visite de bienvenue de la part de Jake et de Marie dès la première semaine de son arrivée dans le quartier.

La plupart des Canadiens, dont moi-même, peuvent tirer une leçon des Penner. On peut appliquer cette leçon simple à certaines des questions très complexes en matière de sécurité publique avec lesquelles nous sommes aux prises aujourd'hui.

Pendant le printemps et l'automne, notre nouveau gouvernement conservateur a amélioré les choses en présentant des mesures en vue d'une répression plus sévère de la criminalité, mais, peu importe le nombre de lois ou de sanctions, nous ne pourrions éliminer complètement la présence du mal dans notre société.

Les citoyens que nous sommes peuvent jouer un rôle davantage proactif en matière de prévention de la criminalité en mettant en pratique ce que Jake et Marie font tous les jours: apprendre à connaître nos voisins.

D'aucuns me taxeront peut-être d'idéalisme, mais la haine ainsi que la violence qui la suit de près se nourrissent toutes deux de

l'ignorance et de l'isolement. Les gens comme Jake et Marie choisissent de mettre l'accent sur le rapprochement plutôt que l'isolement. Plus il y en aura parmi nous qui tiendront notre cynisme en échec et qui suivront leur exemple, mieux le Canada s'en portera.

\* \* \*

● (1405)

### **LE SIDA**

**Mme Ruby Dhalla (Brampton—Springdale, Lib.):** Monsieur le Président, cet été, le premier ministre a mis le Canada dans l'embarras sur la scène internationale lorsqu'il a refusé de participer à la conférence internationale sur le sida.

Nous savons que les relations sont tendues entre le premier ministre et la ville de Toronto, où le parti du premier ministre n'a pas l'heur de plaire aux électeurs. On dirait que le premier ministre ne va à Toronto que pour rabattre le caquet au premier ministre Dalton McGuinty et faire valoir son copain, John Tory. Or, même John Tory a eu la décence de participer à cette conférence.

Le premier ministre a indiqué qu'il n'allait pas à la conférence parce que celle-ci était devenue « trop politisée ». Voilà une piètre excuse de la part d'un politicien. C'est comme si un joueur de hockey disait qu'il ne veut pas patiner parce que la patinoire est trop glacée.

Pour reprendre les propos de Stephen Lewis, le refus du premier ministre de participer à la conférence sur le sida a été « comme une gifle au visage de la communauté internationale ». Les Canadiens ont rapidement constaté que les soins de santé ne sont pas une priorité pour le gouvernement. En ne participant pas à cette conférence, le premier ministre a refusé de saisir une occasion d'agir et de montrer un peu de leadership.

\* \* \*

### **LE DARFOUR**

**M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, PCC):** Monsieur le Président, le Canada est déterminé à contribuer à l'instauration d'une paix durable au Darfour. Le Canada appuie fermement la résolution 1706 du Conseil de sécurité des Nations Unies, une résolution qui autorise le déploiement d'une force de l'ONU au Darfour et qui invoque « la responsabilité de protéger ».

Le Canada multiplie les efforts pour que cette position soit adoptée en tant que nouvelle norme de droit international et il condamne la violence qui continue de sévir au Darfour, en particulier les exactions contre la population civile et contre les camps de personnes déplacées par des conflits internes.

Le Canada, de concert avec les gouvernements de la région, les membres du Conseil de sécurité et des partenaires internationaux, exhorte le gouvernement du Soudan à se montrer responsable et à accepter une transition sous les auspices de l'ONU.

Notre ministre des Affaires étrangères soulèvera la question du Darfour lors de consultations bilatérales qu'il tiendra cette semaine aux Nations Unies. Depuis 2004, le Canada a apporté une contribution de 320 millions de dollars pour appuyer la Mission africaine au Soudan et l'action humanitaire et diplomatique dans la région.

*Déclarations de députés*

[Français]

**LA FÉDÉRATION DES FEMMES DU QUÉBEC**

**Mme Maria Mourani (Ahuntsic, BQ):** Monsieur le Président, je salue aujourd'hui la Fédération des femmes du Québec (FFQ). Il y a 40 ans, à l'initiative de Mme Thérèse Casgrain, des Québécoises déterminées à faire en sorte que toutes les femmes du Québec bénéficient des mêmes droits que ceux accordés aux hommes ont fondé la Fédération des femmes du Québec, en mars 1966.

Vendredi dernier, la FFQ a fêté son 40<sup>e</sup> anniversaire en se rappelant le chemin parcouru tant en éducation, en santé, au travail, qu'en matière de droits civiques. N'oublions pas qu'en 1972, la FFQ a soutenu l'élection de femmes du Québec en ce Parlement. Cette année-là, le Québec a élu les trois premières femmes du Parlement, Mmes Monique Bégin, Jeanne Sauvé et Albanie Morin.

La société québécoise a bénéficié des luttes qui ont été menées, et beaucoup reste à faire. Encore aujourd'hui, de nombreuses inégalités économiques et sociales subsistent.

Saluons la Fédération des femmes du Québec qui, en continuant son oeuvre, nous interpelle pour la justice, l'égalité et la dignité au Québec, au Canada et dans le monde.

\* \* \*

[Traduction]

**FORT MACLEOD**

**M. Ted Menzies (Macleod, PCC):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de prendre la parole aujourd'hui à la Chambre afin de souligner un grand événement pour la municipalité de Fort Macleod, dans ma circonscription.

Fort Macleod a été choisie parmi 29 autres villes et municipalités de l'Alberta afin d'accueillir le nouveau centre de formation de policiers et d'agents de la paix de l'Alberta. Ce centre sera unique au Canada, car il sera à la fois un centre de formation centralisé à l'intention des aspirants policiers municipaux et agents de la paix et un centre de perfectionnement pour l'ensemble des policiers et agents de la paix de l'Alberta.

Fort Macleod jouit d'une longue et fière réputation de maintien de la paix, depuis 1874 en fait, alors que la Police à cheval du Nord-Ouest y construisait un casernement. Ce nouveau centre de formation viendra donner un nouveau souffle à la municipalité de Fort Macleod tout en offrant aux policiers agents de la paix de l'Alberta la formation dont ils ont besoin pour servir et protéger nos collectivités.

J'aimerais féliciter le maire Patience et les citoyens de Fort Macleod. J'espère avoir bientôt le plaisir d'accueillir les nouveaux policiers et agents de la paix qui viendront en formation à Fort Macleod.

\* \* \*

**L'AFGHANISTAN**

**M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.):** Monsieur le Président, la semaine dernière, j'ai reçu un coup de fil d'un soldat canadien, le sergent Frank Bird, du régiment Princess Louise Fusiliers. Ce Canadien, qui est au service de son pays depuis 32 ans, est revenu d'Afghanistan dernièrement.

Il m'a appelé pour me parler du précieux travail accompli par le Canada pour la reconstruction de l'Afghanistan. Selon lui, nos efforts pour soutenir la reconstruction, offrir de l'aide humanitaire et assurer la sécurité font une différence dans la vie des gens ordinaires, dans cette région troublée du monde.

Les députés à la Chambre, comme tous les Canadiens, ont des points de vue qui diffèrent quant au rôle que nous devrions jouer dans ce pays. Je sais cependant que tous les députés appuient nos militaires et qu'ils respectent leurs efforts et leur courage.

En ce jour où nous déplorons de nouvelles pertes en Afghanistan, le sergent Frank Bird nous rappelle que nos efforts ne sont pas inutiles et que nous faisons réellement une différence pour la population afghane.

Une nation reconnaissante salue ses membres qui ont fait le sacrifice ultime, ceux qui, comme Frank Bird, ont servi le pays et continueront à le faire, et tous ceux qui les suivront dans cette entreprise de bâtir un monde plus pacifique. Je crois que nous pouvons tous être fiers de ce qu'ils font. Je remercie le sergent Frank Bird.

\* \* \*

● (1410)

**LE BOIS D'OEUVRE**

**M. Richard Harris (Cariboo—Prince George, PCC):** Monsieur le Président, c'est troublant de voir les députés libéraux de la Colombie-Britannique refuser d'accorder leur appui à la nouvelle entente sur le bois d'oeuvre.

Cette entente obtenue par notre gouvernement conservateur mettra un terme au différend et permettra à notre industrie forestière de savoir à quoi s'en tenir.

La Colombie-Britannique et d'autres provinces intéressées se sont jointes à la grande majorité des entreprises de l'industrie du bois d'oeuvre pour appuyer cette entente, mais les députés libéraux de la Colombie-Britannique ont choisi d'appuyer l'incertitude, les pertes d'emplois dans cette industrie, la fermeture prévisible de scieries et le harcèlement constant par la coalition américaine des producteurs de bois d'oeuvre.

Le ministre des Forêts de la Colombie-Britannique a demandé aux députés libéraux d'appuyer l'entente parce qu'elle est avantageuse pour sa province et pour le Canada.

J'exhorte les députés libéraux de la Colombie-Britannique à appuyer les travailleurs forestiers et leurs familles ainsi que l'industrie forestière. Ainsi ils appuieraient également leur province et leur pays. Je les exhorte à cesser de faire de la politicaillerie et à se ranger du côté des défenseurs de cette magnifique entente sur le bois d'oeuvre.

\* \* \*

**LE SAUMON SAUVAGE**

**Mme Catherine Bell (Île de Vancouver-Nord, NPD):** Monsieur le Président, le saumon sauvage fait partie intégrante de la culture de l'Île de Vancouver-Nord. Des programmes bien gérés de mise en valeur du saumon, d'évaluation des stocks, de gestion de l'habitat, d'application de la loi et de recherche sur les pêches contribuent tous à la constitution et au maintien de stocks de saumon sain. Or, la capacité du MPO de gérer ces programmes de base a été gravement compromise par les compressions libérales et la privatisation.

Alors qu'un élément aussi déterminant de notre culture et de notre économie côtières est en danger, le gouvernement conservateur ne trouve rien à dire et continue de céder nos ressources au secteur privé, sans qu'il soit fait mention de quelque montant dans le budget.

*Déclarations de députés*

Nous avons besoin d'une stratégie de renouvellement des pêches de saumon sauvage sur la côte ouest qui se fonde sur un solide appui du secteur public à l'égard des programmes de pêches, sur le renouvellement du financement destiné au programme de mise en valeur des salmonidés, sur la reconnaissance de la place qu'occupe le saumon dans la culture autochtone, sur le financement intégral de la modernisation d'écloseries et de la construction de nouvelles écloseries ainsi que sur le maintien du statut de ressource naturelle publique dont jouit le saumon, afin d'assurer l'avenir de nos collectivités.

\* \* \*

**LE CANCER DU SEIN**

**L'hon. Judy Sgro (York-Ouest, Lib.):** Monsieur le Président, le Week-end pour vaincre le cancer du sein, marche de 60 kilomètres en deux jours dans les quartiers de Toronto, s'est déroulé du 8 au 10 septembre 2006.

Il a permis de recueillir des fonds au profit de l'hôpital Princess Margaret afin de financer d'importantes activités de recherche et d'éducation, des services et des traitements liés au cancer du sein. L'hôpital a annoncé que les 5 382 participants à la marche ont ainsi recueilli 17,2 millions de dollars pour la recherche sur le cancer du sein à Toronto.

Ce week-end, inscrit sous le signe de l'espoir, a été consacré à honorer la mémoire des vies perdues, à célébrer les survivantes et à faire en sorte que des personnes qui en ont désespérément besoin aient accès à des traitements.

Une Canadienne sur neuf recevra un diagnostic de cancer du sein au cours de sa vie. Le Week-end pour vaincre le cancer du sein est une occasion de contribuer concrètement à la lutte contre cette maladie. C'est l'occasion de devenir le héros ou l'héroïne d'une personne qu'on aime ou de quelqu'un qu'on ne rencontrera peut-être jamais.

\* \* \*

*[Français]***THE GLOBE AND MAIL**

**M. Maka Kotto (Saint-Lambert, BQ):** Monsieur le Président, le Bloc québécois dénonce avec force les affirmations de la journaliste du *Globe and Mail*, Jan Wong, des affirmations parues dans l'édition de samedi 16 septembre.

Prétendre qu'il puisse y avoir un lien quelconque de cause à effet entre l'épisode dramatique du Collège Dawson et la Loi 101, loi qualifiée d'infâme par la journaliste, relève d'un délire diffamatoire déconnecté de la réalité québécoise.

Le Québec est une société inclusive, accueillante où il est agréable de vivre. En tant qu'immigrant, je m'y suis moi-même senti très rapidement le bienvenu et je déplore qu'on puisse remettre en question l'ouverture du peuple québécois.

Après le texte sur le Québecistan de Barbara Kay, il nous apparaît évident qu'on tolère un peu trop facilement au Canada anglais le « Québec bashing ».

Ainsi, j'invite le gouvernement conservateur ainsi que les autres partis d'opposition à dénoncer sans plus tarder ces propos inadmissibles qui remettent en question les choix de la société québécoise, ses valeurs et leur fondement.

● (1415)

*[Traduction]***LES ÉLECTIONS AU NOUVEAU-BRUNSWICK**

**M. Paul Zed (Saint John, Lib.):** Monsieur le Président, hier soir, les gens du Nouveau-Brunswick ont remporté une grande victoire: au terme d'une campagne électorale ardue, Shawn Graham et le Parti libéral formeront un gouvernement majoritaire.

*[Français]*

De toute évidence, les électeurs du Nouveau-Brunswick souhaitent un changement, et les libéraux de Shawn Graham ont justement un grand projet porteur d'espoir et de prospérité placé sous le signe de l'égalité des chances.

*[Traduction]*

Shawn Graham s'est engagé à redonner la priorité à la création d'emplois, à faire en sorte que le Nouveau-Brunswick soit un chef de file en matière de conservation et de production d'énergie, à renforcer les établissements scolaires et à appuyer les enseignants, à améliorer la santé et le bien-être des Néo-Brunswickois, à prendre de véritables mesures contre la pauvreté, à se pencher sur les besoins en matière de logement abordable et à assumer ses responsabilités environnementales, en commençant par l'assainissement du port de Saint John.

Au nom de l'ensemble du caucus libéral fédéral, j'offre mes sincères félicitations et mes meilleurs vœux à Shawn Graham.

\* \* \*

**LE BOIS D'OEUVRE**

**M. Daryl Kramp (Prince Edward—Hastings, PCC):** Monsieur le Président, j'aimerais remercier certains députés d'en face, notamment les députés de Thunder Bay—Rainy River, Thunder Bay—Superior- Nordet Eglinton—Lawrence qui se sont élevés au-dessus de la politique partisane et ont exprimé leur intention de voter en faveur de l'accord sur le bois d'oeuvre.

Comment se fait-il alors que d'autres libéraux s'opposent à cet accord qu'appuient non seulement les provinces mais aussi l'industrie?

Le député de Thunder Bay—Rainy River soutient que cet accord évitera la fermeture de davantage de scieries et la perte de plus d'emplois dans l'industrie. Pour sa part, le député d'Eglinton—Lawrence affirme que si les libéraux n'appuient pas cette entente, cela pourrait leur faire perdre les derniers appuis qu'ils ont au Canada rural. Quant au député de Thunder Bay—Superior-Nord, il a critiqué ses propres collègues, en demandant comment ils peuvent se montrer si déloyaux et voter contre cet accord alors que le secteur forestier fait notre vitalité?

Comment est-il possible que certains libéraux n'appuient pas un accord qui de toute évidence sert le meilleur intérêt du Canada, alors que certains de leurs collègues y souscrivent maintenant? J'exhorte les députés de tous les partis représentés à la Chambre à mettre la politiaillerie de côté et à appuyer cet important accord.

## QUESTIONS ORALES

[Français]

### LE REGISTRE DES ARMES À FEU

**L'hon. Lucienne Robillard (Westmount—Ville-Marie, Lib.):** Monsieur le Président, 24 heures à peine après que le gouvernement conservateur minoritaire eut nié l'utilité du registre des armes à feu, nous apprenons que la Sûreté du Québec l'a utilisé lors de l'arrestation d'un adolescent de Hudson qui aurait fait des menaces dans Internet. Nous avons la preuve, encore une fois, que ce registre peut être un outil utile et efficace.

Le premier ministre va-t-il changer d'idée, s'engager à maintenir le registre et ainsi, peut-être même éviter une autre tragédie?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, la police a arrêté cet homme parce qu'il a fait des menaces. Comme je l'ai dit à plusieurs reprises, ce gouvernement a l'intention de prendre les actions nécessaires pour assurer la sécurité de la population. Malheureusement, le bilan montre clairement que le registre n'a pas empêché une tragédie comme celle du Collège Dawson.

**L'hon. Lucienne Robillard (Westmount—Ville-Marie, Lib.):** Monsieur le Président, peut-on regarder les faits au lieu de se baser sur une idéologie pour prendre des décisions? Si le projet de loi du gouvernement conservateur minoritaire était en vigueur aujourd'hui, l'arme de chasse de calibre 12 trouvée à Hudson, hier, n'aurait pas été enregistrée.

Devant tous les groupes et les preuves qui plaident en faveur du maintien du registre, le premier ministre peut-il expliquer les véritables raisons qui l'empêchent de voir la vérité en face?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, je pense que tout le monde comprend que, malheureusement, qu'une arme à feu ait été enregistrée ou non, on peut tuer quelqu'un avec une telle arme. Il est nécessaire d'examiner les faits de la situation. J'ai demandé à la GRC de nous rapporter les faits et nous proposerons des actions afin d'assurer plus de sécurité à la population, à l'avenir.

• (1420)

[Traduction]

**L'hon. Lucienne Robillard (Westmount—Ville-Marie, Lib.):** Monsieur le Président, le gouvernement conservateur minoritaire parle seulement de peines et n'accorde aucune importance à la prévention. Hier, en réponse à une question sur la fusillade au Collège Dawson, le premier ministre a laissé entendre qu'une mesure législative imposant des peines minimales obligatoires aurait empêché cette tragédie.

Peut-il expliquer comment des peines minimales obligatoires auraient empêché la fusillade au Collège Dawson?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, je n'ai jamais rien dit de tel. Ce que j'ai dit, c'est que le gouvernement et moi-même, en tant que père d'enfants qui vont à l'école, sommes manifestement très inquiets de constater que les lois existantes sur le contrôle des armes à feu, mises en place par les libéraux, ont permis qu'une personne instable se procure tout un arsenal et se présente dans une école armée jusqu'aux dents. Nous examinerons les faits et verrons ce que nous pouvons faire pour minimiser la possibilité que cela ne se produise de nouveau à l'avenir.

### Questions orales

J'ai aussi dit que le gouvernement précédent, au lieu de se préoccuper des déséquilibrés ou des criminels, s'en est simplement pris aux agriculteurs.

**L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.):** Monsieur le Président, le premier ministre s'intéresse aux faits. Voyons un peu certains de ces faits.

Le premier ministre avait tort lorsqu'il a dit que le registre des armes à feu n'empêcherait pas le genre de tragédie dont nous avons été témoins à Montréal. Hier, au Québec, les policiers se sont servis des renseignements contenus dans le registre canadien des armes à feu pour arrêter un adolescent qui planifiait d'imiter la fusillade au Collège Dawson. Le registre a donc permis d'empêcher une tragédie et de sauver des vies.

Combien d'exemples faudra-t-il donner au premier ministre avant que celui-ci ne décide d'écouter les policiers, les Canadiens, le premier ministre Charest et les parents qui veulent le maintien du registre des armes à feu parce qu'il protège...

**Le Président:** Le ministre de la Sécurité publique a la parole.

**L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, la députée d'en face a tout à fait raison de signaler que beaucoup de gens se sont prononcés sur cette question, et nous voulons tous voir un accroissement de la sécurité dans nos collectivités.

Pas plus tard qu'hier, le député libéral d'Ottawa-Sud a dit qu'il était important de ne pas oublier qu'aucun registre des armes d'épaule n'aurait pu régler le problème.

Un des candidats à la direction du Parti libéral, le député de Kings-Hants, a voté contre le registre des armes à feu et a voté contre le financement de ce registre. La députée de Newmarket—Aurora a dit que, en tant que mère, elle craignait la violence armée, et elle a voté contre le registre des armes à feu.

Nous voulons un système qui empêchera que ces armes à feu ne se retrouvent entre de mauvaises mains.

[Français]

**L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.):** Monsieur le Président, le ministre de la Sécurité publique préfère jouer à l'idéologue plutôt que de protéger les Canadiens et ce, peu importe les faits qui lui sont présentés.

Hier, les forces policières ont bien démontré l'utilité du registre des armes à feu en arrêtant un imitateur potentiel de la fusillade de Dawson avant qu'il ne passe à l'action dans son école.

Le ministre va-t-il enfin annoncer le maintien intégral du registre des armes à feu afin de protéger ses concitoyens, afin de protéger nos enfants?

**L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, j'aimerais que le débat puisse se dérouler sans attaques personnelles. J'ai des enfants; j'ai des petits-enfants. La députée dit que ce n'est qu'une position idéologique, ce n'est pas vrai.

J'applaudis les agents de police qui sont intervenus hier. Ce n'est pas grâce au registre des armes à feu, mais parce qu'ils ont découvert quelque chose. Je les applaudis aujourd'hui.

*Questions orales***MAHER ARAR**

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Monsieur le Président, dans son rapport rendu public hier, le commissaire Dennis O'Connor a innocenté Maher Arar et a blâmé sévèrement la GRC pour son travail dans ce dossier. L'enquête a démontré que la GRC a transmis de l'information inexacte aux autorités américaines, ce qui a contribué au renvoi de Maher Arar en Syrie, où il a été emprisonné et torturé pendant près d'un an. Le commissaire recommande au gouvernement canadien de dédommager M. Arar pour les préjudices et les dommages subis.

Le commissaire O'Connor ayant blanchi Maher Arar et rétabli sa réputation, le premier ministre a-t-il l'intention de faire sa part en indemnisant M. Arar?

• (1425)

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, nous avons reçu le rapport du juge O'Connor et nous avons l'intention de suivre ses recommandations. Nous préparons notre réponse aussi rapidement que possible. Il est clair que M. Arar a subi une injustice, et ce gouvernement a l'intention d'agir.

**M. Gilles Duceppe (Laurier—Sainte-Marie, BQ):** Le premier ministre nous dit que le gouvernement a l'intention d'agir. Va-t-il également formuler une plainte officielle aux autorités américaines et syriennes pour le traitement réservé à M. Arar? A-t-il l'intention de profiter de sa visite aux Nations Unies pour porter plainte auprès des États-Unis et de la Syrie?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, comme je viens de le dire, nous avons l'intention d'agir. Nos actions seront basées sur des recommandations du rapport du juge O'Connor. Je dois souligner que ces événements se sont passés durant le mandat de l'ancien gouvernement.

**M. Michel Gauthier (Roberval—Lac-Saint-Jean, BQ):** Monsieur le Président, la GRC s'est comportée d'une façon tout à fait inacceptable dans le dossier de Maher Arar. Elle a fabriqué des preuves, elle s'est comportée d'une façon incroyable. Elle a créé un coupable de toutes pièces.

J'entends bien que le gouvernement implantera les recommandations du rapport O'Connor, mais je demande au gouvernement s'il a l'intention d'assurer un suivi, de faire rapport à la Chambre pour ne pas que les recommandations soient confiées à la GRC et que tout reste lettre morte au sein de l'administration.

**L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, le juge O'Connor a fait beaucoup de recommandations. Nous les avons lues et nous sommes d'accord avec elles. Nous agirons.

**M. Michel Gauthier (Roberval—Lac-Saint-Jean, BQ):** Monsieur le Président, je comprends que le gouvernement agira, le contraire serait pour le moins étonnant. La GRC s'est rendue coupable des pires abus. Il s'agit de la police du gouvernement et elle a créé des coupables de toutes pièces. C'est inacceptable. Les gens sont inquiets. Aujourd'hui dans les lignes ouvertes, les citoyens sont préoccupés. Il s'agissait tantôt de Maher Arar, qui sera le prochain? Quelles garanties formelles le gouvernement nous donnera-t-il que les recommandations seront appliquées et que plus jamais la police du gouvernement ne pourra agir de cette façon?

**L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, les recommandations du juge O'Connor nous préoccupent. Il a dit que certaines choses n'étaient pas appropriées, mais il a aussi dit que la GRC n'avait pas agi de mauvaise foi. Nous

suivrons donc les recommandations. Nous sommes d'accord avec elles et nous agirons.

[Traduction]

**L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD):** Monsieur le Président, le rapport du juge O'Connor a finalement blanchi M. Maher Arar, qui pourra maintenant rétablir sa réputation.

Nous avons appris que sa déportation vers la Syrie et que l'année d'enfer qu'il a vécue par la suite étaient le résultat de renseignements subjectifs et carrément faux fournis par la GRC.

Ce pays doit beaucoup à Maher Arar. Son pays lui doit des excuses.

Est-ce que le premier ministre va présenter à Maher Arar et à sa famille ses excuses au nom de tous les Canadiens?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, comme je l'ai dit il y a un instant, je crois qu'il est clair, à la lecture du rapport du juge O'Connor, que M. Arar a été victime d'une terrible injustice. Nous savons tous que cette injustice a eu lieu sous le gouvernement précédent.

Le gouvernement a pris connaissance du rapport, qui contient une série de recommandations. Comme je l'ai dit, le gouvernement donnera promptement suite à ces recommandations.

[Français]

**L'hon. Jack Layton (Toronto—Danforth, NPD):** Monsieur le Président, le Canada doit évidemment des excuses à M. Arar et à toute sa famille.

Il a souffert de torture. Il a été éloigné de sa famille. Il a été humilié. Il a été traîné dans la boue parce que le Canada l'a laissé tomber.

Pourquoi le premier ministre refuse-t-il de se lever en cette Chambre, et au nom du gouvernement du Canada, au nom de tous les citoyens et citoyennes du Canada, pourquoi ne pas s'excuser à Maher Arar, aujourd'hui?

• (1430)

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, comme je viens de le dire, j'accepte le fait qu'il y a une grande injustice envers M. Arar.

Le juge O'Connor a recommandé plusieurs actions. Le gouvernement basera ses actions sur ses recommandations. Je comprends aussi que M. Arar a intenté une poursuite contre le gouvernement fédéral. Je m'attends évidemment à des discussions entre les avocats afin d'assurer un résultat satisfaisant pour M. Arar.

\* \* \*

[Traduction]

**LA DÉFENSE NATIONALE**

**L'hon. Ujjal Dosanjh (Vancouver-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, dans une entrevue qu'il a accordée hier, le premier ministre a déclaré que pendant la majeure partie des 30 ou 40 dernières années, les Canadiens étaient réticents à prendre des engagements internationaux et n'avaient pas fait leur juste part.

Comment le premier ministre ose-t-il minimiser la contribution des soldats canadiens à Chypre, en Haïti, au Rwanda, en Bosnie et au Kosovo?



*Questions orales*

Le premier ministre va-t-il avoir le courage de présenter des excuses à tous les anciens combattants qui ont si bien servi leur pays au fil des ans?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, je parlais plus particulièrement du rôle du Canada au sein de l'OTAN, car, comme nous le savons, les gouvernements libéraux nous ont heureusement placés parmi les derniers ...

**Des voix:** Oh, oh!

**Le très hon. Stephen Harper:** ...en ce qui concerne nos engagements à l'égard de l'OTAN...

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Le très honorable premier ministre a la parole et il est difficile de l'entendre.

**Le très hon. Stephen Harper:** Monsieur le Président, je vais répéter ce que je viens de dire. Pendant des décennies, sous le gouvernement libéral, nous étions parmi les derniers en ce qui concerne notre contribution à l'OTAN. Il est évident que la situation a changé. Nous jouons maintenant un rôle de premier plan.

Ce que le parti d'en face, et plus particulièrement son soi-disant porte-parole en matière de défense, devrait faire, c'est appuyer nos troupes qui mènent cette mission de l'OTAN.

**L'hon. Ujjal Dosanjh (Vancouver-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, le premier ministre a déclaré hier soir sur les ondes du réseau national de télévision que malgré tout, les pertes qu'elle subissait rendait d'une certaine façon notre armée encore meilleure.

Le premier ministre pourrait-il expliquer aux Canadiens ce qu'il voulait dire par là?

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** Je suis persuadé que le ministre de la Défense nationale se réjouit de cette réaction enthousiaste, mais nous voudrions entendre le ministre.

**L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC):** Monsieur le Président, je trouve répréhensible que le député d'en face, qui a voté contre nos troupes en Afghanistan et qui tient sans cesse des propos ambigus au sujet de l'appui à nos militaires, parle de notre armée. Notre gouvernement apporte un appui indéfectible à notre armée, et nos militaires le savent pertinemment. Ce sont nos vis-à-vis qui refusent de le faire.

[Français]

**L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.):** Monsieur le Président, le premier ministre a finalement eu du temps à donner aux médias, hier. Dans une performance digne de Guy Fournier à *Tout le monde en parle*, il a été non seulement méprisant pour nos Forces armées et nos vétérans, mais pour le peuple canadien tout entier.

Le ministre de la Défense nationale, qui a déjà servi sous notre drapeau, croit-il, comme son premier ministre, que le Canada n'a pas pris ses responsabilités en matière de maintien de la paix au cours des 30 ou 40 dernières années et, pire encore, que nous laissons les autres pays prendre les devants? Que va-t-il dire aux familles des 25 soldats tués en Bosnie?

[Traduction]

Ils étaient réticents.

[Français]

C'est honteux! Nous attendons des excuses de ce premier ministre.

[Traduction]

**L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC):** Monsieur le Président, au cours des 12 ou 13 dernières années, le gouvernement précédent a retiré à notre armée toutes ses ressources, il l'a affaiblie, il lui a demandé de réaliser des missions au-delà de ses capacités et a mis ses ressources à rude épreuve. Notre gouvernement a modifié cette situation. Il appuie notre armée et il continuera de le faire à l'avenir.

\* \* \*

● (1435)

[Français]

**L'AFGHANISTAN**

**L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.):** Monsieur le Président, puisque le premier ministre n'a pas le courage de s'excuser, nous, nous rendons hommage à nos vétérans et à nos troupes.

Nous apprenons maintenant que la stratégie de sortie de notre gouvernement pour l'Afghanistan n'est rien de moins que le succès total. Le premier ministre a clamé hier que nous sommes en guerre. On laisse maintenant entrevoir que nous demeurerons aussi longtemps que nécessaire. Le premier ministre a aussi dit qu'il se sentait mal à l'aise parce que les Canadiens n'ont pas compris le danger de la mission.

Cette nouvelle approche fait-elle partie des 5 millions de dollars de l'ACDI investis pour changer l'image de la mission en Afghanistan?

[Traduction]

**L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement précédent a envoyé nos troupes à Kandahar et leur a donné un mandat dans cette région. Le gouvernement savait dans quoi il nous embarquait, mais il a omis d'en aviser le public. Nous devons maintenant mener des opérations de combat à Kandahar et ce sont les libéraux qui nous ont mis dans cette situation.

[Français]

**M. Claude Bachand (Saint-Jean, BQ):** Monsieur le Président, le gouvernement a obtenu un mandat jusqu'en 2009 pour la mission de l'armée canadienne en Afghanistan. Or le premier ministre a laissé entendre que ce mandat pourrait éventuellement être prolongé au-delà de 2009. Quelle présomption, quelle prétention de la part d'un premier ministre à la tête d'un gouvernement minoritaire de même évoquer dès maintenant la possibilité de prolonger cette mission!

Le premier ministre se rend-il compte qu'il est en train de prendre des engagements alors même que la mission actuelle est un sérieux défi pour l'armée canadienne?

[Traduction]

**L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC):** Monsieur le Président, le Canada et l'OTAN se retireront de l'Afghanistan quand nous aurons l'assurance que la situation du pays sur les plans de la gouvernance, du développement et de la sécurité est satisfaisante et permanente.

[Français]

**Mme Vivian Barbot (Papineau, BQ):** Monsieur le Président, le ministre des Affaires étrangères a commencé à placer ses conditions pour un retrait des troupes canadiennes en Afghanistan après 2009. Il a parlé, entre autres, d'implantation d'une véritable démocratie et de frontières étanches.

*Questions orales*

Le gouvernement ne tient-il pas pour acquis beaucoup trop rapidement qu'il aura l'appui de la Chambre des communes pour une mission qu'il pourrait vouloir prolonger alors que, dans les faits, la mission actuelle est déjà suffisamment problématique?

[Traduction]

**L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC):** Monsieur le Président, il y a quelques mois, la Chambre a autorisé la prolongation de la mission jusqu'en septembre 2009. Nous sommes persuadés que la Chambre appuiera toutes nos opérations militaires dans l'avenir.

\* \* \*

[Français]

**LE BOIS D'OEUVRE**

**M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ):** Monsieur le Président, le ministre de l'Industrie ne prévoit aucun plan d'aide pour les travailleurs, les collectivités et les entreprises frappés par la crise du bois d'oeuvre, alors que son collègue, le ministre du Commerce international, lui, a soutenu le contraire et s'est dit ouvert à une telle mesure.

Le gouvernement peut-il nous donner l'heure juste et nous dire s'il entend retenir les éléments du plan d'aide proposé par le Bloc, notamment en permettant aux entreprises impliquées dans la transformation des ressources naturelles d'accélérer l'amortissement du matériel de production afin d'appuyer la modernisation et le développement des activités de transformation?

**L'hon. Maxime Bernier (ministre de l'Industrie, PCC):** Monsieur le Président, il me fait plaisir de répondre à la question de mon collègue du Bloc québécois, puisque cet après-midi, en cette Chambre, le Bloc québécois votera enfin avec nous pour aider les travailleurs.

Je comprends que le Bloc québécois démontrera en cette Chambre que notre parti travaille dans l'intérêt des Québécois, à l'intérieur de la fédération, et que nous sommes très utiles pour défendre les intérêts des Québécois. Peut-être que l'on démontrera l'inutilité du Bloc québécois en cette Chambre.

**M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ):** Monsieur le Président, dans le dossier du bois d'oeuvre, les compagnies ont accepté d'abandonner 1 milliard de dollars en droits perçus par les autorités américaines. Lorsqu'elles ont commencé à payer ces droits, le dollar canadien était à 63 ¢ US. Avec un dollar canadien à 90 ¢, cela signifie qu'après avoir perdu 1 milliard de dollars, elles vont encore perdre sur le taux de change.

Le gouvernement entend-il s'inspirer du plan d'action du Bloc québécois et offrir des mesures fiscales supplémentaires qui tiennent compte des pertes encourues par les compagnies à ce chapitre?

● (1440)

[Traduction]

**L'hon. David Emerson (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC):** Monsieur le Président, en fait, l'accord sur le bois d'oeuvre permet aux entreprises canadiennes d'empocher plus de 5 milliards de dollars. Il apporte de la stabilité et protège les politiques provinciales de gestion des forêts.

Le gouvernement collaborera avec le secteur québécois du bois d'oeuvre et avec les autres secteurs du bois d'oeuvre du Canada afin d'assurer leur vigueur et leur prospérité futures.

**LE LOBBYING**

**L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.):** Monsieur le Président, dans sa guerre contre la tribune de la presse parlementaire, le premier ministre a recouru à ses lobbyistes, entre autres, Tim Powers, Goldy Hyder, Bill Pristanski, Deb Grey, Lisa Samson et Geoff Norquay, pour présenter sous un jour favorable le message des conservateurs, mais ce service bienveillant offert par les proches amis des conservateurs n'est pas gratuit. Ces gens se servent de leur position privilégiée pour recruter des clients dans le secteur privé.

Cela ne viole-t-il pas directement la promesse faite dans le dernier paragraphe de la page 4 du discours du Trône, à savoir éliminer le tremplin gouvernemental menant au lobbying dans le secteur privé?

**L'hon. John Baird (président du Conseil du Trésor, PCC):** Monsieur le Président, je tiens à dire très clairement dès le départ que je suis entièrement en accord avec le rapport interne du Parti libéral qui a été rendu public le 10 septembre et selon lequel le Parti libéral du Canada n'a absolument aucune crédibilité auprès des Canadiens.

Examinons le bilan de ce parti lorsqu'il était au pouvoir. Qui siège parmi les membres de l'équipe de transition de l'ancien premier ministre libéral? Francis Fox, un lobbyiste enregistré. Comment les libéraux ont-ils réagi à cela? Ils l'ont nommé au Sénat, avec son ami lobbyiste, Dennis Dawson.

Le député de Wascana devrait présenter ses excuses aux Canadiens pour ces manquements à l'éthique qui ont été commis sous le régime libéral.

**L'hon. Ralph Goodale (Wascana, Lib.):** Monsieur le Président, à mon avis, le ministre proteste trop.

À propos de gouvernements précédents, nous avons là le ministre qui a présidé à un cafoillage informatique de 500 millions de dollars pendant qu'il était au service de Mike Harris, en Ontario. Nous avons là le ministre qui ne pouvait même pas lire son propre projet de loi sur l'électricité lorsqu'il était ministre de l'Énergie. Nous avons là le ministre qui a gaspillé près de 2 millions de dollars provenant de l'argent des contribuables pour faire de la publicité partisane. Nous avons là le ministre qui a approuvé une dépense de 48 ¢ pour un beignet. Nous avons là le ministre qui a dépensé 5 000 \$ pour polir son image.

Quand va-t-il joindre le geste à la parole?

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Les députés veulent sûrement tous entendre la réponse du président du Conseil du Trésor. Il a maintenant la parole. Un peu d'ordre, je vous prie.

**L'hon. John Baird (président du Conseil du Trésor, PCC):** Monsieur le Président, je dirai au député de Wascana que j'ai peut-être commis des erreurs, mais je ne l'ai jamais fait intentionnellement, et le député ne peut pas en dire autant.

Le député de Wascana pourrait peut-être nous dire où en est l'enquête de la GRC au sujet de la fuite concernant les fiducies de revenu.

\* \* \*

**LES MARCHÉS DE L'ÉTAT**

**M. Mark Holland (Ajax—Pickering, Lib.):** Monsieur le Président, le ministre est de toute évidence très désespéré pour affirmer une telle chose. Il a peut-être oublié de prendre son Ritalin aujourd'hui.

*Questions orales*

Le printemps dernier, j'ai demandé au président du Conseil du Trésor pourquoi il avait récompensé une personne membre de l'équipe de transition conservatrice et amie du premier ministre en lui accordant sans appel d'offres un gros contrat de conseil en relations publiques se rapportant à la prétendue loi sur la responsabilité. Le ministre a répondu que ce contrat avait été annulé et que l'argent avait été remboursé.

Nous apprenons aujourd'hui que ce n'est pas le cas. Grâce à l'accès à l'information, nous avons appris que le ministre a versé 13 462 \$ à Marie-Josée Lapointe pour deux semaines de travail. C'est ce contrat qu'il nous avait dit avoir annulé.

Il est temps que le ministre joue franc jeu et exige que toute la somme, jusqu'au dernier sou, soit remboursée aux contribuables canadiens.

• (1445)

**L'hon. John Baird (président du Conseil du Trésor, PCC):** Monsieur le Président, si on vérifie au compte rendu, je crois que l'on verra clairement que j'ai assumé l'entière responsabilité de ce qui s'est passé au sein de mon ministère et que l'on a mis fin au contrat sur-le-champ. L'affaire est classée.

Le député pourrait peut-être nous dire s'il est d'accord avec le sénateur libéral Larry Campbell. Lorsque l'on a demandé au comité sénatorial de siéger au cours de l'été, le sénateur a demandé: « Mais pourquoi voudrions-nous siéger en été? » Eh bien, je vous dis pourquoi: c'est pour offrir aux Canadiens un gouvernement responsable. Nous voulons adopter la Loi fédérale sur la responsabilité.

Le député ne devrait pas se cacher derrière ses collègues au Sénat libéral, mais il devrait leur dire de se mettre au travail et d'adopter le projet de loi.

**M. Mark Holland (Ajax—Pickering, Lib.):** Monsieur le Président, le ministre esquive constamment les questions. Je sais qu'il a pris quelques mauvaises habitudes lorsqu'il était en train de détruire l'Ontario avec Mike Harris, mais crier et citer des faits sans rapport avec le sujet n'a rien à voir avec la responsabilité.

Le fait est qu'il était inacceptable d'accorder ce contrat à une initiée du Parti conservateur et elle n'aurait pas dû toucher un seul sou, point à la ligne.

Si le ministre n'a pas l'intention de demander à Mme Lapointe de rembourser l'argent, sera-t-il assez responsable pour le rembourser lui-même?

**L'hon. John Baird (président du Conseil du Trésor, PCC):** Monsieur le Président, dès que la question a été portée à mon attention, le contrat a été annulé et les travaux ont pris fin. Cela fixe à un niveau élevé les normes d'éthique du nouveau gouvernement du Canada.

Je dirai au député qu'il pourrait peut-être demander au Parti libéral de rembourser tout l'argent, les milliers de dollars, les 7 000 \$ que contenait chacune des enveloppes. Quand l'argent que le Parti libéral et le gouvernement libéral ont volé aux Canadiens sera-t-il remboursé? Le député devrait prendre ses responsabilités, faire ce qu'il doit faire et rembourser l'argent.

\* \* \*

[Français]

**LA SOCIÉTÉ RADIO-CANADA**

**M. Luc Harvey (Louis-Hébert, PCC):** Monsieur le Président, la ministre du Patrimoine canadien et de la Condition féminine peut-elle nous indiquer si M. Guy Fournier, le président du Conseil

d'administration de la Société Radio-Canada, possède toujours la confiance du gouvernement pour continuer dans ses fonctions, étant donné ses récentes déclarations publiques dans les médias?

[Traduction]

**L'hon. Bev Oda (ministre du Patrimoine canadien et de la Condition féminine, PCC):** Monsieur le Président, c'est l'ancien gouvernement libéral qui avait nommé M. Fournier à la présidence de la Société Radio-Canada. Le nouveau gouvernement du Canada a de moins en moins confiance en lui.

Je voudrais informer la Chambre que j'ai reçu la démission volontaire de M. Fournier, laquelle entre en vigueur aujourd'hui. Cela permettra au nouveau gouvernement de procéder à une nomination qui reflètera l'importance que nous accordons au rôle du président du conseil d'administration de la Société Radio-Canada.

\* \* \*

**L'ENQUÊTE SUR L'AFFAIRE MAHER ARAR**

**Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD):** Monsieur le Président, pendant quatre longues années, Maher Arar et Monia Mazigh ont vécu un cauchemar inimaginable. Il est raisonnable que le gouvernement prenne le temps nécessaire pour étudier les 23 recommandations du juge O'Connor, mais il l'est beaucoup moins de ne pas présenter tout de suite des excuses officielles à Maher Arar et à sa famille.

Le juge O'Connor a conclu que les enquêteurs canadiens ont déployé de grands efforts pour trouver des renseignements pouvant impliquer Arar dans des activités terroristes. Ils n'en ont trouvé aucun. Maintenant, c'est le premier ministre qui se cache derrière les avocats.

Pourquoi le gouvernement ne veut-il pas agir comme il se doit, pourquoi ne se décide-t-il pas tout de suite à présenter des excuses à M. Arar et à l'indemniser équitablement?

**L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, je veux encore une fois remercier le juge O'Connor et tous ceux qui ont travaillé sur ce rapport. Il a fallu deux ans et demi pour rédiger le rapport, qui a 1 400 pages et 320 000 mots. Ce n'est qu'hier qu'il a été déposé.

Nous avons eu le temps d'examiner les recommandations, et nous y donnerons suite. Nous sommes conscients des préoccupations concernant M. Arar et du fait qu'il a actuellement des avocats. Les avocats du gouvernement sont en discussion avec eux. Nous avons l'intention de prendre des mesures dans ce dossier.

• (1450)

**Mme Alexa McDonough (Halifax, NPD):** Monsieur le Président, il est inconcevable qu'on invoque les avocats au sujet des excuses et de l'indemnisation. Le gouvernement doit faire deux choses aujourd'hui même s'il veut vraiment redresser le tort énorme qu'on a fait à Maher Arar.

Tout d'abord, il doit présenter des excuses sans équivoque, et non se limiter à exprimer sa tristesse et ses regrets. Il ne doit pas se cacher derrière les avocats. Il doit présenter des excuses pour le traitement atroce qu'on a fait subir à Maher Arar et à sa famille. Ensuite, le gouvernement doit convenir d'une indemnisation.

Pourquoi ne pas charger immédiatement le juge O'Connor de recommander une indemnisation obligatoire pour toute l'horreur connue par Arar et sa famille? Le premier ministre va-t-il agir avec honneur et accepter aujourd'hui même de...

**Le Président:** Le ministre de la Sécurité publique a la parole.

*Questions orales*

**L'hon. Stockwell Day (ministre de la Sécurité publique, PCC):** Monsieur le Président, j'ai déjà dit que nous donnerions suite aux recommandations du juge O'Connor. Le juge O'Connor n'a pas recommandé d'être lui-même chargé d'une autre enquête sur l'indemnisation ou toute autre question.

En fait, le juge O'Connor a dit lui-même — avec une grande sincérité, dois-je ajouter — que toute cette affaire était regrettable. Nous avons dit la même chose. Ce sont ses propres paroles, prononcées avec sincérité et émotion. Nous croyons qu'elles sont tout à fait indiquées.

\* \* \*

**LE BOIS D'OEUVRE**

**L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.):** Monsieur le Président, en vertu de l'entente boiteuse sur le bois d'oeuvre, des droits à l'exportation injustes et écrasants permettront au gouvernement de percevoir 15 ¢ sur chaque dollar de bois d'oeuvre canadien exporté aux États-Unis. Cette même entente interdit que cet argent soit investi dans l'industrie qu'elle estropie.

Le ministre peut-il nous expliquer dans quelle mesure il pense que cette nouvelle vache à lait nuira à l'industrie canadienne du bois d'oeuvre?

**L'hon. David Emerson (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC):** Monsieur le Président, le député devrait savoir, s'il a vraiment lu l'entente sur le bois d'oeuvre, que la totalité des recettes sur la taxe à l'exportation moins les dépenses administratives liées à l'entente reviendra aux provinces.

En vertu de l'entente, les provinces pourront maintenir de nombreuses pratiques de gestion des forêts. Elles pourront faire appel à des mesures de soutien qui ne sont pas propres à l'industrie du bois. Nous avons reçu des dizaines de lettres du Canada atlantique et les quatre provinces de l'Atlantique appuient cette...

**Le Président:** Le député de Beauséjour a la parole.

**L'hon. Dominic LeBlanc (Beauséjour, Lib.):** Monsieur le Président, non seulement les droits perçus par les États-Unis étaient illégaux mais, en plus, les tribunaux commerciaux américains ont déclaré qu'on ne pouvait s'en servir pour récompenser les entreprises de bois d'oeuvre américaines.

Le gouvernement n'a pas seulement l'intention de donner un pourboire d'un milliard de dollars aux États-Unis, il veut aussi percevoir des milliards de dollars de plus au cours des prochaines années en imposant une taxe de 15 p. 100 à sa propre industrie du bois d'oeuvre.

Le ministre du Commerce international s'était fait le chantre du premier procès canadien contre les droits illégaux sur le bois d'oeuvre. Quand il a changé d'allégeance il y a quelques mois, pouvait-il s'imaginer qu'il deviendrait le larbin des républicains et qu'il ferait le sale boulot des États-Unis?

**L'hon. David Emerson (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC):** Monsieur le Président, le député devrait jouer franc jeu. Son parti était disposé à accepter beaucoup moins que ce que notre gouvernement a obtenu dans les négociations avec les États-Unis.

Le député et tous ceux qui s'opposent à l'entente sont en faveur de procès sans fins, de droits antidumping toujours croissants et de la dislocation de l'industrie du bois d'oeuvre au Canada, et particulièrement dans le Canada atlantique.

[Français]

**L'hon. Jean Lapierre (Outremont, Lib.):** Monsieur le Président, comme le disait le premier ministre hier, la coalition Harper-Duceppe-Bush force l'adoption d'une entente sur le bois-d'oeuvre en mettant le fusil sur la tempe des entreprises canadiennes.

Une des plus importantes entreprises québécoises, Domtar, est toujours opposée à l'entente Harper-Duceppe-Bush et croit que l'entente est mauvaise pour...

**Des voix:** Oh, oh!

**Le Président:** À l'ordre.

L'honorable député sait bien qu'il ne peut pas utiliser les noms des députés en Chambre. Je crains que les noms qu'il a mentionnés soient ceux de députés de cette Chambre. Il doit alors changer la formulation de sa question afin qu'elle s'accorde avec les règlements de la Chambre.

• (1455)

**L'hon. Jean Lapierre:** Monsieur le Président, je ne faisais que citer le nom d'un nouveau club.

Pourquoi le gouvernement minoritaire impose-t-il une surtaxe-punition de 19 p. 100 aux entreprises qui ne pensent pas comme lui et qui n'ont pas succombé à son chantage?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, en bref, cette entente est appuyée par l'industrie du bois d'oeuvre du Québec, par les syndicats du Québec et par le gouvernement provincial libéral du Québec. Elle devrait donc être appuyée par tous les députés du Québec.

**L'hon. Jean Lapierre (Outremont, Lib.):** Monsieur le Président, on ne me fera pas accroire que Domtar est une petite entreprise; c'est une des plus grandes entreprises, et elle est totalement opposée à cette entente. On sait aussi que Domtar est en attente d'une décision du Bureau de la concurrence concernant sa transaction avec Weyerhouser.

Le gouvernement minoritaire peut-il nous assurer qu'il ne continuera pas de persécuter cette entreprise qui ne se soumet pas à son diktat en bloquant cette importante transaction par vengeance?

**Le très hon. Stephen Harper (premier ministre, PCC):** Monsieur le Président, cette entente est appuyée au Québec, comme dans le reste du Canada, par près de 90 p. 100 de l'industrie du bois d'oeuvre. C'est pour cette raison qu'elle devrait être appuyée par tous les députés du Québec.

En votant contre cette entente, le député vote seulement pour des avocats et pour des lobbyistes.

\* \* \*

**LES TRAVAILLEURS ÂGÉS**

**M. Yves Lessard (Chambly—Borduas, BQ):** Monsieur le Président, un programme d'aide pour les travailleurs âgés victimes de licenciements massifs est une nécessité non seulement dans l'industrie du bois d'oeuvre, mais dans toutes les industries, peu importe la région, comme c'est le cas pour l'usine de chaussures de Saint-Émile dans la région de Québec.

Comme le gouvernement a déjà reconnu l'importance d'un tel programme dans le discours du Trône et le budget, entend-il, oui ou non, donner suite à son engagement et mettre en place un vrai programme d'aide aux travailleurs âgés qui perdent leur emploi par suite de licenciements massifs?

*Questions orales*

[Traduction]

**L'hon. Diane Finley (ministre des Ressources humaines et du Développement social, PCC):** Monsieur le Président, le gouvernement a promis aux Canadiens, durant la campagne électorale et dans le cadre du processus budgétaire, de mener et de présenter une étude de faisabilité sur les façons d'aider les travailleurs âgés déplacés. Je suis heureuse d'informer la Chambre que le gouvernement avance dans ce dossier et fera une annonce sous peu.

\* \* \*

[Français]

**LE BOIS D'OEUVRE**

**Mme Claude DeBellefeuille (Beauharnois—Salaberry, BQ):** Monsieur le Président, le plan d'aide que propose le Bloc ne se limite pas seulement à l'industrie du bois d'oeuvre mais vise également l'amélioration du bilan énergétique. À cet égard, il prévoit des incitatifs à la production d'énergie avec la biomasse, notamment par des innovations technologiques dans le traitement des copeaux de bois.

Le gouvernement entend-il donner suite à cette suggestion qui aura pour effet non seulement de réduire les impacts de l'exploitation de la forêt sur l'environnement, mais aussi d'aider dans l'atteinte des objectifs de Kyoto?

[Traduction]

**L'hon. Gary Lunn (ministre des Ressources naturelles, PCC):** Monsieur le Président, je suis heureux d'informer la députée qu'elle sera ravie lorsque nous irons de l'avant avec notre plan cet automne. Le gouvernement croit beaucoup à l'efficacité énergétique et aux combustibles de remplacement, y compris la biomasse. Je suis certain que son parti appuiera sans hésiter le nouveau plan gouvernemental spécifiquement canadien.

**M. Blair Wilson (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.):** Monsieur le Président, compte tenu de la façon que le gouvernement a intimidé et a menacé l'industrie du bois d'oeuvre pour qu'elle accepte la capitulation complète qu'est l'entente sur le bois d'oeuvre, il n'est pas surprenant d'entendre que le gouvernement conservateur minoritaire menace maintenant de punir les compagnies qui refusent d'adhérer à cette entente.

Le premier ministre nous épargnera-t-il son petit numéro de fier-à-bras de cour d'école et admettra-t-il que le ministre du Commerce est allé trop loin en imposant une taxe de 19 p. 100 aux compagnies qui refusent de participer au cadeau d'anniversaire qu'il fait à George Bush?

**L'hon. David Emerson (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC):** Monsieur le Président, voilà une tentative pitoyable qui vise à dénigrer une entente qui bénéficie de l'appui de plus de 90 p. 100 de l'industrie au Canada et de l'appui de plus de 90 p. 100 de l'industrie en Colombie-Britannique. Le gouvernement de la Colombie-Britannique et ceux des autres provinces productrices de bois d'oeuvre appuient très fermement cette entente.

Le député devrait avoir honte de faire de la politique partisane aux dépens des travailleurs de l'industrie du bois d'oeuvre.

● (1500)

**M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC):** Monsieur le Président, l'entente sur le bois d'oeuvre sera mise aux voix aujourd'hui. Le député de Beauséjour a vanté l'entente en affirmant: « En tant que Canadien de l'Atlantique, je suis vraiment

heureux que cet accord protège les droits pour lesquels nous nous sommes battus très fort. » Cependant, il nous dit maintenant qu'il votera contre l'entente.

Le ministre du Commerce international peut-il expliquer une autre fois au député d'en face pourquoi cette entente est bonne pour le Canada atlantique, pour les Néo-Brunswickois et pour les électeurs de sa propre circonscription?

**L'hon. David Emerson (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC):** Monsieur le Président, les députés d'en face et les députés du Canada atlantique savent que le Canada atlantique n'a pas échappé aux droits appliqués à l'industrie canadienne du bois d'oeuvre. En effet, des droits antidumping lui ont été imposés. Ces droits augmenteront à mesure que le marché du bois d'oeuvre s'affaiblira.

Les députés qui ont voté contre cette entente votent en faveur de droits antidumping plus élevés, de perturbations accrues et d'autres pertes d'emploi dans l'industrie du bois d'oeuvre du Canada atlantique.

\* \* \*

**L'AFGHANISTAN**

**Mme Dawn Black (New Westminster—Coquitlam, NDP):** Monsieur le Président, durant la période des questions, des propos ont été tenus qui nécessitent des clarifications de la part du premier ministre. Pendant son entrevue d'hier soir à la télévision, il a dit que la mission en Afghanistan avait pour effet, d'une certaine façon, de rendre nos « forces meilleures à cause, peut-être, des pertes qu'elles subissent ».

Ces propos sont troublants, et je n'arrive pas à croire que le premier ministre avait vraiment l'intention de tenir ce genre de propos. Je n'arrive vraiment pas à le croire. Les Canadiens pleurent chacun de nos soldats morts bravement en mission et ne considèrent pas ces pertes comme une mesure de l'amélioration des forces. Le premier ministre...

**Le Président:** L'honorable ministre de la Défense nationale a la parole.

**L'hon. Gordon O'Connor (ministre de la Défense nationale, PCC):** Monsieur le Président, quand il s'agit d'appuyer nos forces armées, le premier ministre le fait à 100 p. 100, et les forces le savent.

Nous pleurons aussi nos morts et nous regrettons ces pertes. Nous nous employons à fournir à nos gens la meilleure formation et le meilleur matériel afin de réduire les pertes, mais le gouvernement et le premier ministre appuient les forces à 100 p. 100.

\* \* \*

**PRÉSENCE À LA TRIBUNE**

**Le Président:** Je voudrais signaler aux députés la présence à notre tribune de Son Excellence Rory O'Hanlon, président de la Chambre des représentants d'Irlande, et de Son Excellence Rory Kiely, président du Sénat d'Irlande.

**Des voix:** Bravo!

**Le Président:** Je voudrais également signaler aux députés la présence à notre tribune de Son Excellence Eva Kjer Hansen, ministre des Affaires sociales et de l'Égalité des sexes du Danemark.

**Des voix:** Bravo!

*Initiatives ministérielles*

**L'hon. Jay Hill (Prince George—Peace River, PCC):** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. La Chambre est prête à tenir le deuxième vote par appel nominal sur la motion de voies et moyens dont est saisie la Chambre et qui porte sur l'accord relatif au bois d'oeuvre. Je pense que vous constaterez qu'il y a consentement unanime pour que le timbre sonne pendant seulement 15 minutes au lieu de 30 minutes.

**Le Président:** Y a-t-il consentement unanime à ce que l'on procède de cette façon?

**Des voix:** D'accord.

---

## INITIATIVES MINISTÉRIELLES

[Traduction]

### VOIES ET MOYENS

MOTION N<sup>o</sup> 6

**L'hon. David Emerson (ministre du Commerce international et ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler, PCC)** propose que la motion de voies et moyens en vue du dépôt d'une loi imposant des droits sur l'exportation aux États-Unis de certains produits de bois d'oeuvre et des droits sur les remboursements de certains dépôts douaniers faits aux États-Unis, autorisant certains paiements et modifiant la Loi sur les licences d'exportation et d'importation et d'autres lois en conséquence soit adoptée.

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

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

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

**Des voix:** Oui.

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

**Des voix:** Non.

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

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

**Le Président:** Convoquez les députés.

• (1535)

[Français]

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

(Vote n<sup>o</sup> 33)

#### POUR

Députés

Abbott  
Albrecht  
Allison  
Anders  
André  
Asselin  
Baird  
Batters  
Benoit  
Bezan  
Blackburn  
Blaney  
Bouchard  
Bourgeois  
Brown (Leeds—Grenville)

Ablonczy  
Allen  
Ambrose  
Anderson  
Arthur  
Bachand  
Barbot  
Bellavance  
Bernier  
Bigras  
Blais  
Bonsant  
Boucher  
Breitkreuz  
Brown (Barrie)

Bruinooge  
Calkins  
Cannon (Pontiac)  
Carrie  
Casey  
Chong  
Comuzzi  
Cummins  
Day  
Del Mastro  
Deschamps  
Doyle  
Dykstra  
Epp  
Fast  
Fitzpatrick  
Fletcher  
Galipeau  
Gaudet  
Goldring  
Gourde  
Guay  
Guimond  
Harper  
Harvey  
Hearn  
Hill  
Jaffer  
Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission)  
Kenney (Calgary Southeast)  
Kotto  
Laforest  
Lake  
Lavallée  
Lemieux  
Lévesque  
Lukiwski  
Lunney  
MacKenzie  
Manning  
Mayes  
Ménard (Marc-Aurèle-Fortin)  
Merrifield  
Mills  
Moore (Fundy Royal)  
Nadeau  
Norlock  
Obhrai  
Ouellet  
Paquette  
Perron  
Picard  
Poilievre  
Preston  
Reid  
Ritz  
Scheer  
Shiple  
Smith  
Sorenson  
St-Hilaire  
Storseth  
Sweet  
Basques)  
Thompson (New Brunswick Southwest)  
Tilson  
Trost  
Tweed  
Van Loan  
Verner  
Wallace  
Warkentin  
Yelich — 173

Brunelle  
Cannan (Kelowna—Lake Country)  
Cardin  
Carrier  
Casson  
Clement  
Crête  
Davidson  
DeBellefeuille  
Demers  
Devolin  
Duceppe  
Emerson  
Faille  
Finley  
Flaherty  
Gagnon  
Gallant  
Gauthier  
Goodyear  
Grewal  
Guergis  
Hanger  
Harris  
Hawn  
Hiebert  
Hinton  
Jean  
Keddy (South Shore—St. Margaret's)  
Komarnicki  
Kramp (Prince Edward—Hastings)  
Laframboise  
Lauzon  
Lemay  
Lessard  
Loubier  
Lunn  
Lussier  
Malo  
Mark  
Ménard (Hochelaga)  
Menzies  
Miller  
Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam)  
Mourani  
Nicholson  
O'Connor  
Oda  
Pallister  
Paradis  
Petit  
Plamondon  
Prentice  
Rajotte  
Richardson  
Roy  
Schellenberger  
Skelton  
Solberg  
St-Cyr  
Stanton  
Strahl  
Thibault (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les  
Thompson (Wild Rose)  
Toews  
Turner  
Van Kesteren  
Vellacott  
Vincent  
Warawa  
Watson

*Initiatives ministérielles*

## CONTRE

## Députés

Alghabra	Angus
Atamanenko	Bagnell
Bains	Barnes
Bélanger	Bell (Vancouver Island North)
Bell (North Vancouver)	Bennett
Bevilacqua	Bevington
Black	Blaikie
Bonin	Brisson
Brown (Oakville)	Byrne
Cannis	Chamberlain
Chan	Charlton
Chow	Christopherson
Coderre	Comartin
Cotler	Crowder
Cullen (Skeena—Bulkley Valley)	Cuzner
D'Amours	Davies
Dewar	Dhaliwal
Dhalla	Dion
Dosanjh	Dryden
Easter	Eyking
Folco	Fontana
Godfrey	Godin
Goodale	Graham
Hubbard	Ignatieff
Jennings	Julian
Kadis	Karetak-Lindell
Karygiannis	Keeper
Lapierre	Layton
LeBlanc	Lee
MacAulay	Maloney
Marleau	Marston
Martin (Esquimalt—Juan de Fuca)	Martin (Winnipeg Centre)
Martin (Sault Ste. Marie)	Masse
Mathysen	Matthews
McCallum	McDonough
McGuinty	McGuire
McKay (Scarborough—Guildwood)	McTeague
Merasty	Minna
Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe)	Murphy (Charlottetown)
Nash	Neville
Owen	Patry
Peterson	Priddy
Proulx	Ratansi
Redman	Regan
Robillard	Rodriguez
Rota	Russell
Savage	Savoie
Scarpaleggia	Sgro
Siksay	Silva
Simard	St. Amand
St. Denis	Steckle
Stoffer	Stronach
Szabo	Telegdi
Temelkovski	Thibault (West Nova)
Tonks	Valley
Wappel	Wasylycia-Leis
Wilfert	Wilson
Wrzesnewskyj	Zed— 116

## PAIRÉS

## Députés

Freeman	Lalonde
MacKay (Central Nova)	Williams— 4

**Le Président:** Je déclare la motion adoptée.

\* \* \*

[Traduction]

**LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA**

La Chambre reprend l'étude de la motion portant que le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Le Président:** À l'ordre. Lorsque le projet de loi était à l'étude avant les questions orales, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités avait la parole

pour répondre aux questions et observations relatives à son exposé. Il reste deux minutes pour les questions et observations au secrétaire parlementaire. Y a-t-il des questions et observations?

Comme aucun député ne se manifeste, nous reprenons le débat. Le député de Burnaby—New Westminster a la parole.

[Français]

**M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de me prononcer relativement au projet de loi C-11. Le NPD constate que des aspects intéressants sont inhérents à ce projet de loi. Je discuterai plus tard des aspects qui sont peut-être moins intéressants pour le grand public canadien.

Le principe contenu dans ledit projet de loi est celui d'un gouvernement qui écoute. Cependant, compte tenu du vote qui vient d'avoir lieu et des pressions qui ont été exercées dans toutes les procédures entourant l'entente sur le bois d'oeuvre, je ne suis pas convaincu de cela. En effet, dans ce coin de la Chambre, nous ne sommes pas convaincus que ce gouvernement a la capacité d'écouter les gens.

On a conclu une entente concernant le bois d'oeuvre qui est néfaste à presque tous les égards pour l'industrie du bois d'oeuvre canadien. Pourtant, en dépit de toutes les consultations qui se sont déroulées cet été au Comité permanent du commerce international, il est clair que le gouvernement n'a pas écouté les préoccupations et les inquiétudes des gens.

En ce qui a trait à la question du projet de loi C-11, les mêmes problèmes reviennent, les mêmes questions se posent dans le domaine du transport. Depuis quelques mois, nous constatons que le gouvernement tente d'affaiblir les règlements relatifs aux transports, que ce soit dans les réseaux ferroviaires, dans le domaine de l'aviation ou du transport maritime.

C'est là la préoccupation du NPD. En effet, nous avons un gouvernement qui n'écoute pas et qui fait les choses de travers. Nous constatons cela au regard de l'entente sur le bois d'oeuvre. En fait, nous venons de procéder au premier de plusieurs votes qui se dérouleront au cours des prochaines semaines. Le Sénat sera ensuite appelé bien sûr à se pencher sur ces questions. Nous constatons cela également dans le domaine du transport.

Nous avons donc des préoccupations. Même si nous appuyons le projet de loi C-11 à l'étape de la deuxième lecture, nous verrons, en comité, si le gouvernement est capable d'écouter ou si, après seulement sept mois au pouvoir, il nous ramène dans la même situation que nous avons connue sous l'ancien gouvernement libéral: sans écoute, sans consultation réelle, sans capacité de comprendre ses erreurs. Même si nous donnons maintenant notre appui au projet de loi, sachez qu'il s'agit d'un appui conditionnel aux améliorations que nous espérons voir apporter à la prochaine étape de ce projet de loi.

*Initiatives ministérielles*

● (1540)

[Traduction]

Je souhaite aborder plus particulièrement certains aspects du projet de loi que nous appuyons et certains autres qui nous inquiètent.

Je vais tout d'abord parler de la question des plaintes relatives au bruit résultant de l'activité ferroviaire. La mesure prévoit enfin un mécanisme permettant aux particuliers et aux collectivités de formuler des plaintes concernant les bruits de cette nature.

Ma collectivité est celle de Burnaby—New Westminster. On trouve des gares ferroviaires de marchandises dans le secteur Westminster Quay du centre-ville de New Westminster. Bon nombre d'électeurs m'ont approché, y compris Brian Allen et d'autres, pour me faire part de leurs inquiétudes très graves et tout à fait légitimes concernant le bruit résultant de l'activité ferroviaire dans leur voisinage. Ces gens se sont efforcés de traiter directement avec les sociétés ferroviaires, tout comme je l'ai fait à titre de député pour les représenter, mais il n'existe aucune structure, aucun mécanisme officiel établi permettant de traiter les plaintes concernant le bruit résultant de l'activité ferroviaire.

Il s'agit, dans les régions urbaines, d'une question très grave, dans les cas où les gens n'arrivent pas à dormir suffisamment. Au Canada, les familles travaillent de plus en plus fort et gagnent de moins en moins. La plupart des familles canadiennes ont vu leur revenu réel baisser au cours des 15 dernières années, tout en voyant augmenter le nombre de leurs heures de travail par semaine. Il est donc d'autant plus important, dans un contexte urbain, que nos électeurs d'un océan à l'autre puissent dormir autant qu'il leur est nécessaire de le faire.

Un article du projet de loi C-11 porte sur les plaintes concernant le bruit résultant de l'activité ferroviaire. Il prévoit que les citoyens qui vivent dans le secteur de Westminster Quay ou à South Burnaby, à proximité de gares ferroviaires de marchandises, notamment pour les cas où des manoeuvres ferroviaires ont lieu constamment, disposeront, tout comme leur député, d'un mécanisme favorisant la résolution des plaintes concernant les bruits causés par l'activité ferroviaire. Cette disposition est très bien accueillie et elle constitue l'un des aspects les plus constructifs du projet de loi C-11.

Une deuxième disposition concerne les fusions et acquisitions et prévoit un processus d'examen dans l'intérêt public. Cet aspect est également important. Il faut beaucoup plus de consultations publiques, surtout lorsqu'il est question du secteur des transports. Le Canada est vaste: c'est la démocratie la plus étendue du monde. Nous sommes liés les uns aux autres par nos modes de transport. S'il y a un intérêt qui unit les Canadiens d'un océan à l'autre, c'est bien la nécessité d'assurer la sécurité et la qualité des installations dans tous les domaines du transport.

Le fait de garantir l'existence d'un processus d'examen valable et de consultations publiques pour les situations de fusions ou d'acquisitions dans le secteur des transports constitue un progrès certain. Nous appuyons donc également cet aspect, même si, au comité, il se peut que nous cherchions à donner plus de rigueur au libellé actuel de la mesure.

Un autre élément important est le cadre pour les services ferroviaires voyageurs. Ma région natale est desservie par le West Coast Express, qui est une filiale de TransLink. Le West Coast Express est un chemin de fer de banlieue très bien exploité qui relie Mission à Vancouver. Cependant, il a beaucoup de mal à conclure des arrangements avec les exploitants afin d'obtenir l'accès à certaines voies.

Le projet de loi C-11 prévoit un cadre mieux adapté au type de négociations qui surviennent parfois entre les services de train de banlieue dans les grandes villes et les exploitants ferroviaires. C'est un point important. Il s'agit d'un avantage et d'une amélioration. Nous aimerions approfondir l'idée davantage. Ce mécanisme est essentiel pour permettre aux services de train de banlieue de négocier directement avec les exploitants, mais il faut aussi tenir compte du bien public.

Certains circuits devront être abandonnés. Nous devons tenir compte des besoins de la population, en aménageant des pistes cyclables en milieu urbain, par exemple.

● (1545)

Quant à l'abandon de certains circuits, ma collègue, la députée de Victoria, a indiqué qu'il fallait non seulement accroître l'accès aux trains de banlieue, mais aussi préserver l'accès de la population en général, que ce soit par d'autres types d'installations, des pistes cyclables ou carrément par chemin de fer. La députée de Victoria a très bien expliqué ce point.

La loi devrait contenir des dispositions garantissant que, advenant l'abandon d'un circuit par les trains de banlieue, la population dispose d'une solution de rechange, car ses intérêts passent avant tout. L'amélioration du cadre constitue une bonne première étape et c'est aussi l'une des raisons pour lesquelles nous comptons appuyer le projet de loi pour qu'il passe à la prochaine étape.

Pour ce qui est des avantages, le projet de loi rendra la publicité des tarifs aériens plus transparente. C'est un point important. Les consommateurs doivent savoir combien coûteront leurs billets. Nous ne voulons pas qu'il y ait des frais cachés. Il ne fait aucun doute qu'une plus grande transparence sera un avantage. Cependant, j'affirme que ce serait un avantage dans l'optique où il y aurait des règlements visant à accroître la transparence.

Ce qu'il y a de malheureux, et le Comité des transports devra examiner cet aspect plus en détail, c'est qu'il est question d'intégrer à l'Office des transports du Canada la fonction relative aux plaintes, laquelle relève du Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Je ne suis pas certain que cela assure le genre de transparence dont parle le gouvernement. J'ai certaines réserves. En comité, nous exprimerons nos réserves, ferons comparaître les témoins nécessaires afin de déterminer quelle façon de procéder est la meilleure, selon que l'expansion du bureau du Commissaire, l'accroissement des pouvoirs ou la mise au point d'autres méthodes garantissant un degré égal de transparence sert le mieux les intérêts des voyageurs.

Le principe est posé. Tous les députés sont en faveur de la transparence relativement aux tarifs aériens, pour que le public sache ce que cela veut dire quand on dit, dans une annonce, qu'il n'y a pas de frais cachés. Il convient de préciser que ce que les voyageurs canadiens déboursent à bord d'avions pour obtenir des écouteurs, de la nourriture, un verre d'eau, un oreiller ou une couverture font partie de ces frais cachés. Le simple fait d'utiliser ce mode de transport emporte de plus en plus couramment de tels frais, frais dont il faut tenir compte.



*Initiatives ministérielles*

J'ai pris un vol Québec-Vancouver quand je suis retourné dans ma circonscription de Burnaby—New Westminster. Un monsieur a dit en plaisantant que, bientôt, en plus de leur faire payer oreiller et couverture, on demanderait aux voyageurs d'apporter leur propre chaise. L'argument est pertinent. À l'heure actuelle, on impose aux voyageurs des frais qu'ils ne devraient avoir à payer une fois qu'ils ont acheté leur billet. Les voyageurs ne devraient pas avoir à déboursier de supplément pour un oreiller ou une couverture, des croustilles ou de l'eau. Ces petits déboursés ne devraient pas s'ajouter. Si les transporteurs aériens veulent faire payer de tels frais aux consommateurs, il faut qu'ils le disent franchement.

On peut supposer que, si la publicité était tout à fait transparente, une compagnie aérienne trouverait très difficile d'annoncer que les passagers devront déboursier 2 \$ pour ceci, 3 \$ pour cela et 5 \$ pour autre chose. La transparence ferait disparaître ces frais cachés, car il n'y aurait pas d'avantage concurrentiel pour la compagnie à arnaquer les voyageurs une fois qu'ils sont à bord.

Nous sommes en faveur d'une transparence accrue dans la publicité. Toutefois, nous ne sommes pas certains que la meilleure méthode consiste à s'adresser au commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, par le truchement de l'Office des transports du Canada. Espérons que cette question sera réglée dans le cadre des travaux du comité. Nous avons hâte d'y participer.

D'autres aspects nous préoccupent. Nous allons soulever des questions et peut-être proposer des amendements.

Nous nous inquiétons au sujet de la manière d'aborder le rajustement du plafond des recettes des compagnies de chemin de fer. Comme je l'ai dit au début de mon intervention, la capacité d'écoute du gouvernement est une source d'inquiétude pour nous. Nous avons de grandes réserves quant à la façon dont le gouvernement réagit aux préoccupations du Canada rural par rapport à la Commission canadienne du blé et à la gestion de l'offre. En principe, le rajustement est important pour nous, mais nous voulons savoir précisément comment il fonctionnera en pratique et si des consultations publiques honnêtes sont prévues.

J'ai parlé de la publicité sur les billets d'avion et des plaintes relatives au transport aérien. Je répète ma question: passer par l'Office des transports du Canada et par le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien représente-t-il la meilleure méthode? Nous nous pencherons sur cette question durant le processus d'audiences du comité, auquel nous serons heureux de participer.

• (1550)

Enfin, pour ce qui est des détails exacts du projet de loi C-11, ceux qui m'inquiètent portent sur l'énoncé de politique nationale des transports. On précise la contribution du secteur privé dans le cadre de la politique nationale des transports, mais on est muet en ce qui a trait aux répercussions sur le secteur public et à l'importance de ce dernier.

Les députés de notre coin de la Chambre refusent de s'enfermer dans l'idéologie voulant qu'il soit essentiel de faire appel au secteur privé. Il y a beaucoup de choses que le secteur privé ne peut pas faire aussi bien que le secteur public, lorsque ce dernier est géré efficacement. C'est pourquoi, sur une période de 20 ans, ce sont les gouvernements du NPD qui, au Canada, ont le mieux géré les finances publiques. En dépit du fiasco du gouvernement de Bob Rae, en Ontario, que l'on doit à l'incapacité du chef d'assumer son rôle, lorsqu'on fait le bilan de toutes les périodes financières au cours desquelles des gouvernements du NPD étaient au pouvoir, entre 1981 et 2001, nous constatons que les gouvernements libéraux du pays ont accusé des déficits dans 85 % des cas. Les gouvernements

conservateurs ont terminé les périodes avec un déficit dans 66 % des cas. Ils n'ont pas réussi à atteindre l'équilibre budgétaire. Les gouvernements du NPD, eux, y sont parvenus la plupart du temps.

Nous sommes les meilleurs gestionnaires des finances publiques, et nous en sommes fiers, mais nous croyons aussi en un secteur public efficace et dirigé avec prudence. Nous craignons que la politique nationale des transports ne mette pas suffisamment en évidence l'importance de la collaboration entre le secteur public et le secteur privé pour veiller à ce que les Canadiens d'un océan à l'autre et du Nord au Sud bénéficient d'un système de transport sûr, efficace et accessible.

Il n'y a pas de pays au monde où le transport est aussi important qu'au Canada. Nous habitons un vaste pays, dont le territoire est le plus grand de toutes les démocraties. L'infrastructure des transports a une importance vitale dans l'ensemble de ce vaste pays. Nous croyons fermement que nous avons besoin d'une politique nationale des transports qui, dans son énoncé, décrit l'importance de la collaboration entre les secteurs privé et public et indique qu'il est important de disposer d'un secteur public efficace pour veiller à ce que nous bénéficions du genre d'infrastructure des transports efficace dont nous avons besoin. C'est une question que nous allons examiner également lors des travaux du comité et qui nous préoccupe.

Je veux dire quelques mots de l'orientation générale. J'ai parlé du projet de loi C-11 et j'ai déjà fait état de certains des éléments que nous appuyons, et de certaines des dispositions que nous tenterons de faire modifier. Notre rôle dans la présente législature est de faire en sorte que nous parvenions aux meilleures politiques possibles. Les néo-démocrates n'ont pas honte de travailler très fort pour que nous obtenions les politiques les meilleures possible.

En dépit du projet de loi C-11, nous nous inquiétons de l'orientation générale de la politique du gouvernement en matière de transports. Je vais soulever des préoccupations que nous avons déjà mentionnées à la Chambre et que nous continuons de soulever. À ce jour, nous n'avons pas reçu la réponse que, d'après nous, un gouvernement prudent et responsable devrait donner.

La première question concerne la sécurité ferroviaire. En raison de systèmes de chemins de fer autogérés et d'un affaiblissement de l'important rôle qui jouait le secteur public afin de surveiller notre secteur des transports et de veiller à ce que la sécurité y soit maximale, nous assistons à une augmentation des accidents ferroviaires. En 2005, nous avons enregistré le nombre le plus élevé d'accidents dans le secteur ferroviaire en près d'une décennie, un nombre nettement supérieur à la moyenne des 10 dernières années.

Nous avons constaté une augmentation du nombre d'accidents de chemins de fer. Fait tragique, ils ont fait des morts cet été dans le canyon du Fraser. Nous avons été témoins de dommages causés à l'environnement, par exemple, à Cheakamus Lake dans l'estuaire de Squamish et à Lake Wabamun, en Alberta. Depuis quelques années, les accidents se multiplient sans cesse dans le secteur ferroviaire. Cette question est préoccupante.

Nous avons réclamé une enquête. Le gouvernement n'a pas répondu. Nous avons demandé un resserrement des règlements applicables aux transports ferroviaires, mais le gouvernement n'a guère réagi ni pris d'initiative à cet égard. Cela a de quoi susciter une inquiétude tout à fait réelle, car ce sont les vies des gens qui sont en jeu. Le bien-être des collectivités est compromis par le genre de dommages à l'environnement que nous avons constatés tout récemment et les pertes de vie encore toutes fraîches à nos mémoires.

*Initiatives ministérielles*

•(1555)

C'est une tragédie et nous devons nous en occuper. Nous allons à nouveau réclamer une enquête publique, car nous ne croyons pas que la réglementation actuellement insuffisante dans le secteur ferroviaire soit à l'avantage de la population. À l'évidence, si le nombre d'accidents est en augmentation, si le nombre de pertes de vie s'inscrit en hausse et si les dégâts causés à l'environnement s'aggravent, un problème se pose. Un gouvernement responsable n'a d'autre choix que de s'attaquer à cette situation. Nous espérons évidemment que le gouvernement le fera et qu'il le fera rapidement.

[Français]

Deuxièmement, il y a toute la question de la réglementation dans le transport aérien. On en a justement parlé en juin dernier au Comité permanent des transports. On a parlé du plan ou de l'objectif du gouvernement de réduire le nombre d'agents de bord sur les avions canadiens. C'est une préoccupation majeure. On sait très bien que la grande majorité des Canadiens et des Canadiennes est opposée à cette mesure.

Un sondage a été fait en juin 2006 sur ces questions. On a demandé si on voulait continuer avec la réglementation canadienne actuelle ou si on voulait avoir une réglementation qui ressemble à celle des États-Unis. Or, 69 p. 100 des Canadiens voulaient que l'on garde la réglementation qui existe actuellement en regard des agents de bord. Seulement 19 p. 100 des Canadiens voulaient avoir une réglementation comme celle existant aux États-Unis.

Quand on aborde toutes ces questions, à savoir s'il faut diminuer les normes de sécurité pour que les lignes aériennes puissent rester compétitives, 72 p. 100 des Canadiens se sont opposés à cela.

À cause des tendances de ce gouvernement, on espère bien changer son point de vue. On appuie le projet de loi C-11, mais il reste à savoir si le gouvernement écouterait nos préoccupations et s'il fera les changements qui s'imposent.

•(1600)

[Traduction]

**M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC):** Monsieur le Président, je n'ai entendu que les dernières minutes du discours du député, mais je souhaite le contester sur un point, celui des agents de bord.

Compte tenu du climat d'antiaméricanisme généralisé entretenu par certains partis de cette Chambre, nous obtiendrions une réponse faussée si nous demandons aux Canadiens de choisir entre un modèle canadien et un modèle plus américain. En ce qui concerne les agents de bord, la question devrait être la suivante : souhaitons-nous que les compagnies aériennes canadiennes respectent les normes en vigueur partout ailleurs dans le monde en ce qui concerne le nombre d'agents de bord par passagers, ou qu'elles s'en tiennent aux normes canadiennes en vigueur, qui sont de 40-1 contre 50-1?

Est-ce que mon collègue comprend bien que les compagnies aériennes de tous les autres pays s'en tiennent à un rapport de 50-1?

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, c'est tout simplement faux et le député devrait le savoir. En Australie, les normes sont même plus sévères qu'elles le sont au Canada. Il est tout simplement faux de prétendre que ces normes sont universelles. Il y a d'autres endroits où les normes sont plus sécuritaires.

Il a demandé quelle était la question. J'ai parlé de la comparaison entre les normes canadiennes et les normes américaines. On a également demandé si les compagnies aériennes canadiennes devraient abaisser leurs normes de sécurité pour pouvoir soutenir la concurrence à l'échelle internationale. Soixante-douze pour cent

des Canadiens, 65 p. 100 chez les hommes et 78 p. 100 chez les femmes, ont répondu non. Les Canadiens de toutes les générations et de toutes les catégories d'âge se sont opposés à cette proposition. En fait, je crois que la plupart des Canadiens seraient d'accord avec la position néo-démocrate à ce sujet.

Nos compagnies aériennes internationales peuvent très bien soutenir la concurrence parce que nos normes de sécurité sont parmi les plus élevées au monde. Si les Canadiens savent que nos compagnies aériennes sont plus sécuritaires que celles des autres pays, nos compagnies jouiront donc automatiquement d'un avantage concurrentiel important. C'est un principe que le NPD appuie entièrement. Il n'est pas question d'abaisser les normes de sécurité pour économiser un peu d'argent. Nous voulons nous assurer de disposer de la meilleure structure possible en matière de transports et cela devient alors un avantage concurrentiel.

Nous avons vu au cours des quelques derniers mois certains des problèmes auxquels l'industrie du transport aérien fait face déjà. Le gouvernement parle de la possibilité d'abaisser les normes de sécurité et d'adopter des systèmes auto-gérés semblables à ceux qui existent dans les transports ferroviaires. Nous avons vu la détérioration des normes de sécurité en ce qui a trait au transport ferroviaire. Nous avons constaté une augmentation du nombre d'accidents et du nombre d'accidents mortels ainsi qu'une augmentation du nombre de dommages environnementaux.

Pourquoi le gouvernement voudrait-il suivre l'exemple du gouvernement précédent et réduire les normes de sécurité? Les Canadiens ont soulevé des préoccupations à l'égard de certaines des compagnies aériennes qui utilisent l'aéroport de Toronto, comme Air Canada Jazz. Ces préoccupations existent. Nous devrions tenter de relever les normes de sécurité et non les réduire. Il est clair que la plupart des Canadiens sont d'accord avec notre position.

**M. Paul Szabo (Mississauga-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie le député pour la lucidité de son discours, notamment en ce qui concerne les questions liées aux consommateurs.

Le député sait que l'article 85.1 actuel prévoit un poste de commissaire aux plaintes, poste temporaire établi en 2000, lorsque la société Air Canada a pris le contrôle des Lignes aériennes Canadien International. Ainsi, comme le marché s'est quelque peu stabilisé, le nouvel article 25 qui figure dans le projet de loi supprimera le poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien.

L'industrie du transport aérien se trouve toujours dans une situation précaire. Je me demande si on peut encore soutenir que l'existence d'un poste de commissaire aux plaintes du public sert les intérêts des Canadiens.

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, comme le député est mon voisin dans l'édifice de la Confédération, je suis toujours heureux de l'entendre traiter de cette question.

J'en ai parlé pendant mon premier discours. Il nous importe de trouver le moyen le plus efficace pour examiner la question des plaintes relatives au transport aérien. Nous allons donc surveiller cette question de très près et faire en sorte que le comité accueille les témoins les plus compétents possible afin qu'ils lui fassent part de la solution la plus efficace à adopter.

Nous voulons nous assurer de nous doter d'un meilleur mécanisme d'examen des plaintes que celui dont nous disposons actuellement. Nous voulons que les voyageurs soient mieux protégés et disposent de meilleurs mécanismes ou de meilleurs moyens pour donner suite à leurs préoccupations éventuelles.

Je voudrais lire, car je n'en ai pas eu l'occasion pendant mon allocution, le passage d'un article paru dans le *Toronto Star*, il y a quelques mois, au sujet des violations croissantes dans le secteur de la sécurité aérienne. On dit:

Les données de Transports Canada montrent qu'il y a une augmentation constante du nombre de violations alléguées de la réglementation canadienne de l'aviation, entre autres, des vérifications de maintenance inadéquates et des pilotes qui décollent ou qui atterrissent sans l'autorisation du contrôleur de la circulation aérienne...

Selon le Bureau de la sécurité des transports du Canada, le nombre d'accidents d'avion mortels a augmenté de 48 p. 100 entre 2004 et 2005, passant de 27 à 40.

Ce sont là les préoccupations que nous soulevons. Nous constatons le même genre d'escalade dans le secteur de la sécurité aérienne que celle que nous avons vue dans celui de la sécurité ferroviaire, et nous ne voulons pas que le gouvernement prenne les mêmes décisions irréflechies que celles dont nous avons été témoins dans le secteur de la sécurité ferroviaire, où il réduit les normes et accroît le nombre d'accidents.

•(1605)

[Français]

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Monsieur le Président, la question que je veux poser à mon collègue sera simple.

Le projet de loi C-11 dit modifier la loi sur la sécurité ferroviaire. Mais tout ce qu'il modifie, c'est qu'il permet la présence d'agents de police pour surveiller les biens des compagnies ferroviaires. Il n'y a donc rien dans cette loi pour sécuriser les voies mal entretenues ou renforcer la sécurité.

Je demanderai donc à mon collègue de confirmer ce que j'avance.

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, je remercie de sa question mon collègue du Bloc, porte-parole en matière de transports. C'est effectivement une lacune dans les lois existantes. Il a tout à fait raison.

Maintenant, ce sont des aspects qu'il faut examiner en comité. Je sais que le député y participera autant que moi pour tenter d'améliorer ce projet de loi. On y trouve évidemment certains aspects positifs, mais également des lacunes et des choses à changer.

Toutefois, la grande question est de savoir si le gouvernement acceptera d'écouter les recommandations du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités et les améliorations qu'il proposera. Telle est la grande question. Je l'espère, mais certaines inquiétudes demeurent à cause de ce que l'on a vu depuis quelques mois en cette Chambre.

[Traduction]

**M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD):** Monsieur le Président, je veux poser une question à mon collègue au sujet des matières dangereuses.

Le transport par rail de marchandises dangereuses est un facteur très important dans ce débat. Ces produits mettent la vie des gens en danger, et pas seulement celle des travailleurs ferroviaires, mais aussi celle des habitants. Du chlore gazeux est transporté dans des secteurs très peuplés.

Aux États-Unis, cette matière a été classée parmi les armes de destruction massive parce qu'elle peut tuer jusqu'à 100 000 personnes dans un rayon de 15 milles. Un projet de loi visant à interdire le transport de ce type de gaz à travers des secteurs densément peuplés y a donc été présenté.

Est-ce que le comité va au moins commencer à examiner ce que font les États-Unis sur le plan de la sécurité ferroviaire et les mesures

### *Initiatives ministérielles*

qu'ils prennent concernant le transport de produits chimiques dans les collectivités densément peuplées?

**M. Peter Julian:** Monsieur le Président, c'est une question qui nous préoccupe tous grandement.

J'ai mentionné plus tôt dans mon intervention qu'on avait réclamé une enquête publique sur la sécurité ferroviaire. Nous constatons que, avec l'augmentation du nombre d'accidents, les risques pour les Canadiens augmentent également, surtout dans les zones urbaines où transitent ces matières dangereuses. C'est vraiment préoccupant.

Pas plus tard qu'en décembre dernier, un accident de chemin de fer s'est produit dans ma circonscription, Burnaby—New Westminster. Heureusement, il n'y avait pas de matières dangereuses en cause, mais s'il y en avait eu, dans ce secteur habité, Dieu seul sait quel aurait pu être le résultat.

Cela nous préoccupe grandement que le gouvernement semble vouloir adopter des systèmes auto-gérés, alors que ces systèmes se sont avérés nettement inefficaces dans le domaine du transport ferroviaire. Ce ne serait certainement pas utile non plus en transport aérien. Ce serait très irresponsable de la part du gouvernement d'alléger la réglementation sur des questions comme les matières dangereuses.

Le comité examinera la question. Nous voulons nous assurer que les Canadiens sont protégés, mais nous exhortons aussi le gouvernement à faire ce qu'il doit faire. Il devrait instituer une enquête publique le plus vite possible, afin que nous puissions enfin déterminer tous les éléments en cause en matière de sécurité ferroviaire, découvrir les raisons de l'augmentation du nombre d'accidents et tenter d'éviter une catastrophe au Canada, ce qui pourrait bien se produire si les choses ne changent pas. Plus d'accidents ferroviaires signifie plus de danger pour les Canadiens.

•(1610)

**M. John Maloney (Welland, Lib.):** Monsieur le Président, je suis ravi d'intervenir au sujet du projet de loi C-11 aujourd'hui.

Les transports sont partie intégrante de la croissance et du développement du Canada. En accordant aux transports toute l'importance qui leur revenait, le Canada a pu surmonter les grands défis auxquels il faisait face et se doter d'un système de transports dynamique et robuste qui lui a permis de se mesurer aux meilleurs au monde.

À mesure que notre système de transports continue de croître et d'évoluer, nous devons adopter des politiques innovatrices qui nous permettront de relever les nouveaux défis qui se profilent à l'horizon dans ce secteur. Un examen législatif de la Loi sur les transports au Canada a pris fin en 2001 et le projet de loi C-11 est la troisième mesure législative portant sur les modifications découlant de cet examen. Les deux premières, les projets de loi C-26 et C-44, sont mortes au *Feuilleton* lors de la dissolution du Parlement précédant la tenue d'élections générales.

Des gouvernements successifs ont reconnu la nécessité d'adopter des politiques innovatrices pour permettre au secteur des transports de relever les nouveaux défis auxquels il fait face et faire en sorte qu'il demeure concurrentiel et stable.

### Initiatives ministérielles

Comme mon collègue d'Ottawa-Sud l'a signalé, le projet de loi C-11 reprend la plupart des bonnes idées du précédent projet de loi libéral, le projet de loi C-44, et il amorce le processus de transformation du cadre qu'offre la Loi sur les transports au Canada. Ce projet de loi permettrait au Canada de placer son système de transports dans une position favorable de manière à répondre aux besoins et aux attentes des Canadiens et à faire face aux pressions nationales et internationales.

Le projet de loi reprend plusieurs des bonnes dispositions des projets de loi précédents, dispositions qui rendraient plus efficaces les secteurs ferroviaire et aérien, accroîtraient la concurrence, amélioreraient la protection de l'environnement et créeraient des conditions stables propices aux investissements.

Je limiterai mes observations à l'industrie ferroviaire, l'industrie qui a contribué à l'édification du Canada et qui continue de relier les Canadiens d'un océan à l'autre.

Certes, le chemin de fer apporte une contribution formidable à l'économie canadienne, mais la croissance de l'industrie exacerbe les inquiétudes de ceux et celles qui vivent ou travaillent à proximité d'une ligne de chemin de fer.

Actuellement, Transports Canada a la responsabilité de réglementer la sécurité des opérations ferroviaires, y compris le transport des marchandises dangereuses, conformément à la Loi sur la sécurité ferroviaire et à la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Toutefois, Transports Canada n'a pas d'autorité relativement au bruit ou aux émanations provenant des opérations ferroviaires, sauf pour ce qui est du sifflet des trains.

Le gouvernement libéral a reconnu la complexité de ces difficultés et il veut de toute évidence que les collectivités et les compagnies ferroviaires fassent preuve de collaboration ou recourent à la médiation en vue de trouver des solutions.

Le 7 décembre 2000, la Cour d'appel fédérale a statué que l'Office des transports du Canada n'était pas habilité à se pencher sur les plaintes relatives aux bruits, aux vibrations ou aux émanations provenant des activités des compagnies de chemin de fer réglementées en vertu de l'article 95 de la Loi sur les transports au Canada. Par conséquent, ni la Loi sur les transports au Canada ni aucune autre loi fédérale ne contient de dispositions particulières prévoyant comment l'office ou un autre organisme peut réglementer les activités des chemins de fer qui ne sont liées ni au service ni à la sécurité ferroviaire.

Dans ce contexte, en mai 2003, la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada ont signé un protocole d'entente dans le but d'établir des approches communes concernant la prévention et le règlement de problèmes qui se présentent lorsque des gens vivent et travaillent à proximité d'activités ferroviaires. Après mai 2003, l'Office des transports du Canada a mis en oeuvre une initiative de médiation améliorée, mais cette mesure n'a pas suffi.

Le gouvernement libéral a reconnu que, dans certaines circonstances, il n'est pas toujours possible d'en arriver à des solutions mutuellement acceptables. Dans le passé, certaines solutions axées sur la collaboration et sur la médiation ont réussi à aplanir des problèmes liés aux activités ferroviaires, mais ces solutions ne sont pas toujours suffisantes et pourraient ne pas suffire étant donné l'important rôle que le transport ferroviaire peut continuer à jouer dans l'avenir économique du Canada. Compte tenu de cette réalité, il fallait prendre des mesures tant sur le plan législatif que sur le plan de la collaboration.

Au terme de vastes consultations publiques, le gouvernement a présenté pour la première fois, en février 2003, une loi modifiant la Loi sur les transports au Canada. Ce projet de loi comportait plusieurs dispositions concernant le bruit causé par les chemins de fer et donnait à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'examiner les plaintes relatives au bruit. Le projet de loi C-26 a été renvoyé au Comité des transports, mais il est mort au *Feuilleton* à la prorogation de la Chambre en novembre 2003, comme je l'ai indiqué précédemment. Au cours de la session suivante, le gouvernement libéral a poursuivi ses consultations auprès des Canadiens, des députés et d'autres intervenants au sujet des modifications proposées à la loi. Ces consultations ont débouché sur le projet de loi C-44 qui a été présenté en mars 2005 et, aujourd'hui, sur le projet de loi C-11.

Les modifications proposées autorisent l'Office des transports du Canada à examiner les plaintes relatives au bruit et, si nécessaire, à ordonner aux compagnies ferroviaires d'apporter des changements pour réduire les bruits excessifs liées à la construction ou à l'exploitation d'un chemin de fer ou d'un triage. L'office doit être convaincu que les parties n'ont pu en arriver seules à un règlement volontaire du conflit.

• (1615)

À chaque reformulation de ce projet de loi, les résidants et les dirigeants municipaux de la ville de Thorold, située dans ma circonscription, Welland, ont accordé un appui enthousiaste aux changements visant ces articles. Le bruit excessif et les émanations d'émissions d'une gare ferroviaire de marchandises située à Thorold inquiètent considérablement les citoyens qui habitent à proximité, et ce depuis de nombreuses années. Ce genre de bruit qui perdure est suffisamment irritant durant la journée, mais il est beaucoup plus dérangeant durant la nuit et jusqu'aux petites heures du matin.

J'ai moi même visité des maisons adjacentes et j'ai pu constater la gravité du problème sur les plans visuel et auditif. Toute la nuit, la marche au ralenti des moteurs et les manoeuvres de wagons obligent certains résidants à porter des bouche-oreilles pour s'endormir. Par moments, les vibrations sont telles que les meubles en tremblent. Certains se sont plaints des émissions atmosphériques qui entraînent le dépôt sur leurs voitures et leurs maisons d'une matière qui ressemble à de la suie. Nous pouvons tous comprendre que de fines particules de ce genre pénètrent dans les maisons de diverses façons, où elles constituent une menace encore plus grande pour la santé. C'est un cas où les substances polluantes extérieures polluent également l'intérieur. Et les effets néfastes de cette substance particulière sont encore plus nocifs pour les très jeunes enfants, les personnes vulnérables pour des raisons d'ordre génétique, les personnes âgées et celles qui ont déjà une maladie cardiaque ou pulmonaire.

On a déjà bien documenté le fait que l'exposition au bruit peut entraîner, à long terme, toute une foule de problèmes de santé. Selon l'Organisation mondiale de la santé, l'exposition au bruit ambiant peut susciter diverses émotions négatives et les personnes touchées peuvent ressentir colère, déception, insatisfaction, repli sur elles-mêmes, sentiment d'impuissance, dépression, anxiété, distraction, agitation ou épuisement.

*Initiatives ministérielles*

En plus de les indisposer, le bruit peut entraîner un certain nombre d'effets sociaux et comportementaux chez les résidants, y compris des changements dans leurs comportements habituels. Ils ferment les fenêtres, ne se servent ni de leur balcon, ni de leur terrasse, augmentent le volume de la télévision et de la radio ou encore rédigent des lettres destinées aux élus. Le bruit peut également entraîner des modifications néfastes du comportement social. Sous l'emprise du bruit, certaines personnes peuvent devenir agressives, inamicales, renfrognées et apathiques. Il arrive que l'on constate des changements inquiétants d'indicateurs sociaux comme la mobilité résidentielle, les admissions à l'hôpital, la consommation de drogue et les taux d'accidents. Enfin, le bruit peut influencer sur l'humeur ou la santé mentale des gens. Il se peut qu'ils soient moins heureux et plus déprimés.

Les chercheurs de l'Organisation mondiale de la santé ont également constaté des réactions indésirables plus fortes lorsque le bruit se combine à des vibrations. Comment se surprendre alors que les résidants touchés souhaitent que l'on apporte de meilleures solutions à ce problème du bruit.

La collectivité que je représente souhaite que les plaintes concernant le bruit soient traitées par le truchement de l'Office des transports du Canada. Ses membres privilégient les solutions de médiation dans le cadre de processus équitables et non conflictuels. Comme on l'a dit, une telle approche en matière de résolution de problèmes est moins litigieuse, plus rapide, moins coûteuse et plus amicale. Cependant, les gens n'endureront pas indéfiniment d'être indisposés.

Nous avons tenté de collaborer avec la compagnie ferroviaire pour trouver une solution, comme permettre aux trains de laisser leurs moteurs tourner au ralenti dans les régions plus rurales. Nous avons posé des questions sur les technologies qui permettent d'arrêter les moteurs diésel au lieu de les laisser tourner au ralenti pendant des heures. Cependant, la compagnie ferroviaire n'a rien voulu entendre et a invoqué le fait qu'un avertissement concernant le bruit avait été inscrit dans l'entente de subdivision municipale qui est enregistrée sur les titres de propriété des demeures touchées. Il faut reconnaître que les résidants devraient avoir eu la puce à l'oreille si leurs titres de propriété contiennent un avertissement. Par contre, dans les faits, peu de gens sont au courant de ces avertissements et personne n'en connaît toutes les retombées. Pour les résidants qui ont investi toutes leurs économies dans une demeure dont ils ne peuvent jouir complètement, la situation est plutôt déprimante. Les avertissements inscrits sur les titres de propriété ne devraient pas poser un obstacle à la lutte contre la pollution par le bruit ou à la pollution de l'air.

À la décharge de la compagnie ferroviaire, il faut avouer que les changements requis pourraient nuire à l'efficacité opérationnelle, sans compter les frais de déménagement de ses opérations vers un endroit plus approprié. Cependant, dans de tels cas, il faut tenir compte de l'intérêt du public. Mon appui va aux électeurs de ma circonscription et de partout au pays.

La collectivité de Thorold savait quels étaient les avantages du projet de loi C-44 et a été déçue quand ce projet de loi est mort au *Feuilleton*. Il est à souhaiter que ces avantages fassent partie du projet de loi C-11.

J'aimerais également aborder brièvement l'abolition du Bureau du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Cela me préoccupe. Le rôle du commissaire était d'aider les consommateurs qui avaient fait des plaintes relatives au transport aérien. Le gouvernement est maintenant d'avis que la concurrence est une manière informelle d'utiliser un processus de plainte. Il est possible

de choisir une autre compagnie aérienne. Ce raisonnement s'applique aux grands voyageurs qui se déplacent d'une grande ville à l'autre, mais, dans bon nombre de régions éloignées, ce choix n'existe pas. Pour les voyageurs de ces collectivités, le maintien du Bureau du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien est important.

• (1620)

De plus, promouvoir la clarté dans la publicité des services aériens est une initiative très positive. L'Office des transports du Canada aurait le pouvoir de prendre et d'appliquer des règlements qui exigeraient que les prix annoncés comprennent tous les coûts assumés par le transporteur aérien pour fournir le service.

Les annonces indiqueraient aussi les frais, droits et taxes perçus par le transporteur au nom d'un organisme gouvernemental ou d'une administration aéroportuaire. En plus du prix des billets d'avion pour les voyages nationaux et internationaux, les voyageurs sont souvent stupéfaits de constater que les prix réels des billets sont de loin supérieurs aux prix annoncés pour les vols.

Le nombre de membres de l'Office des transports du Canada passerait de sept membres à temps partiel à cinq membres à temps plein basés à Ottawa, et cela me préoccupe. Étant donné les responsabilités accrues des membres, je crains qu'ils ne soient pas assez nombreux pour assumer leurs responsabilités actuelles et les nouvelles responsabilités que la loi leur conférerait. Ce serait une vraie farce s'ils n'avaient pas les outils pour composer avec la situation qui se présente à eux.

En conclusion, il me tarde de procéder à un examen exhaustif du projet de loi C-11 au comité et d'entendre les commentaires et les préoccupations de l'industrie des transports et du public.

[*Français*]

**M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC):** Monsieur le Président, j'ai bien écouté l'allocation de mon honorable collègue. Tout comme lui, il y a des citoyens, des commettants et des commettantes de ma circonscription qui sont préoccupés par le bruit causé par les gares de triage. À cet effet, j'ai eu l'occasion de rencontrer des représentants de différents groupes qui en sont affectés. Nous savons que cela a des conséquences néfastes.

Aujourd'hui, nous avons un projet de loi qui permet de répondre à cette situation et de prendre ces éléments en considération, en offrant un mécanisme pour régler ce problème par le biais de l'Office des transports du Canada.

Ma question destinée à mon honorable collègue est la suivante: d'après lui, le projet de loi dans sa forme actuelle répondra-t-il adéquatement aux attentes de ses commettants et de ses commettantes?

[*Traduction*]

**M. John Maloney:** Monsieur le Président, avant ce projet de loi, on ne pouvait régler les plaintes relatives au bruit. Personne n'avait vraiment le pouvoir de s'en occuper. C'est donc un premier pas dans la bonne direction. Nous verrons sous peu si ces mesures fonctionneront.

Ce qui me préoccupe, c'est de savoir si ces cinq membres suffiront pour s'occuper de toutes les solutions ou de tous les problèmes à l'échelle du Canada. Nous avons entendu aujourd'hui même dans ce débat que beaucoup de collectivités ont ce problème et que les résidants sont exposés à des bruits intenses à toute heure du jour ou de la nuit. La commission ou l'office pourrait recevoir une multitude de plaintes et il reste à voir si ces dernières pourront être traitées en temps voulu, mais comme je l'ai dit, c'est un premier pas dans la bonne direction qui vient d'être fait.

*Initiatives ministérielles*

**M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD):** Monsieur le Président, je remercie le député de Welland de ses observations. J'ai parcouru le projet de loi et, en qualité de représentant du Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, je tiens à signaler que nous avons un terminus à Prince Rupert où beaucoup de trains et de marchandises transitent, surtout à destination des marchés asiatiques, mais aussi à destination d'autres marchés.

Nous avons constaté au cours des dernières années, en particulier depuis la vente absolument diabolique de B.C. Rail au CN, que le nombre d'accidents a atteint de nouveaux sommets. Des matières dangereuses sont déversées dans des lacs et des rivières situés à proximité des localités. Récemment, le CN a fait parvenir une lettre aux services d'incendie volontaires de ma région, pour leur dire qu'en cas de déversement massif de ces matières dans la région, ils devaient tenir bon pendant 12 heures, le temps que le CN puisse s'organiser et dépêcher une équipe spécialisée dans la gestion des matières dangereuses.

Il s'agit là de services d'incendie volontaires. Ils n'ont pas l'équipement, la formation ou l'argent pour gérer de tels déversements. En examinant le projet de loi, il est évident que le gouvernement, pas plus que son prédécesseur, n'a pris la peine de s'interroger, en pleine révolution du monde des transports, sur l'accroissement de la circulation commerciale et la diversification des marchandises, ni sur la complexité accrue des matières qui sont actuellement transportées.

Certains députés mentionnent ce qui a été fait aux États-Unis pour empêcher les catastrophes qui peuvent se produire lorsque l'alignement des astres n'est pas favorable au passage de matières dangereuses dans un environnement ou un écosystème fragiles ou dans une localité. Je demanderai d'abord au député s'il pense qu'un tel examen exhaustif est nécessaire.

Ma deuxième question portera sur l'office et sur la procédure de nomination. Je sais qu'il reste encore des relents de la procédure de nomination ayant cours à l'époque du gouvernement précédent, qui ne permettait pas toujours de faire la différence entre le talent et la partisanerie. Je me demande s'il fait confiance au nouveau gouvernement pour savoir faire cette importante distinction et ne nommer à ce comité de première importance que des personnes connues, en toute transparence. Il n'y a rien à cet égard dans le libellé actuel du projet de loi.

• (1625)

**M. John Maloney:** Monsieur le Président, la transparence dans les nominations est toujours une excellente chose. Je ne peux pas vraiment me prononcer, car le nouveau gouvernement a été très négligent dans ses nominations. De nombreux postes sont vacants au sein de bien des commissions, ainsi qu'à la magistrature, et il est difficile de faire une observation à cet égard, car le gouvernement doit agir très rapidement afin de pourvoir quelques-uns de ces postes.

En ce qui concerne la première question du député, le transport de matières dangereuses est certes une question fort préoccupante. En fait, j'ai assisté à un exercice d'entraînement avec des pompiers volontaires dans ma région, en compagnie de l'ancien député de Churchill, qui représentait son parti. Ces gens s'inquiétaient également au sujet des matières qui étaient transportées dans leur région, surtout advenant un accident. Ils se demandaient s'ils pourraient rapidement savoir exactement ce qui se trouvait dans un wagon-citerne qui aurait déversé certaines substances.

J'estime qu'il devrait y avoir un meilleur système de dépistage, notamment en ce qui a trait aux lignes ferroviaires qui débordent nos frontières. Les lignes ferroviaires de ma région passent au-dessus

d'une importante rivière et, s'il se produisait un déraillement ou une explosion, cela créerait un problème énorme, non seulement pour l'environnement, comme la pollution de l'eau, mais parce qu'une artère principale menant aux États-Unis serait touchée.

J'encourage et j'appuie l'adoption de mesures plus rigoureuses pour régir les produits potentiellement explosifs, nocifs, etc. Je suis heureux des observations du député. Je partage son avis.

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, je m'inquiète, moi aussi, au sujet de la transparence dans le projet de loi.

Il est intéressant que mon collègue ait mentionné, en passant, notre bilan en matière de nominations. Je suis particulièrement fier, par exemple, que notre gouvernement se soit battu pour que Stephen Lewis, ancien chef illustre du NPD, soit nommé secrétaire général adjoint aux Nations Unies. Je suis encore plus fier que nous ayons nommé pour une durée de sept ans Ed Broadbent président-directeur général du centre Droits et Démocratie, situé à Montréal. Je ne partage pas vraiment l'interprétation de mon collègue par rapport à nos antécédents en matière de nominations.

Je veux revenir sur une question soulevée par le député de Welland en ce qui concerne le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Le député a dit, si je ne m'abuse, qu'un certain nombre de citoyens moyens prennent l'avion de temps en temps. Il ne s'agit pas de voyageurs assidus qui utilisent les aéroports tels des gares d'autocars, comme bon nombre de députés qui voyagent souvent.

Je veux revenir sur ce qu'a dit Bruce Hood, qui fut le premier commissaire aux plaintes relatives au transport aérien et qui fut arbitre dans la LNH. Il a exprimé son inquiétude face à l'élimination proposée du poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Selon lui, cela rendrait plus difficile la résolution de problèmes entre les Canadiens et les compagnies aériennes.

Cette situation me préoccupe et j'aimerais demander au député de Welland ce qu'il pense du fait que le commissaire risque de perdre son statut indépendant s'il est intégré à l'Office des transports du Canada.

**M. John Maloney:** Monsieur le Président, si le gouvernement s'en mêle, il se peut que le système de traitement des plaintes n'offre plus un service rapide au Canadien ordinaire qui se bat contre le géant qu'est l'industrie aérienne. Une commission indépendante allégera le processus; ce sera beaucoup mieux pour les électeurs de nos circonscriptions et pour l'ensemble des Canadiens. Ces derniers bénéficieront d'une option rapide et indépendante pour déposer des plaintes et obtenir une réponse prompte.

**M. Roger Valley (Kenora, Lib.):** Monsieur le Président, ma question pour le député de Welland porte sur l'historique du projet de loi et ses incarnations précédentes.

Bien que le Nord de l'Ontario soit une région très éloignée et très rurale, elle est également aux prises avec beaucoup des problèmes dont il a parlé. À l'époque où je siégeais au conseil municipal, beaucoup de ces problèmes existaient déjà. Il est primordial d'écouter ce que les citoyens ont à dire.

Je crois que le député a dit dans son discours que le projet de loi avait été présenté pour la première fois à la Chambre en février 2003. J'aimerais savoir quelle avait été l'étendue du débat à ce moment. J'aimerais aussi savoir quelle avait été l'étendue des recherches au sein des autres collectivités rurales et urbaines du Canada. Le député pourrait-il relater brièvement comment il en est venu à adopter cette position?

*Initiatives ministérielles*

●(1630)

**Le président suppléant (M. Royal Galipeau):** Il faudra le faire brièvement. Le député de Welland a 40 secondes.

**M. John Maloney:** Monsieur le Président, comme je l'ai dit plus tôt, c'est la troisième fois que nous essayons de faire adopter cette mesure. Bien entendu, lorsqu'un projet de loi se bute à des élections ou à la dissolution du Parlement, il est impossible d'en effectuer un examen complet. Espérons que nous parviendrons cette fois à faire adopter cette mesure très bénéfique.

**Le président suppléant (M. Royal Galipeau):** Conformément à l'article 38 du Règlement, je dois faire connaître à la Chambre les questions qu'elle abordera à l'heure de l'ajournement ce soir, à savoir: la députée de Victoria, l'éducation; le député de Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, l'industrie maritime.

[Français]

**M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui pour appuyer le projet de loi C-11, présenté par mon honorable collègue, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

Ce projet de loi, globalement, modernise la Loi sur les transports au Canada qui date de 1996. Il est l'aboutissement de vastes consultations et il vise essentiellement à améliorer cette loi en augmentant la sécurité dans les transports et la transparence, en réduisant les désagréments pour les usagers — notamment sur le plan du bruit comme nous l'avons vu plus tôt — et en protégeant aussi le consommateur, qui est l'utilisateur des moyens de transport.

Aujourd'hui, mon exposé portera davantage sur les transports aériens. Il y a des entreprises dans Lévis—Bellechasse qui utilisent régulièrement les transports pour faire la commercialisation des produits manufacturés chez nous.

Des modifications protégeront les droits des voyageurs, en garantissant que les transporteurs aériens feront toujours connaître leurs produits de façon ouverte et transparente. Cet après-midi, nous avons vu qu'il y a parfois des coûts cachés. Présentement, cela se fait de façon volontaire par les transporteurs. L'industrie a fait un pas dans la bonne direction, par contre notre gouvernement ne doit pas déroger à ses responsabilités envers les consommateurs-voyageurs. Il propose donc de modifier la loi pour permettre à son administrateur, l'Office des transports du Canada, de prendre, de mettre en oeuvre et d'appliquer un règlement sur recommandation du ministre des Transports, des Infrastructures et des Collectivités, si nécessaire, afin de s'assurer de la transparence dans l'établissement des prix des services aériens offerts aux voyageurs.

Les modifications du projet de loi indiqueront clairement les attentes du gouvernement à l'endroit de l'industrie du transport aérien à cet égard. Ces modifications cadrent avec les initiatives des États-Unis et de l'Europe, dont l'objectif est aussi la transparence.

Cette approche s'aligne aussi sur l'orientation stratégique globale du gouvernement qui ne compte légiférer qu'en cas de besoin et souhaite responsabiliser les opérateurs.

Les modifications exigeront aussi que tous les exploitants qui assurent des services aériens commerciaux au Canada affichent bien en toute les conditions de transport à leurs bureaux d'affaires et sur tous les sites Internet à partir desquels ils vendent leurs services. Beaucoup d'usagers achètent leurs billets dans l'Internet; il est important d'être assuré que lorsqu'un prix est affiché, c'est bel et bien le prix que les voyageurs paieront. C'est ainsi que cela fonctionnera.

Il y a également un autre ajout.

[Traduction]

Le projet de loi contient des modifications qui témoigneraient clairement de toute l'importance qu'accorde le Canada à ses rapports commerciaux dans le domaine des services aériens internationaux. Ces dispositions garantiraient la présence de toute entente ou convention internationale relative aux services aériens sur la Loi sur la concurrence advenant une incompatibilité entre les deux. Comme nous sommes une nation commerçante, le gouvernement juge impératif que nos partenaires commerciaux dans le domaine du transport aérien se sentent rassurés. Les modifications proposées auraient justement pour effet de les rassurer.

●(1635)

[Français]

Enfin, d'autres modifications permettront aux services aériens fournis pour le compte des Forces canadiennes ou lors d'une urgence déclarée de ne pas être assujettis à la partie II de la loi, qui prévoit un cadre pour les services aériens commerciaux. Les avions militaires doivent parfois faire des missions humanitaires. Ils doivent donc être exemptés dans ces cas-là.

Il est logique de reconnaître que les services aériens fournis pour les Forces armées de notre pays ou en cas d'urgence déclarée ne constituent pas des événements ordinaires ou à but lucratif. Ces types de services aériens ne doivent donc pas être visés par la loi. Ces modifications clarifieront de telles situations et devront être considérées comme des mesures d'ordre administratif qui assurent la pertinence continue de la loi.

Nous proposons ces modifications car elles assureront un haut niveau de transparence et des recours pour les consommateurs, et clarifieront leur application. Elles simplifieront aussi le processus de traitement des plaintes et le rendront plus efficace du fait qu'il sera intégré aux fonctions permanentes de l'Office des transports du Canada. De cette façon, les modifications aux dispositions sur le transport aérien que renferme la loi contribueront à bâtir un réseau de transport moderne et efficace.

Du coup, les modifications permettront aux transporteurs aériens de continuer à prendre de l'expansion en fonction du bien-fondé des choix qu'ils font dans la conduite de leurs activités.

En terminant, les modifications proposées témoignent de l'engagement de notre gouvernement à se doter d'un réseau de transport aérien concurrentiel, qui assure un équilibre entre le besoin de mettre à jour les instruments législatifs et réglementaires — lorsque c'est nécessaire — pour faire face à l'essor des marchés de l'industrie du transport aérien, et la responsabilité de veiller à ce que les consommateurs connaissent leurs droits.

Aujourd'hui, un vote a été effectué en cette Chambre sur le bois d'oeuvre. Notre gouvernement agit. Je crois que les contribuables canadiens, nos commettants, nos commettantes et nos parlementaires s'attendent à un gouvernement qui fonctionne et qui soit à la hauteur. Ce projet de loi améliorera la Loi sur les transports au Canada et donnera des résultats.

Les parlementaires sont appelés à prendre des mesures concrètes. Les gens s'attendent à ce qu'ils soient justement à la hauteur et qu'ils fassent en sorte que notre gouvernement fonctionne le plus efficacement possible dans le respect des règles démocratiques.

*Initiatives ministérielles*

Le gouvernement actuel croit que ces modifications à la Loi sur les transports au Canada sont justifiées et qu'elles permettront à l'Office des transports du Canada de continuer à desservir les voyageurs aériens, et au Canada de se doter d'une industrie canadienne de services aériens viable et concurrentielle pour les années qui viennent.

Mon exposé a porté principalement sur le transport aérien, mais il s'agit d'un projet de loi à plusieurs facettes. Il cherche entre autres à régler le bruit ferroviaire et il propose des mesures qui visent à améliorer la sécurité et à protéger les consommateurs qui utilisent les avions pour se déplacer.

[Traduction]

**Mme Peggy Nash (Parkdale—High Park, NDP):** Monsieur le Président, ma circonscription de Parkdale—High Park est en milieu urbain et elle est bordée sur deux côtés par des voies ferrées du CN et du CP. Le point où deux voies ferrées se croisent s'appelle une jonction, et c'est à cet endroit que mon bureau est situé. Il s'agit d'un lieu historique qui est depuis longtemps une plaque tournante du transport ferroviaire.

Autour de cette jonction et à de nombreux autres endroits de ma circonscription, la désindustrialisation croissante de notre localité a entraîné une augmentation des lotissements résidentiels, ce qui a pour résultat que de plus en plus de maisons sont construites juste à côté des voies ferrées. Bien entendu, nous recevons de plus en plus de plaintes au sujet du bruit et de commentaires au sujet de la sécurité autour des voies ferrées.

La question que je destine à mon collègue comporte deux volets. Compte tenu de la population du Canada, qui s'élève à plus de 32 millions d'habitants, dont 110 000 dans ma seule circonscription, comment ces cinq personnes feront-elles pour traiter les plaintes concernant le bruit et la sécurité provenant de l'ensemble de la population? Comment empêcher que le processus ne devienne lourd et congestionné?

Deuxièmement, avec seulement cinq membres, qui sera représenté? Y aura-t-il des représentants des citoyens? Y aura-t-il un équilibre entre les diverses collectivités? Qui, selon le député, sera nommé à ce comité?

● (1640)

[Français]

**M. Steven Blaney (Lévis—Bellechasse, PCC):** Monsieur le Président, je remercie mon honorable collègue de sa question.

Effectivement, ma collègue a soulevé le cas d'une situation qui est juste et réelle dans notre pays. En fin de compte, deux situations se sont produites. Effectivement, l'urbanisation s'est faite près des gares et des voies ferrées, mais aussi près des centres de triage. Cela a créé un problème de cohabitation d'une part, un problème de cohabitation qui a été exacerbé par une forme de rationalisation des opérations ferroviaires, notamment la privatisation des compagnies ferroviaires. Il y a vraiment eu un conflit d'usage important qui persiste toujours et que le présent projet de loi veut solutionner.

La réponse que je pourrais donner à ma collègue, c'est que le projet de loi, dans sa forme actuelle, cherche effectivement à donner des outils aux personnes qui s'estiment lésées par la présence de beaucoup de bruit. Elles peuvent recourir à l'Office des transports. Je peux vous dire que dans la circonscription voisine de la mienne, à Charny, des gens sont très préoccupés par le bruit car, comme on le disait tout à l'heure, cela crée des problèmes importants pour les gens qui habitent autour de la gare.

Donc, les modifications proposées à la loi autoriseront l'Office des transports du Canada à traiter les plaintes relatives au bruit et, au besoin, à ordonner aux compagnies de chemin de fer d'effectuer des changements afin de réduire le bruit déraisonnable lors de la construction ou de l'exploitation d'une voie ferrée ou d'une gare de triage.

Avant d'intervenir, l'office devra s'assurer que les parties n'ont pu s'entendre à l'amiable. C'est donc le projet de loi dans sa forme actuelle. J'espère que, avec l'assentiment des parlementaires de la Chambre, il pourra se rendre en comité où il pourra être examiné article par article.

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Monsieur le Président, ma question au député de Lévis—Bellechasse sera simple. Il nous parle de son bon gouvernement. Je lui poserai une question au sujet du projet de loi C-44.

Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités nous disait aujourd'hui qu'on avait repris pratiquement intégralement ce qui avait été proposé dans le projet de loi C-44. Alors pourquoi ce projet de loi C-11 ne comporte-t-il pas le volet VIA Rail qui était dans le projet de loi C-44 et qui était la porte d'entrée pour un développement de train rapide Québec-Montréal, Montréal-Windsor?

J'aimerais que le député m'explique pourquoi son bon gouvernement, encore une fois, a décidé de tasser les intérêts du Québec, de ne pas discuter et d'inclure dans ce projet de loi ce que demandait VIA Rail, soit de devenir une vraie compagnie qui pourrait faire du vrai développement. J'aimerais que le député m'explique cela.

**M. Steven Blaney:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

Premièrement, concernant la prémisse de sa question, il faudrait peut-être lui rappeler que, effectivement, le transport ferroviaire est un des moyens de transport les plus écologiques qui soient et qu'on a tout intérêt à l'intégrer dans une politique de développement durable. Cela étant dit, l'objectif du projet de loi devant nous aujourd'hui est d'améliorer le projet de loi existant qui a déjà fait l'objet de consultations.

Maintenant, je pense qu'il y a des projets très louables, comme celui qu'évoque mon collègue. Je souhaite qu'un jour on voit un train à grande vitesse qui parcourra les provinces du Québec et du Canada et qui contribuera à renforcer la fédération canadienne.

● (1645)

**M. David McGuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais simplement poser une question à mon collègue qui traite exactement du même sujet abordé par notre collègue du Bloc québécois et à laquelle il vient tout juste de répondre. Il s'agit de toute la question du développement durable.

De ce côté-ci de la Chambre, nous avons lu plusieurs fois le projet de loi. Il n'y a aucune référence au développement durable. La mention « gaz à effet de serre » n'y est pas. Le gouvernement minoritaire est apparemment en train de proposer une nouvelle stratégie environnementale pour notre pays. Il n'y a aucune référence à cette stratégie dans cette loi. En même temps, le ministre des Ressources naturelles a informé le personnel de son ministère qu'on devrait cesser d'utiliser le terme de « développement durable » et, au lieu de cela, commencer à utiliser le terme de « développement responsable ».



*Initiatives ministérielles*

Le député pourrait-il simplement éclairer un peu la situation? Ce projet de loi vise-t-il, oui ou non, la protection de l'environnement? Il vient justement de dire en Chambre qu'un système ferroviaire contribue énormément à la réduction des gaz à effet de serre. De ce côté-ci de la Chambre, c'est très difficile de réconcilier cela avec ce qui se passe.

**M. Steven Blaney:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de sa question.

En effet, le projet de loi sous-tend un objectif de développement durable, puisqu'il vise en plus à rationaliser la réglementation, donc à faciliter l'essor de l'industrie ferroviaire, mais également à favoriser la création de chemins de fer sur courte distance.

On sait que l'augmentation des coûts du carburant incite les transporteurs à se tourner de plus en plus vers d'autres moyens que le transport routier, par exemple, pour transporter leur marchandise. Voilà pourquoi c'est un des objectifs du projet de loi.

Je rappelle aussi à mon collègue qu'un des avantages de l'approche de notre gouvernement relative à ce projet de loi, et aussi de façon plus générale, c'est de ne pas faire des projets de loi fourre-tout où finalement tellement d'éléments s'additionnent que le projet de loi devient difficile à adopter tant il est complexe. Nous avons devant nous un projet de loi relativement simple, qui contient un ensemble de mesures visant à apporter des améliorations à la sûreté du transport. C'est pour cela que je souhaite qu'il poursuive son cheminement et obtienne l'assentiment de l'ensemble des parlementaires ici présents.

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Monsieur le Président, je suis bien heureux de prendre part au débat sur le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Dans un premier temps, je tiens à vous signaler ma grande déception quant au long délai que le Parlement du Canada a mis pour mener ce projet de loi à terme. Il faut rappeler que des versions antérieures de ce projet de loi ont déjà été présentées à deux reprises, sous la forme des projets de lois C-26 et C-44, déposés respectivement le 25 février 2003 et le 24 mars 2005. Pourtant, l'adoption de ce projet de loi est d'une importance capitale pour les gens du Québec et pour l'ensemble du Canada.

Ce délai me rappelle la saga entourant la réfection du pont de Québec. Souvenez-vous des promesses électorales des conservateurs l'hiver dernier. Ils promettaient alors de régler ce dossier dans les plus brefs délais.

Les conservateurs ont pris plaisir à répéter, durant la dernière campagne électorale, que le Bloc québécois ne pouvait pas régler ce problème, étant un parti d'opposition. Les conservateurs se targuaient alors de pouvoir finalement régler ce que les libéraux avant eux n'avaient pas réussi à régler.

Ce n'est que lorsque l'entreprise mandatée partiellement pour faire la réfection du pont décide de démanteler ses échafaudages que le gouvernement conservateur se réveille.

Une source gouvernementale indique qu'il faudra ajouter entre 69 millions de dollars et 76 millions de dollars pour compléter le travail.

Le quotidien *Le Soleil* du 19 juillet dernier titrait: « L'espoir renaît pour le pont de Québec. » Il y a en effet eu des discussions entre des porte-parole d'Ottawa, de Québec, du Canadien National et le propriétaire du pont le 18 juillet. Toutefois, aucun échéancier n'est cependant avancé et les gens de Québec attendent toujours et encore.

C'est comme ce projet de loi qui doit modifier la Loi sur les transports au Canada. Beaucoup de gens attendent son adoption depuis longtemps, mais il n'a pas encore abouti et cela peut s'avérer catastrophique pour le transport collectif de banlieue, comme nous le verrons plus loin.

En premier lieu, j'aimerais souligner une modification que je juge importante, qui a été apportée à la déclaration de principe du projet de loi.

Pour la première fois, le respect de l'environnement est ajouté aux différentes obligations de tout système de transport. Nous verrons en comité les dispositions qui pourront s'ajouter afin que cette obligation soit vraiment mise en application et puisse se conformer, entre autres, au Protocole de Kyoto.

Je citerai en exemple le cas des locomotives. Il faut accélérer le rythme de renouvellement des anciennes locomotives, puisque seulement 29 p. 100 de l'ensemble du parc de locomotives diesel se conforment aux normes environnementales.

De plus, il faut encourager l'utilisation de la machine de manoeuvre « Green Goat », un système hybride batterie-diesel, qui a été mis à l'essai en 2004. Il semble que ce système hybride permette de réduire la consommation de carburant jusqu'à 60 p. 100. Ce ne sont que quelques exemples.

Parmi les dispositions législatives proposées dans le projet de loi, trois mesures retiennent particulièrement notre attention dans les secteurs aérien et ferroviaire, soit la publicité dans le transport aérien, le bruit lié aux activités de transport ferroviaire et la cession des voies ferrées.

J'estime que la protection des consommateurs est primordiale et que l'accroissement de la libre concurrence ne doit en aucun cas pénaliser les consommateurs qui sont en droit de s'attendre à une plus grande transparence.

À cet égard, le projet de loi C-11 apportera des modifications à la Loi sur les transports en proposant l'établissement de règles relativement à la procédure de règlement de plaintes, à l'annonce des tarifs de transport aérien et à la communication des conditions de transport. Ces mesures permettront d'encadrer davantage la commercialisation des billets d'avion en donnant à l'Office des transports, entre autres, un champ de compétence pour régir la publicité entourant ses ventes.

Ainsi, les détenteurs d'une licence auront désormais l'obligation d'afficher, dans un endroit bien en vue, les tarifs et les conditions de transport pour le service qu'ils offrent. Cette nouvelle obligation s'applique également pour tous services offerts dans Internet.

Voilà donc pour l'obligation de rendre disponibles les conditions de transport.

À cela s'ajoute un nouveau pouvoir de réglementation attribué à l'Office des transports, lui permettant notamment d'exiger par voie réglementaire que le prix des services aériens mentionnés dans toute publicité indique les frais, droits et taxes perçus par lui pour le compte d'autres personnes, afin que le consommateur soit en mesure de déterminer facilement le montant qu'il devra payer pour le service.

● (1650)

Bien que cela soit un pas dans la bonne direction, il faudra s'assurer que l'Office des transports exerce ce pouvoir dans le meilleur intérêt des consommateurs, et de façon rigoureuse et proactive. Les associations de consommateurs demandent depuis très longtemps déjà une tarification beaucoup plus transparente.

*Initiatives ministérielles*

Ces nouvelles mesures de transparence seront autant à l'avantage des consommateurs qu'à celui des compagnies aériennes qui pourront ainsi se livrer une plus saine concurrence.

J'aimerais soulever un point. Il s'agit de l'abolition du poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, effectuée lors du budget 2005 par l'ex-ministre des Finances. L'ex-gouvernement annonçait alors que l'Office des transports du Canada assumerait dorénavant la responsabilité du programme des plaintes.

Effectivement, le projet de loi C-11 proposé par les conservateurs ne prévoit plus de désignation pour le poste de commissaire et intègre ses fonctions aux opérations ordinaires de l'Office des transports.

Nous voyons d'un oeil positif le fait que, dorénavant, l'Office des transports pourra enjoindre à un transporteur de prendre des mesures pour dédommager les personnes lésées par la non-application de conditions de transport. Il s'agit d'un pas en avant, car le commissaire aux plaintes ne pouvait faire que des suggestions à l'époque.

Toutefois, il existe certaines lacunes. Ainsi, l'Office des transports n'a plus à soumettre de rapport annuel sur les plaintes et leur règlement. Ce rapport permettait de mettre en évidence les fautifs et leurs manquements.

Le commissaire pouvait également exiger beaucoup d'information des transporteurs dans le processus de plaintes, ce que ne peut pas faire l'Office des transports. Le Bloc québécois trouve déplorable cet affaiblissement du rôle de l'Office des transports qui perd son pouvoir d'enquête et une partie de sa visibilité.

On ne peut certainement pas oublier la saga de Jetsgo, où des centaines de voyageurs ont été lésés lorsque cette compagnie aérienne a abruptement cessé ses activités au plus fort de la période des voyages de vacances. Cette situation ne doit jamais plus se reproduire. Le Bloc québécois avait d'ailleurs dénoncé cela à l'époque.

Il est clair que, pour le Bloc québécois, le gouvernement doit prendre ses responsabilités. Il pourrait notamment favoriser la mise sur pied d'un fonds d'indemnisation qui garantirait le remboursement des billets lorsque les consommateurs achètent leurs billets directement auprès des transporteurs, comme c'est de plus en plus le cas.

On voit donc que le projet de loi est très perfectible à plusieurs égards.

Outre les modifications législatives consacrées au secteur aérien, un autre aspect fort important du projet de loi C-11 concerne le transport ferroviaire.

Les mesures proposées visent à modifier la partie III de la Loi sur les transports du Canada en créant, notamment, un mécanisme de règlement des plaintes relatives au bruit, ainsi qu'en modifiant les dispositions ayant trait au transfert et à la cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer.

Depuis plusieurs années déjà, le Bloc québécois revendique des modifications législatives visant à régler les sérieux problèmes de bruit rencontrés dans de nombreuses collectivités. Je fais référence aux effets nuisibles du bruit lors de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer, notamment les mouvements de wagons dans les gares de triage.

Au cours des dernières années, nombreux ont été les conflits opposant les citoyens et les sociétés ferroviaires. Les citoyens affectés par le bruit des trains n'ont pour seul recours que celui de porter plainte directement auprès de la société ferroviaire concernée

ou encore d'intenter une poursuite au civil. Aucun organisme fédéral n'est présentement habilité à intervenir en pareil cas.

Il est donc important de légiférer en ce sens afin que les sociétés ferroviaires sentent une certaine pression et prennent les devants afin de limiter les désagréments résultant de la construction ou de l'exploitation des chemins de fer.

Ces modifications législatives sont un pas dans la bonne direction, mais je proposerai des amendements. J'essaierai de m'assurer que l'Office des transports n'ait pas uniquement compétence sur des litiges ayant trait au bruit, mais également sur les émanations ou les vibrations des wagons. Nous sommes à l'ère de Kyoto et les questions environnementales sont extrêmement importantes.

Je suis conscient du fait que le transport ferroviaire constitue une excellente solution de rechange au transport routier et représente un élément majeur de développement économique pour le Québec.

• (1655)

Toutefois, il faut équilibrer ces objectifs économiques dans une perspective environnementale et surtout dans le respect de la qualité de vie et du bien-être des citoyennes et des citoyens.

Les pouvoirs accordés à l'Office des transports ne sont aucunement préjudiciables aux sociétés ferroviaires, d'autant plus que l'office aura désormais le pouvoir de produire et de publier des lignes directrices, après consultation auprès des parties intéressées, et de proposer des mesures de coopération en matière de règlement de conflits relatifs au bruit. Chacun connaîtra ainsi les limites de l'autre, l'objectif étant de régler ce genre de conflits de manière pacifique et dans les meilleurs délais.

Toujours en rapport avec le transport ferroviaire, je suis heureux de constater que l'on reconnaît désormais les administrations de transport de banlieue. On ajoute également un article qui prévoit qu'une compagnie de chemin de fer souhaitant se départir d'une ligne de chemin de fer doit en offrir l'achat aux administrations de transport de banlieue concernées, selon un ordre de priorités commençant par le gouvernement fédéral lui-même, le gouvernement provincial et les administrations de transport de banlieue.

Ces nouvelles dispositions sont primordiales et permettront de protéger les axes de transport uniques que sont les corridors ferroviaires existants. J'ai toujours considéré que le transport ferroviaire constitue une excellente alternative au transport routier. On doit donc favoriser des mesures en ce sens.

Je mentionnais au début de ma présentation que ce projet de loi flotte dans les corridors de ce Parlement depuis la 37<sup>e</sup> législature. Sa non-adoption peut provoquer des conséquences irréparables. Si la situation actuelle perdure, des organismes, comme l'Agence métropolitaine de transport qui dessert la grande région de Montréal, voient leur survie menacée. La nouvelle loi leur donne un arbitre, l'Office national des transports. Ils bénéficieront également de nouveaux règlements qui leur permettront de négocier de façon un peu plus équitable avec les plus gros joueurs que sont le CN et le CP et qui se comportent souvent comme de véritables monopoles devant ces petites agences. La survie de ces organismes est importante dans le contexte entourant le Protocole de Kyoto, et c'est pourquoi je souhaite ardemment que ce projet de loi soit finalement adopté.

Nous sommes en faveur du principe du projet de loi et nous nous efforcerons de l'améliorer en y apportant certaines modifications dans le cadre du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

*Initiatives ministérielles*

•(1700)

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de souligner cette belle prestation de mon collègue d'Alfred-Pellan qui, de plus, est membre du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. J'ai la chance de siéger avec lui à ce comité. Ma question à mon collègue sera simple.

Plusieurs députés du gouvernement conservateur nous disent aujourd'hui qu'il y a eu une grande consultation et que le projet de loi qu'ils nous proposent en est le résultat. Il est vrai qu'une grande consultation a été faite sur le projet de loi C-44, mais pas sur le projet de loi C-11 puisqu'on va commencer les consultations sur ce nouveau projet de loi.

Dans le projet de loi C-44, il y avait tout un volet VIA Rail. J'aimerais que mon collègue d'Alfred-Pellan m'explique l'expérience qu'il a vécue en comité lors de la dernière législature. En effet, les députés conservateurs exerçaient une forte pression pour que, justement, jamais ce qui touche VIA Rail ne prenne forme. Tout ce qui était conservateur était contre le développement de VIA Rail. Vous savez que cela touche directement le Québec en raison du projet de train rapide Québec-Montréal-Windsor.

J'aimerais que mon collègue d'Alfred-Pellan m'explique la situation par rapport au projet de loi C-44 de la dernière session.

**M. Robert Carrier:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue d'Argenteuil—Papineau—Mirabel de sa question.

Effectivement, le projet de loi C-44 prévoyait tout un chapitre concernant VIA Rail afin de lui permettre une meilleure performance et de nous assurer un meilleur service sur l'ensemble du territoire. Toutefois, comme vous le savez, l'étape de la deuxième lecture n'a pas été effectuée durant la dernière session et tout le travail de réflexion et d'approfondissement de ce projet de loi-là n'a pu aller plus loin.

Nous déplorons le fait que ce ne soit pas encore le cas, malgré le fait que certains éléments du projet de loi C-11 soient importants et devraient être adoptés. Malgré tout, je partage l'inquiétude du député quant au fait qu'il s'agissait d'une partie importante des projets de loi C-26 et C-44 et qu'elle reste toujours à l'écart.

Pendant ce temps, le développement de notre système ferroviaire est pénalisé et mis en danger par le fait qu'on n'adopte pas de décisions ou de lois plus importantes pour le développement de ce système de transport.

**M. Guy André (Berthier—Maskinongé, BQ):** Monsieur le Président, j'aimerais féliciter mon collègue de son excellente allocution. Bien que nous appuyions le projet de loi C-11, des éléments absents de ce projet de loi aideraient davantage nos concitoyens à faire face à la surpopulation du train, qui est effectivement un moyen écologique important pour prévenir les gaz à effet de serre. Nos concitoyens se plaignent souvent de vibrations et du blocage des intersections. Or nous ne retrouvons pas ces éléments dans le projet de loi, éléments qui auraient pu être inclus.

J'aimerais que mon collègue me dise pourquoi, à son avis, ce projet de loi n'a pas inclus ces éléments qui sont d'une importance capitale.

**M. Robert Carrier:** Monsieur le Président, je remercie le député de Berthier—Maskinongé. Effectivement, divers points ayant trait à la question de la nuisance environnementale et de la nuisance de la vibration — qui sont surtout créées dans les gares de triage — ne sont pas abordés dans le projet de loi. Toutes les réflexions entendues

d'aujourd'hui alimenteront donc l'étude en comité, au cours de laquelle certains amendements pourront être ajoutés au projet de loi afin de le bonifier.

La question de bruit abordée par le projet de loi actuel n'est qu'un seul des irritants du transport ferroviaire. En éliminant ces irritants, le système ferroviaire sera plus intéressant pour l'ensemble de nos déplacements. Nous parlions plus tôt de la sécurité qui n'est pas abordée dans le projet de loi, en dépit du titre qu'on lui a donné. Nous avons souvent mentionné des déraillements qui se produisent à plusieurs reprises, mais ce n'est pas abordé. Nous ajouterons peut-être ces éléments en comité dans le but de bonifier le projet de loi.

•(1705)

**M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ):** Merci, monsieur le Président. J'ai la chance de poser une autre question à mon collègue d'Alfred-Pellan, qui a tout à fait raison. J'aimerais que mon collègue nous explique comment fonctionnent les procédures en comité. Une fois que nous aurons décidé d'envoyer ce projet de loi en comité, le comité peut apporter des amendements, des bonifications qui doivent revenir à la Chambre et être approuvés par tous les partis politiques.

J'aimerais qu'il explique à quel point les Québécoises et les Québécois sont entre bonnes mains, puisque le Bloc québécois pourra proposer au comité des modifications à apporter.

**M. Robert Carrier:** Monsieur le Président, bien que mon expérience des travaux parlementaires ne soit pas très longue, je peux quand même affirmer que le Bloc québécois se charge de convoquer les principaux intervenants qui sont touchés directement par le projet de loi et qui y constatent certaines lacunes. Nous avons donc le privilège et l'avantage d'entendre directement ces gens qui sont convoqués à notre session de travail, qui inclut des représentants du gouvernement et de tous les partis d'opposition, afin d'alimenter notre réflexion sur le projet de loi. Il ne faut pas s'imaginer qu'un projet de loi déposé par un gouvernement est complet en soi et que tous les intervenants possibles ont été consultés.

Nous nous ferons un devoir de convoquer l'Agence métropolitaine de transport, qui nous a parlé des difficultés qu'elle a actuellement à développer son service de train de banlieue dans la grande région de Montréal. Montréal est une des régions importantes du Québec en ce qui a trait au transport. Il est toujours question d'ajouter des autoroutes et des ponts dans cette région, malgré le fait qu'il y ait des voies ferrées qui ne sont pas exploitées, à cause du manque de collaboration des entreprises ferroviaires. Ces dernières s'assoient sur leur monopole et leurs droits acquis pour ne pas laisser libre cours à l'expansion de trains de banlieue qui pourraient desservir une plus large population. Nous pourrions entendre ces personnes en comité, et elles pourront nous faire ajouter certains éléments d'importance au projet de loi.

**M. Yves Lessard (Chambly—Borduas, BQ):** Monsieur le Président, je veux féliciter à mon tour le député d'Alfred-Pellan pour son allocution. Il a parlé plus tôt des vibrations ainsi que de l'obstruction des entrées municipales. Toutefois, j'ai cru comprendre qu'il s'en est tenu particulièrement à la question des gares de triage et à toute l'activité autour d'elles.

*Initiatives ministérielles*

Mon collègue de Berthier—Maskinongé a posé une question relativement à l'obstruction des entrées. Je donne l'exemple de ma circonscription, Chambly—Borduas. Dix des 12 villes qui la composent sont traversées par le train, la voie ferrée, et il y en a une, Saint-Basile-le-Grand, où l'on dispose de deux entrées. Or le train s'arrête parfois devant les entrées de la municipalité pendant de longs moments. On a déjà vécu l'expérience d'un arrêt d'une durée d'une heure trente. En cas d'urgence pour la municipalité, ou pour quelque autre raison, cela créerait un problème majeur. Pourtant la loi prévoyait déjà, dans des dispositions par rapport à la régie de surveillance, qu'on ne pouvait pas avoir de telles pratiques. Je voudrais savoir si le comité a étudié cette dimension.

De plus, cela alimente-t-il déjà un débat afin d'apporter un amendement au projet de loi? Comme mon collègue l'a bien dit plus tôt, le présent projet de loi n'a rien prévu à cet égard.

• (1710)

**M. Robert Carrier:** Monsieur le Président, je remercie mon collègue de Chambly—Borduas.

En effet, les questions de blocage d'entrées et de voies importantes des municipalités n'ont pas encore été abordées en comité. L'intérêt du travail du comité qui suivra l'adoption du projet de loi en deuxième lecture, c'est que des intervenants pourraient être désignés par le député de Chambly—Borduas ou d'autres députés de circonscription. Cela nous servirait d'ailleurs à alimenter d'autres questions qui pourraient très bien s'ajouter et susciter des amendements au projet de loi.

J'encourage donc mon collègue à identifier des intervenants qui pourraient nous rencontrer pour que l'on puisse aborder cette question, bien que le projet de loi présent, qui donne beaucoup de responsabilités à l'Office des transports du Canada, puisse lui permettre d'accueillir toute plainte relative aux transports en général, ce qui n'a pas lieu actuellement.

La loi prévoit quand même qu'un organisme de consultation puisse recevoir toutes ces plaintes, dans le but d'arriver à une médiation prévue par le projet de loi. Toutefois rien ne nous empêche d'identifier les problèmes les plus importants afin de vraiment nous assurer que tel article du projet de loi le couvrira réellement, sans quoi il faudrait plutôt y apporter un amendement.

[Traduction]

**M. Mike Wallace (Burlington, PCC):** Monsieur le Président, je prends la parole aujourd'hui relativement à d'importants changements à la Loi sur les transports au Canada qui sont proposés dans le projet de loi C-11, changements qui contribueront à améliorer les services ferroviaires pour voyageurs, à préserver l'infrastructure ferroviaire de grande valeur dans les régions urbaines et à rendre plus vivables les collectivités desservies par des chemins de fer.

En guise d'introduction, je parlerai brièvement de l'histoire du CN et du rôle important qu'il a joué dans la vie des Canadiens durant près d'un siècle. La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada se confond avec l'histoire du Canada pendant plus de huit décennies. L'entreprise est née au coeur du tumulte et du désillusionnement qui ont accompagné la Première Guerre mondiale. Dans les années 1920 et 1930, le rendement du CN a suivi celui de l'économie canadienne. Durant la Seconde Guerre mondiale, le CN, à l'instar des Canadiens, a été confronté à des défis qui n'auraient pu être prévus seulement quelques années plus tôt.

Pendant les décennies de l'après-guerre, le Canada est devenu un fournisseur de matières premières au reste du monde, qu'il s'agisse de bois d'oeuvre, dont nous avons parlé plus tôt aujourd'hui, de grain,

de soufre, de potasse ou de produits pétroliers; le CN a transporté tous ces produits. Dans les années 1990, lorsque l'économie nord-américaine est devenue plus intégrée, le CN a accru sa présence aux États-Unis et a pris une orientation nord-sud.

Comme le CN a été pendant plus de 70 ans un chemin de fer d'État, il a joué un rôle social aussi bien qu'un rôle économique dans la vie du pays. J'en veux pour preuves le chemin de fer à voie étroite servant au transport de marchandises et de voyageurs à Terre-Neuve, les trains mixtes des lignes secondaires à faible densité et les wagons de voyageurs utilisés comme salles de classe ou cliniques médicales dans les régions éloignées de l'Ontario et du Québec.

Il ne fait pas de doute que le CN et les chemins de fer du Canada constituent une composante importante de l'histoire des Canadiens. Le projet de loi C-11 reconnaît la grande importance de nos chemins de fer et cherche à mettre en équilibre les intérêts modernes des populations, des consommateurs, des banlieusards et des administrations du transport en commun et ceux des sociétés ferroviaires d'aujourd'hui.

Je voudrais souligner les modifications proposées aux chemins de fer dans le projet de loi. Les modifications proposées à la Loi sur les transports au Canada contribueront au maintien de chemins de fer innovateurs, vigoureux et en santé au Canada durant le XXI<sup>e</sup> siècle.

Le projet de loi examine les politiques et les règlements actuels dans l'optique de la qualité de vie en milieu urbain; il devrait nous permettre de les améliorer dans l'intérêt de nos villes et de nos localités. Les Canadiens s'inquiètent de plus en plus du coût croissant de l'énergie, surtout de l'essence, c'est pourquoi je suis heureux d'annoncer que les modifications proposées contribueront au bien-être des services de transport urbain et des services ferroviaires interurbains comme GO Transit et VIA Rail.

Le gouvernement propose d'apporter à la Loi sur les transports au Canada certaines modifications avantageuses pour les services ferroviaires voyageurs, qui sont essentiels au déplacement d'un nombre croissant de navetteurs dans ma localité, dans le grand Toronto et entre les grands centres urbains. Par exemple, à Burlington seulement, au cours d'un jour de travail typique, de 70 à 80 trains de voyageurs passent par les trois gares du réseau GO et la gare du CN de la ville. Près de 90 p. 100 de tous les trains qui passent par Burlington transportent des voyageurs.

Le gouvernement reconnaît les avantages des services ferroviaires voyageurs financés par l'État tels que ceux offerts par VIA Rail d'un bout à l'autre du Canada, le métro à Montréal, le O-Train à Ottawa et le GO Train, qui passe par Burlington, Toronto et l'est de Toronto.

Étant donné que ces services sont principalement mandatés par le gouvernement, ce dernier reconnaît aussi que les opérateurs peuvent avoir du mal à négocier sur un pied d'égalité avec les compagnies de chemins de fer hôtes à propos des infrastructures qu'ils gèrent. C'est pourquoi certaines des modifications proposées à la Loi sur les transports au Canada portent sur de nouvelles méthodes de résolution de conflits qui visent clairement les services voyageurs publics.

*Initiatives ministérielles*

À l'heure actuelle, en vertu de la Loi sur les transports au Canada, le seul recours dont peuvent se prévaloir les prestataires de services voyageurs publics pour régler les différends en matière de prix et de services avec les compagnies de chemins de fer est l'arbitrage de l'offre finale. La nouvelle disposition remplacerait ce type d'arbitrage, auquel les opérateurs de services ferroviaires de banlieue et autres services passagers publics ont commencé à avoir accès en 1996. Cependant, les opérateurs de services qui ne sont pas financés par l'État n'auront toujours aucun recours dans le cadre du système de l'arbitrage de l'offre finale.

● (1715)

Le nouveau recours améliorera l'accès à l'infrastructure ferroviaire pour les services publics de transport des passagers, moyennant des conditions raisonnables sur le plan commercial. Le gouvernement encourage fortement VIA Rail et les administrations de transport de banlieue à conclure des accords commerciaux avec les propriétaires de l'infrastructure. Cependant, lorsque les négociations commerciales achopperont, comme cela peut se produire à l'occasion, les fournisseurs de services de transport de passagers pourront s'adresser à l'Office des transports du Canada pour qu'il fixe les conditions d'utilisation des voies ferrées fédérales, y compris les frais et les services facturés par le chemin de fer en question.

En outre, puisque les contrats seront conclus entre des entités publiques, les modifications à la Loi sur les transports au Canada visent à garantir la transparence en exigeant pour la première fois que l'on rende ces accords publics. Ainsi, on rendra public tout contrat futur liant des fournisseurs de services de transport de passagers et des chemins de fer de compétence fédérale. Les modifications futures aux contrats existants seront également rendues publiques, à moins que l'une des parties puisse démontrer, à la satisfaction de l'office, que le contrat contient de l'information commerciale sensible et que sa divulgation lui causerait un préjudice.

Le gouvernement reconnaît en outre qu'il est de plus en plus pertinent de réserver pour le transport en commun les lignes ferroviaires excédentaires dans les grands centres urbains, y compris à Burlington, dans ma circonscription.

Présentement, un chemin de fer peut interrompre l'utilisation d'une ligne ferroviaire excédentaire simplement en suivant les étapes de notification et de diffusion d'annonces prévues dans la Loi sur les transports au Canada. Ces nouvelles dispositions ont pour but de favoriser la prise de possession des lignes ferroviaires par de nouveaux propriétaires ou exploitants plutôt que de désaffecter ces lignes.

Lorsqu'une voie ferrée n'est plus utilisée pour le transport des marchandises, elle doit être offerte en premier lieu à ceux qui souhaiteraient continuer de s'en servir pour du transport ferroviaire, puis elle doit être offerte aux autorités fédérale, provinciales et municipales, pour un prix ne dépassant pas la valeur de récupération nette. Cette approche d'évaluation des lignes sera retenue.

Cependant, selon les dispositions actuelles de la Loi sur les transports au Canada relativement au transfert et à la cessation d'exploitation, les sociétés de transport publiques, en milieu urbain, qui, dans certains cas, s'occupent de desservir plusieurs municipalités, comme c'est le cas pour la mienne, n'ont pas le droit de recevoir de telles offres de la part des chemins de fer. Dans le but de protéger des lignes susceptibles de pouvoir servir pour le transport en commun dans les villes, la Loi sur les transports au Canada sera modifiée pour qu'il soit obligatoire d'offrir aux sociétés de transport

publiques d'acheter ces lignes avant de les offrir aux administrations municipales.

De plus, les dispositions actuelles ne s'appliquent pas aux embranchements de chemin de fer ni aux voies d'évitement; dans certains cas, ceux-ci suffiraient pour répondre aux besoins des services de train de banlieue. Les dispositions actuelles ne s'appliquent pas non plus aux gares de voyageurs. En vertu des modifications proposées, les compagnies de chemin de fer seraient tenues d'offrir de transférer aux gouvernements ou aux administrations de transport de banlieue ces tronçons situés en milieu urbain et gares de voyageurs, à un prix n'excédant pas leur valeur nette de récupération, avant de les retirer du service.

Comme je le disais tout à l'heure, la Loi sur les transports au Canada stipule actuellement qu'aucun intérêt ne doit avoir été manifesté relativement à l'achat d'une ligne de chemin de fer en vue de continuer de l'exploiter. Il faut que la compagnie de chemin de fer offre de transférer la ligne aux gouvernements à sa valeur nette de récupération ou moins. Un gouvernement intéressé doit signifier par écrit à la compagnie de chemin de fer qu'il accepte l'offre. Si le gouvernement et la compagnie ne peuvent pas s'entendre sur la valeur nette de récupération de la ligne, l'une ou l'autre des parties peut demander à l'office d'en déterminer la valeur. Autrement dit, le gouvernement est tenu d'accepter l'offre et de s'engager à payer un prix d'achat qu'il ne connaît pas.

Les modifications proposées dans le projet de loi amélioreront les processus de notification des gouvernements, des administrations de transport de banlieue ou des agences à certaines étapes du processus de transfert ou de cessation d'exploitation. Ces modifications permettront en outre au gouvernement ou à une administration de transport de banlieue qui reçoit une offre d'une compagnie de chemin de fer de demander à l'office d'en déterminer la valeur nette de récupération avant d'être lié par une offre d'achat. En voilà de la transparence. Le gouvernement ou l'administration en question disposera ainsi de l'information nécessaire pour juger de l'opportunité d'acheter la ligne de chemin de fer.

● (1720)

C'est un aspect du projet de loi qui est important pour moi et pour ma région de Burlington et Halton et c'est l'une des questions de transport urbain auxquelles nous sommes confrontés tous les jours.

Une autre question très importante qui est abordée pour la première fois dans le projet de loi est celle du bruit, une question à laquelle je n'ai cessé de m'intéresser, surtout cet été.

Au départ, j'ai noté que ces modifications faisaient en sorte de rendre plus vivables les collectivités comme la mienne desservies par les chemins de fer.

Depuis plusieurs années, des députés entendent les préoccupations exprimées par les collectivités, et il en a été question dans un certain nombre de discours prononcés aujourd'hui, au sujet du bruit causé par les chemins de fer et de la décision de décembre 2000 de la Cour d'appel fédérale, qui a jugé que l'office n'avait pas le pouvoir d'entendre des plaintes relatives au bruit découlant de l'exploitation de chemins de fer sous réglementation fédérale. C'est sur le point de changer dans la loi.

### *Initiatives ministérielles*

On exploite des chemins de fer dans un grand nombre de collectivités canadiennes et des conflits peuvent survenir relativement au bruit entre les habitants et les collectivités d'une part et les compagnies de chemin de fer d'autre part. Les citoyens victimes du bruit causé par l'exploitation de chemins de fer peuvent adresser une plainte officielle à l'entreprise par l'entremise d'un numéro sans frais, que j'ai transmis à de nombreuses reprises, ou poursuivre au civil l'entreprise, mais aucun organisme fédéral n'a le mandat de réglementer le bruit causé par les chemins de fer.

Les modifications proposées autorisent pour la toute première fois l'Office des transports du Canada à examiner les plaintes concernant le bruit et, au besoin, à ordonner aux compagnies de chemin de fer d'apporter des changements pour réduire le bruit à un niveau raisonnable lorsqu'elles construisent ou exploitent un chemin de fer et des cours de triage. L'office doit être convaincu que les parties n'ont pas été capables de parvenir à un accord à l'amiable, une solution qui est préférable pour tous, bien entendu.

L'Association des chemins de fer du Canada et CP Rail ont établi des mécanismes volontaires avec la Fédération canadienne des municipalités pour s'attaquer au bruit et à d'autres plaintes découlant de la proximité des installations de chemin de fer.

Le gouvernement voit d'un bon oeil et encourage ces accords à l'amiable pour régler ces questions souvent controversées auxquelles j'ai été confrontées cet été dans ma circonscription.

Cependant, le gouvernement veut également veiller à ce que l'office, et je suis d'accord là-dessus, ait le pouvoir de régler les plaintes relatives au bruit lorsqu'il est impossible de parvenir à un accord à l'amiable. L'office est bien placé pour parvenir à un équilibre entre les besoins opérationnels de la compagnie de chemin de fer, que nous comprenons tous, selon moi, et les attentes des collectivités et de ceux qui vivent à côté de ces installations et qui ne veulent pas subir des inconvénients inutiles et inévitables.

Les modifications vont exiger que les chemins de fer ne causent pas un bruit déraisonnable résultant de la construction ou de l'exploitation d'un chemin de fer, en tenant compte des exigences sur le plan des opérations et des services et des intérêts des collectivités touchées.

J'aimerais prendre quelques instants pour vous décrire ce qui s'est produit dans ma circonscription. GO Transit a décidé d'ajouter un tout nouveau circuit, une nouvelle voie qui traverse ma circonscription, Burlington, en direction de Toronto pour nous offrir un service régional de transport permanent. J'ai moi-même utilisé le GO Train cet été et mon épouse l'utilise tous les jours depuis plusieurs années lorsqu'elle doit travailler dans le centre-ville de Toronto, et je sais que c'est un service très important. Les gens qui vivent à Burlington comprennent l'importance de l'extension du service jusqu'à Burlington. Toutefois, est-il nécessaire d'effectuer les travaux de construction de ces réseaux dans la nuit et sans aucun préavis. C'est ce qui s'est produit cet été à Burlington.

La semaine dernière, j'ai eu la chance de pouvoir rencontrer les responsables du chemin de fer, de même que les responsables des communications et de l'équipe de construction. Ils admettent sans hésitation qu'il n'existe pas de règle à cet égard, qu'ils peuvent faire presque tout ce qu'ils veulent et quand ils le veulent. La loi leur permet de le faire.

Les modifications que nous proposons dans ce projet de loi touchent la question du bruit pour nous donner certains pouvoirs afin de nous assurer que les gens qui devront subir quotidiennement les répercussions des changements apportés et de la croissance du réseau ferroviaire pourront au moins faire part de leurs commentaires à cet

égard. Il est difficile de dire s'ils pourront arriver à interrompre les travaux, mais ils sauront à tout le moins qu'ils ont le droit de savoir ce qui se passe dans leur cour. J'attends avec impatience que le projet de loi soit adopté pour que nous puissions commencer à nous pencher sur ces questions.

L'office s'est vu accorder le pouvoir légal de fournir des lignes directrices sur les points dont il tiendra compte au moment de prendre des décisions sur les plaintes relatives au bruit, d'élaborer des mesures en vue de réduire le bruit et d'exiger que l'on dépose des plaintes afin de prouver que toutes les possibilités de mesures volontaires ont été épuisées.

• (1725)

Nous voulons d'abord nous assurer que la population et les sociétés ferroviaires communiquent ensemble et vérifient si elles ne pourraient pas trouver une solution ensemble. L'Office fera enquête sur le bruit et exigera que les sociétés prennent des mesures pour éviter les bruits déraisonnables, en tenant compte des exigences des opérations ferroviaires et des intérêts des collectivités touchées.

Les modifications dont j'ai parlé aujourd'hui feraient beaucoup pour améliorer le service de trains de passagers partout au pays. Elles préserveraient une précieuse infrastructure ferroviaire dans des zones urbaines comme la mienne et réduiraient le niveau de bruit et les plaintes dans des circonscriptions comme Burlington.

Ces mesures permettraient de réduire la congestion dans nos agglomérations urbaines et rendraient notre système de transport plus respectueux de l'environnement. Non seulement nous ajoutons des lignes de chemin de fer dans notre région, mais les incitatifs fiscaux offerts aux gens pour qu'ils cessent d'utiliser leur voiture pour aller à Toronto et choisissent plutôt GO Transit et le transport en commun a grandement aidé les gens de Burlington et de ma circonscription.

Nous voulons améliorer la qualité de vie de ceux qui doivent vivre près des voies ferrées. Ces gens comprennent le bien-fondé du chemin de fer et son utilité pour le public. Toutefois, nous devons aussi être respectueux à leur endroit et accepter des accommodements raisonnables. C'est ce que visent les modifications à la Loi sur les transports au Canada.

J'ai écouté attentivement le débat aujourd'hui. Tous les partis semblent d'accord pour que ce projet de loi soit renvoyé au comité. C'est ce que j'aimerais. Le comité l'examinera et pourra choisir d'y apporter ou non des modifications. Des consultations exhaustives ont été effectuées. Nos amis de l'opposition officielle ont dit à quelques reprises aujourd'hui que le projet de loi nous avait déjà été présenté sous différentes formes.

Allons de l'avant et faisons en sorte qu'il soit renvoyé au Comité des transports. Si des amendements sont proposés, voyons ce qu'il en est et traitons-les comme il se doit. Nous commencerons ainsi à aider les habitants des zones urbaines qui doivent endurer quotidiennement les lacunes des réseaux de transport en commun.

**M. David McQuinty (Ottawa-Sud, Lib.):** Monsieur le Président, j'aimerais revenir à un sujet que j'ai abordé deux ou trois fois cet après-midi dans le cadre du débat sur le projet de loi C-11.

Le ministre a dit très clairement ce matin, à deux ou trois reprises, que le projet de loi aurait des retombées environnementales. Mon collègue a parlé de GO Transit et de l'appui aux transports en commun dans sa circonscription. Il nous a même appris que sa femme prenait le train, ce qui est une bonne chose.

*Initiatives parlementaires*

J'aimerais souligner qu'il semble y avoir une incohérence. D'une part, le gouvernement parle d'une nouvelle plateforme environnementale, balayant du revers de la main nos 13 ans de travail dans le domaine. C'est un peu exagéré. D'autre part, il y a le crédit d'impôt pour les cartes d'accès aux transports en commun qui n'est pas appuyé par les économistes.

Où dans le projet de loi est-il fait mention des objectifs environnementaux, y compris des gaz à effet de serre?

• (1730)

**M. Mike Wallace:** Monsieur le Président, permettez-moi de dire que le crédit d'impôt pour les cartes d'accès aux transports en commun est très profitable pour ma collectivité. J'ai reçu de nombreux appels de gens qui voulaient nous en remercier.

La raison pour laquelle GO Transit ajoute une voie ferrée du côté ouest est que le volume est à la hausse. Toute mesure supplémentaire visant à rendre ce système plus efficace, y compris le projet de loi, fera des transports en commun une solution plus attirante pour le Canada.

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Comme il est 17 h 30, la Chambre passe maintenant à l'étude des initiatives parlementaires inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui.

---

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

[Traduction]

### LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE D'AIDE AU DÉVELOPPEMENT

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 7 juin, de la motion portant que le projet de loi C-293, Loi concernant l'aide au développement fournie à l'étranger, soit lu pour la deuxième fois et renvoyé à un comité.

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Le 7 juin 2006, durant le débat sur le projet de loi C-293, Loi concernant l'aide au développement fournie à l'étranger, qui est inscrit au nom du député de Scarborough—Guildwood, le secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique a invoqué le Règlement pour faire valoir que ce projet de loi requiert une recommandation royale.

Le secrétaire parlementaire a commencé son intervention en soulignant que l'article 6 du projet de loi obligerait le ministre de la Coopération internationale à créer un comité consultatif sur l'aide au développement international, la rémunération et les indemnités accordées aux membres de ce comité étant déterminées par le ministre. En faisant valoir que cette disposition avait des incidences financières, le secrétaire parlementaire a cité la décision du 8 février 2005 de la présidence dans laquelle on lit qu'il a été déterminé qu'une disposition semblable d'un autre projet de loi nécessitait une recommandation royale.

Le secrétaire parlementaire a précisé en outre que les articles 7 à 10 du projet de loi décrivaient des fonctions du comité et des obligations du ministre qui entraînaient des dépenses. Il a décrit ces fonctions comme le fait d'accuser réception de pétitions, de les enregistrer et d'y répondre ainsi que la rédaction et la présentation de rapports.

La présidence a examiné attentivement la question et convient que la création du comité consultatif sur l'aide au développement international prévue à l'article 6 nécessiterait clairement l'engagement de fonds publics d'une manière et à des fins non autorisées à

l'heure actuelle. De même, les dispositions des articles 7 à 10, qui décrivent les fonctions du comité consultatif relativement aux pétitions et aux rapports sont aussi des fonctions qui nécessiteraient l'autorisation de dépenser à des fins nouvelles et distinctes.

Ainsi, les articles 6 à 10 du projet de loi ont pour effet que le projet de loi, dans sa forme actuelle, nécessite une recommandation royale. En conséquence, je ne mettrai pas aux voix la troisième lecture du projet de loi à moins de recevoir une recommandation royale. Aujourd'hui, toutefois, le débat porte sur la motion de deuxième lecture, et il se tiendra comme prévu.

**M. Paul Szabo:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Vous avez dit qu'à moins d'obtenir une recommandation royale d'ici la fin de la troisième lecture, il n'y aurait pas de mise aux voix. Pour l'information de la Chambre, peut-être pourriez-vous nous dire si, advenant que le projet de loi puisse être modifié à l'étape de l'étude en comité ou à celle du rapport, en tenant compte des points soulevés, il serait renvoyé en troisième lecture pour le vote?

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Si le projet était modifié au comité en tenant compte des problèmes qui ont été soulevés dans les recours au Règlement et, ultérieurement, dans la décision, de telle manière que la recommandation royale ne soit plus nécessaire, cela aurait bien entendu une incidence sur cette décision. Tel qu'il est actuellement, il ne passera pas à l'étape de la troisième lecture. Les modifications pourraient être faites au comité, mais il est actuellement au stade de la deuxième lecture. Dans sa forme actuelle, le projet de loi ne passera pas à l'étape de la troisième lecture.

**M. Kevin Sorenson (Crowfoot, PCC):** Monsieur le Président, il s'agissait bien d'une des préoccupations exprimées par notre secrétaire parlementaire à l'étape de la première lecture. Nous apprécions la décision qui a été prise à cet égard.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de parler du projet de loi C-293. Je tiens également à remercier le député de Scarborough—Guildwood. Il a en effet présenté un projet de loi qui, bien que bancal, régirait l'aide canadienne au développement. En effet, le projet de loi présente d'autre part des propositions tout à fait compatibles avec certaines des questions qui ont été soulevées par le gouvernement.

Le développement est une cible mouvante. Aujourd'hui plus que jamais auparavant, nous sommes en mesure de savoir ce qui peut fonctionner. Unilatéralement et de concert avec la communauté internationale, nous avons entrepris une démarche complexe qui nous permettra de rendre l'aide plus efficace, mieux à même de mettre en valeur les énergies et les talents des pays en développement et de vraiment améliorer la qualité de vie des populations défavorisées. Les programmes d'aide du Canada sont caractérisés par une vision.

Nous avons une vision où donateurs et partenaires mettent leurs efforts en commun pour éliminer la pauvreté, une vision de responsabilité mutuelle, de confiance et de respect, une vision de bonne gouvernance permettant de rendre toutes ces choses possibles. Cependant, pour se réaliser, les visions doivent également être pragmatiques. Pour les Canadiens, ce projet de loi doit être le fil conducteur de la mise en oeuvre de cette vision. C'est ce qu'ils attendent de nous.

### *Initiatives parlementaires*

Nous avons déjà entendu au cours de la première heure de débat à la Chambre sur ce projet de loi que de nombreux députés n'ont pas le sentiment que le projet de loi facilite la vision du Canada du programme d'aide du gouvernement fédéral. Je rappelle aux députés que, dans le discours du Trône, on disait que le gouvernement s'est engagé à répartir « de façon plus judicieuse l'aide accordée à l'échelle internationale ».

Le gouvernement veut s'assurer que nous faisons la bonne chose avec notre aide internationale en mettant cette vision en pratique. Nous allons veiller à offrir de l'aide aux pays qui ont établi un climat dans lequel des progrès sont possibles. Nous allons nous assurer que de tels progrès peuvent être réalisés le plus efficacement possible et que les gens qui en ont le plus besoin reçoivent l'aide nécessaire pour sortir de la pauvreté.

Je ne suis pas encore persuadé que le projet de loi C-293 nous donnera la possibilité de bâtir un programme dynamique et efficace d'aide au développement, mais nous allons garder l'esprit ouvert et il nous tarde de participer aux travaux du comité qui étudiera peut-être le projet de loi s'il est adopté à l'étape de la deuxième lecture. Nous voulons veiller, à l'instar, je le sais, des membres du comité, à ce qu'il soit étudié de façon équitable au comité.

Le projet de loi est très complexe et semble renfermer un certain nombre de messages contradictoires qui pourraient ne pas transmettre un message clair au sujet de l'aide au développement du Canada. Pour que notre aide soit efficace, nos objectifs doivent être simples et bien définis. Pourtant, cela ne semble pas être un projet de loi simple.

Je le répète, dans la première heure du débat, certains ont dit être inquiets au sujet de la possibilité d'une escalade des coûts administratifs à la suite de l'adoption de ce projet de loi. L'aide au développement devrait atteindre les gens auxquels elle est destinée. Nous devons veiller à ce que l'aide internationale du Canada, qui provient des deniers publics en fin de compte, ne soit pas victime d'un long processus ou de procédures lourdes à Ottawa.

Le système de pétitions proposé dans le projet de loi, les rapports exigés et la création d'un comité consultatif vont accroître la bureaucratie qui est déjà assez importante. Il se pourrait alors que les processus actuels de consultation deviennent des procédures très lourdes centrées surtout sur le Canada.

Le système proposé dans le projet de loi risque de faire en sorte qu'on ne se préoccupe plus avant tout du pays bénéficiaire et que ce soit le Canada qui soit au centre de tout le processus. Les problèmes de pauvreté et le reste et les besoins du pays bénéficiaire devraient toujours être ce qui importe avant tout.

Notre nouveau gouvernement conservateur a fait de l'accroissement de la responsabilité au sein du gouvernement une de ses principales priorités. Nous entendons renforcer les règles et les institutions qui garantissent la transparence et la reddition de comptes aux Canadiens.

Je crains que le projet de loi ne crée une confusion considérable dans les règles et les institutions de reddition de comptes que nous avons établies au gouvernement.

● (1735)

J'ose espérer que le Comité des affaires étrangères et du développement international, en l'occurrence celui qui dirigera les audiences sur ce projet de loi, si la Chambre l'adopte, examinera attentivement les rôles et les responsabilités de la ministre de la Coopération internationale. À mon avis, le rôle et les responsabilités importantes qui incombent à la ministre doivent faire l'objet d'un

examen minutieux. Or, ce n'est pas ce que je vois dans ce projet de loi.

Cette mesure législative augmente les exigences en matière de rapport qui incombent à la ministre et qui sont déjà considérables, sans nécessairement contribuer à préciser le rôle que joue la ministre concrètement. Nous ne voulons pas simplement alourdir les responsabilités administratives de la ministre si cela n'accroît pas véritablement la valeur du programme d'aide du Canada.

Cette mesure législative donnerait un droit de regard considérable à un comité de personnes non élues, comité qui agirait suite à des plaintes provenant d'étrangers mécontents. Je ne sais pas exactement dans quelle mesure cela peut aller à l'encontre du processus démocratique ou si cela oblige pour ainsi dire la ministre à rendre des comptes à un comité consultatif plutôt qu'au Parlement et, en bout de ligne, aux Canadiens.

Le projet de loi exigerait que la ministre fasse rapport sur la façon dont elle a mis en oeuvre les conseils de ce comité consultatif plutôt que les conseils ou la volonté du Parlement. Je ne suis pas certain que les Canadiens appuient l'idée que nos ministres rendent des comptes à des autorités extérieures au Parlement et qui, en réalité, se trouvent à l'extérieur du Canada.

Le projet de loi retirerait au Canada le pouvoir de définir l'aide au développement et le confierait à l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OCDE, une organisation multilatérale de haut niveau qui n'a pas son siège à Ottawa, pas au Canada, mais à Paris.

Bien que le Canada soit très attaché au rôle de l'OCDE et appuie activement le resserrement de la collaboration entre les membres de cette organisation, il est clair que le libellé actuel aurait pour effet une diminution du contrôle qu'exerce le Canada sur les pays ou secteurs auxquels il affecte son aide.

Aux dernières nouvelles, les Canadiens veulent contrôler l'envoi des deniers publics à travers le monde au titre de l'aide étrangère. En vertu du présent projet de loi, le programme d'aide au développement du Canada serait assujéti aux règles d'une institution dont les membres ne sont pas élus. Cette évolution risque de limiter notre programmation et l'éventail des pays auxquels le versement d'une aide développement sera autorisé.

À des fins de responsabilité, il est extrêmement important que le Canada puisse choisir les pays et secteurs où son aide au développement sera le plus efficace. L'expérience nous a appris que les pays qui favorisent une saine gouvernance, la démocratie et les droits de la personne ont davantage de chances de tirer un parti judicieux de l'aide canadienne, et aussi que nous pouvons vraiment contribuer à changer les choses dans ces pays.

C'est en suivant cette approche que le programme d'aide du Canada a obtenu de bons résultats. Nous devrions veiller à ne pas saper l'efficacité d'un programme d'aide qui fonctionne déjà très bien. Comme l'a dit quelqu'un, si ce n'est pas en panne, il ne faut pas le réparer. Je dirais qu'il faut apporter certains changements. Notre comité étudie cette question et ce n'est pas d'aujourd'hui. Nous ne voulons pas porter atteinte à l'efficacité de nos programmes.



*Initiatives parlementaires*

L'ACDI se concentre depuis longtemps sur la mise en oeuvre des principes de l'efficacité de l'aide et elle oeuvre efficacement de concert avec des pays déterminés à rehausser la gouvernance et à utiliser efficacement des ressources. Grâce à notre assistance, des pays comme la Tanzanie et le Ghana commencent à afficher des résultats. Le travail n'est pas terminé dans ces pays. Le travail n'est pas terminé dans d'autres pays pour ce qui est d'améliorer et de bien cibler le programme d'aide du Canada.

J'accueille favorablement l'objet et l'esprit de ce projet de loi. Je crois que le député, en le présentant, reconnaîtra les préoccupations que ce texte nous inspire. Si cette mesure est adoptée en deuxième lecture à la Chambre, le Comité des affaires étrangères et du développement international s'emploiera avec un vif intérêt à l'améliorer.

• (1740)

**L'hon. Rob Nicholson:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. À la lumière de la décision rendue il y a quelques instants par Votre Honneur à propos de la nécessité d'une recommandation royale dans le cas du projet de loi à l'étude, j'aimerais informer la Chambre et le député de Scarborough—Guildwood que le gouvernement n'est pas disposé à demander à Son Excellence d'émettre une recommandation royale pour le projet de loi C-293. C'est la première occasion que j'ai d'en informer la Chambre, et je sais qu'elle attendait une réponse à ce sujet.

• (1745)

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Je remercie le leader du gouvernement à la Chambre d'apporter ces précisions utiles.

Reprise du débat: la députée de Laurentides—Labelle a la parole.

[Français]

**Mme Johanne Deschamps (Laurentides—Labelle, BQ):** Monsieur le Président, je participe avec plaisir au débat entourant l'étude du projet de loi C-293, Loi concernant l'aide au développement fournie à l'étranger.

La question du développement international m'interpelle profondément, étant porte-parole aux Affaires étrangères pour le Bloc Québécois dans les dossiers de l'Afrique et de l'Amérique latine.

Je peux vous assurer que le Bloc Québécois prend à coeur les effets de la pauvreté et de la misère dans les pays en développement, et principalement dans les pays subsahariens.

Nous avons la chance en Occident de naître dans des pays riches qui ont les ressources nécessaires pour combler les besoins primaires, tels que se nourrir, se vêtir ou se loger.

Le Québec est d'ailleurs cité en modèle sur la scène internationale pour ses systèmes de santé, d'éducation, de garderies et son filet social en général.

À l'heure où l'on se parle, plusieurs drames humains se vivent dans différentes parties du monde: conflits armés, catastrophes naturelles, famines.

Le Bloc Québécois a toujours été favorable à un aide internationale accrue, équitable et efficace. Le Canada a les moyens d'agir et doit le faire. Le Bloc Québécois est favorable au principe du projet de loi C-293. Cependant, certains aspects devront être soumis à une analyse plus exhaustive en comité parlementaire.

Le projet de loi propose la création d'un comité formé de spécialistes en matière d'aide internationale, ces derniers étant nommés par le ministre responsable du dossier.

Je m'interroge! Est-ce que la présence sur ce comité de députés siégeant à la Chambre des communes est vraiment à propos?

Les parlementaires peuvent déjà exprimer leurs points de vue et leurs recommandations par le biais de la Chambre ainsi que par différents comités.

Ne serait-il pas alors préférable que les membres de ce comité soient des spécialistes qui agissent sur le terrain et que l'on retrouve par centaines à travers les différents organismes non gouvernementaux, les associations religieuses et les représentants du secteur privé faisant affaire dans ces pays.

Il y a une autre question. La nomination de ces spécialistes ne devrait-elle pas être subséquente à une étude des candidatures par lesdits parlementaires, ainsi qu'un vote de la Chambre ayant pour but d'entériner les propositions du ministre en charge?

En donnant au ministre le pouvoir de nommer les membres du comité, de fixer leur rémunération et de les révoquer comme bon lui semble, qui, dans cette Chambre, croit vraiment à l'impartialité des futurs commissaires.

D'autant plus que certaines ONG dépendent grandement du financement du gouvernement fédéral dans leur action sur le terrain et seront donc contraintes de se taire pour ne pas déplaire à leur pourvoyeur.

Il y a aussi une autre question à se poser. Les fonds qui seront alloués à la création de ce comité seront-ils amputés à ceux, déjà trop peu nombreux, investis en aide internationale?

Espérons que non puisque le Canada n'est même pas capable, à l'heure actuelle, d'atteindre ses engagements fait dans le cadre des Objectifs du Millénaire, soit d'investir 0,7 p. 100 de son PIB en aide internationale d'ici 2015.

C'est d'ailleurs pour cette raison que ce matin, ma collègue de Longueuil—Pierre-Boucher et porte-parole du Bloc Québécois dans le dossier de l'aide internationale déposait une motion visant à forcer le gouvernement du Canada à respecter ses engagements dans ce dossier.

La motion dit:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait améliorer la contribution canadienne à l'aide internationale en s'engageant, d'une part, à atteindre la cible de 0,7 p. 100 du PIB d'ici 2015 en augmentant de façon constante et prévisible les montants qu'il verse à l'aide publique au développement et, d'autre part, à enchâsser dans une loi le mandat et la finalité de l'aide publique au développement, soit la réduction de la pauvreté conformément aux principes énoncés dans les Objectifs du Millénaire des Nations Unies.

La vérificatrice général du Canada critiquait, le printemps dernier, la manière dont le Canada dépense son argent en matière d'aide internationale.

Le projet de loi C-293 vise à imposer une plus grande transparence de la part du ministère, mais rien n'est proposé quant à l'amélioration de la gestion interne des fonds à l'ACDI.

Peut-être que le comité d'experts ici proposé serait inutile si l'ACDI réglait une fois pour toute ses problèmes de gestion interne et si le gouvernement du Canada adoptait enfin un plan d'action concret et efficace dans la distribution de son aide au plan international.

### Initiatives parlementaires

Le projet de loi C-293 soulève à mon avis une autre problématique. Il s'agit de la conception qu'il donne à l'aide au développement en la limitant à la réduction de la pauvreté et au développement durable.

Aucune des six autres cibles mises de l'avant par l'ONU dans ce qu'on appelle les Objectifs du Millénaire n'est soulignée quant à l'action canadienne en vue d'éliminer la pauvreté dans le monde.

• (1750)

Il est important de rappeler ces objectifs qui sont pourtant tous nécessaires pour enrayer la pauvreté dans les pays en développement.

Tout d'abord, il y a la réduction de l'extrême pauvreté ainsi que de la faim. On n'ignore pas que plus d'un milliard d'êtres humains vivent avec moins d'un dollar par jour et que 800 millions d'entre eux ne mangent pas suffisamment pour pouvoir fonctionner au jour le jour. Le quart des enfants de moins de 5 ans dans les pays en développement sont mal nourris. Cette famine n'est pas non plus sans conséquence à long terme, rendant les enfants fragiles aux maladies et aux épidémies.

Ensuite vient l'assurance d'une éducation primaire pour tous, car 115 millions d'enfants d'âge scolaire n'ont pas la possibilité de fréquenter l'école primaire.

De plus, l'atteinte de l'égalité entre les hommes et les femmes dans les pays en développement est plus que nécessaire. Voici quelques exemples: violence faite par les familles; crimes passionnels; traite des femmes; mutilations génitales; mariages précoces et forcés; élimination des petites filles par infanticide; violence reliée à la dot; agressions à l'acide et violence reliée à l'exploitation sexuelle. Tel est le quotidien de millions de femmes dans le monde.

En ce qui concerne le taux de mortalité infantile, l'ONU calcule que plus de 11 millions d'enfants meurent chaque année dans le monde. Ces 11 millions représentent la population de l'Ontario au grand complet.

Trente mille enfants par jour décèdent des causes directement reliées à la pauvreté. Ces 30 000 enfants représentent la population de la ville d'Alma qui disparaît le lundi; celle de Mirabel, le mardi; et celle de Val-d'Or, le mercredi. Autrement dit, il y a beaucoup trop de victimes.

Il y a un énorme travail à faire pour l'amélioration de la santé des femmes-mères dans les pays pauvres. Celles-ci sont généralement la dernière protection des enfants de ces pays face à la pauvreté. Le décès de ces dernières pendant la grossesse, à l'accouchement ou rapidement après la naissance de l'enfant laisse celui-ci dans un statut de fragilité face à la pauvreté extrême ou à l'exploitation.

Le VIH-sida est également un adversaire farouche de l'avancement des femmes en Afrique. Plus de 60 p. 100 des personnes atteintes sont des femmes, et cela entraîne de nombreuses répercussions, notamment l'affaiblissement de l'éducation des enfants, la diminution du PIB par habitant et l'augmentation des crises alimentaires, puisque les femmes sont au centre de l'industrie agricole dans ces pays.

Mentionnons aussi la lutte à finir contre les maladies telles que le paludisme, la tuberculose et le VIH-sida, lequel est la principale cause de décès prématurés en Afrique subsaharienne à l'heure actuelle, soit la quatrième dans le monde.

Pour ce qui est du développement d'un environnement durable, le Canada fait réellement pitié à l'heure actuelle, et ce, à cause de l'inaction des conservateurs. Le recul du Canada dans le dossier de Kyoto traduit le manque de conscience et de vision de la ministre de

l'Environnement. Sa décision, il y a deux semaines, de ne pas respecter l'engagement du Canada envers les pays pauvres dans leurs réductions d'émissions de gaz à effet de serre démontre bien que ce gouvernement n'a aucune considération pour l'avenir de notre planète et de nos enfants.

Finalement, le dernier objectif est la mise en place d'un partenariat mondial pour le développement, visant à inclure l'ensemble des pays dans la lutte contre la pauvreté. Ainsi, qu'il naisse au Québec ou au Rwanda, tout être humain serait assuré d'un minimum vital.

En conclusion, je réitère mon appui ainsi que celui de mon parti au projet de loi C-293 en souhaitant que la motion de ma collègue trouve écho auprès du gouvernement qui se targue, depuis son élection, de transparence, de responsabilité et d'intégrité.

Ce même gouvernement, une fois élu, déchire sa signature sur le Protocole de Kyoto, tourne le dos aux pays pauvres qui souhaitent faire des efforts contre le réchauffement planétaire malgré leurs nombreux problèmes sociaux, dépense des milliards de dollars en armements, mais est incapable de respecter sa signature quant aux objectifs du millénaire, tourne le dos à son engagement de régler le déséquilibre fiscal avec le Québec et renie sa promesse de mettre en place un nouveau programme d'aide pour les travailleurs âgés.

• (1755)

[Traduction]

#### **Mme Dawn Black (New Westminster—Coquitlam, NPD):**

Monsieur le Président, je suis fière de prendre la parole à la Chambre aujourd'hui à l'appui de ce projet de loi du député de Scarborough—Guildwood. Le projet de loi constitue une pièce maîtresse par rapport aux quatre objectifs de la campagne Abolissons la pauvreté, qui nous invite à adopter une mesure législative faisant de l'abolition de la pauvreté l'objectif exclusif de l'aide canadienne à l'étranger, et ce d'une manière conforme à nos obligations en matière de droits de la personne.

J'ai reçu des lettres et des visites de centaines de personnes de ma circonscription qui appuient cette campagne. Je tiens à dire haut et fort que je soutiens vigoureusement la campagne internationale visant à abolir la pauvreté.

Sally, une jeune fille de 14 ans de ma circonscription, m'a écrit à diverses reprises au sujet de cette campagne. Elle a également écrit au premier ministre et l'a incité à faire preuve d'un leadership véritable sur les plans national et international sur cette question de l'abolition de la pauvreté. Dans son courriel le plus récent adressé au premier ministre, elle fait valoir que le monde entier nous regarde et qu'elle souhaite que le Canada soit vraiment un leader mondial en soutenant davantage les programmes de traitement et de prévention du VIH-sida dans les pays en développement, en investissant pour améliorer les soins de santé publique dans ces mêmes pays, en favorisant l'accès à des médicaments à prix abordable et en annulant les dettes des pays les plus pauvres. Nous devrions nous laisser toucher par les mots de Sally et montrer au monde que nous avons la détermination d'abolir la pauvreté à l'échelle de la planète.

Les députés devraient appuyer ce projet de loi, qui est fort semblable au projet de loi C-293 proposé par ma collègue, la députée de Halifax, la porte-parole de notre parti en matière de développement international.

*Initiatives parlementaires*

En 1969, dans son rapport intitulé « Vers une action commune pour le développement du tiers-monde », le premier ministre Pearson proposait l'idée de faire en sorte que le gouvernement affecte 0,7 p. 100 du produit national brut à l'aide publique au développement, et que 0,3 p. 100 de l'APD provienne du secteur privé. Depuis cette date, plusieurs pays ont réalisé l'objectif, y compris la Suède, la Norvège et le Danemark. Plus récemment, plusieurs membres du G8 ont convenu d'atteindre cet objectif. Il s'agit du Royaume-Uni, de l'Allemagne, de la France et de l'Italie. Malheureusement, le Canada n'a pas pris un tel engagement.

Au Canada, l'histoire de l'aide publique au développement est passablement triste. Nous n'avons jamais atteint notre objectif de 0,7 p. 100. C'est en 1974-1975 que le pourcentage a été le plus élevé, soit 0,53 p. 100, et il y a eu d'autres sommets à la fin des années 1980 et au début des années 1990. Durant le mandat du gouvernement libéral, de 1993 à 2005, ce dernier a réduit de moitié l'aide publique au développement, qui est passée de 0,44 p. 100 à 0,23 p. 100. Le constat est fort troublant, mais le plus incroyable, c'est que le Canada s'est classé quatorzième parmi les 22 pays membres de l'OCDE pour ce qui est de l'aide publique au développement en pourcentage du produit intérieur brut.

Une autre chose troublante a vu le jour sous les libéraux, soit les premiers efforts visant à redéfinir l'aide publique au développement de manière à ce qu'elle englobe non seulement l'aide humanitaire et l'aide au développement, mais aussi l'aide militaire. Nous voyons maintenant avec ce qui se passe à Kandahar, en Afghanistan, la pertinence de cela.

Nous devons empêcher que la définition de l'aide publique au développement soit modifiée. Si la définition est changée, le gouvernement pourrait artificiellement gonfler le montant qu'il consacre à l'aide publique au développement en y ajoutant des fonds dépensés pour la défense nationale ou les affaires étrangères — ce qui ne réduit aucunement la pauvreté — et considérer que ces montants font partie des dépenses d'aide publique au développement.

Le gouvernement ne devrait pas pouvoir changer les objectifs de l'aide au développement à sa guise. L'engagement de réduire la pauvreté doit être consigné par écrit dans un document juridique de manière à lier le gouvernement. Le projet de loi garantirait que l'aide publique au développement cible la réduction de la pauvreté, ce qui est une bonne chose. Ainsi, l'argent du Canada servirait à lutter non seulement contre les effets de l'extrême pauvreté, mais aussi contre ce qui la cause. Le projet de loi, par conséquent, donnerait un véritable espoir à ceux qui vivent dans la pauvreté.

● (1800)

Il est intéressant de voir que le gouvernement conservateur s'oppose à ce projet de loi, car en février 2005 le premier ministre appuyait l'idée de ce projet de loi dans une lettre adressée à l'ancien premier ministre qu'il avait cosignée avec les chefs du Bloc québécois et du NPD. L'extrait suivant est tiré de cette lettre:

Par la présente, nous vous demandons instamment d'adopter une loi qui établira que la réduction de la pauvreté constitue la finalité de l'aide publique au développement (APD) versée par le Canada. En enchâssant le mandat de l'APD dans une loi, le Canada ferait en sorte de verser l'aide publique conformément à ses obligations en matière de droits de la personne et de respecter les attentes des personnes vivant dans la pauvreté.

Cette lettre portait la signature de l'actuel premier ministre du Canada. Les conservateurs devraient honorer la promesse de leur chef et appuyer ce projet de loi.

[Français]

**M. Bernard Patry (Pierrefonds—Dollard, Lib.):** Monsieur le Président, c'est un honneur pour moi que d'exprimer mon soutien

plein et entier au projet de loi C-293 présenté par mon collègue, le député de Scarborough—Guildwood. Il s'agit d'un projet de loi qui rencontre pleinement les préoccupations des citoyens de notre pays à l'égard de l'aide internationale déployée par le Canada. C'est pourquoi on doit non seulement saluer l'initiative prise par le député de Scarborough—Guildwood, mais aussi appuyer sa concrétisation.

En effet, j'ai moi-même eu la chance depuis longtemps, de par mes diverses fonctions parlementaires et particulièrement au sein du Comité permanent des affaires étrangères et du développement international, de dialoguer avec nos concitoyens sur ce sujet important qui concerne les engagements et les responsabilités de notre pays dans le monde.

Ainsi, que ce soit par la voix de nombreux citoyens qui prennent la peine d'exprimer individuellement leur point de vue, ou encore par celle des divers intervenants associatifs impliqués dans l'aide internationale ainsi que celle des gens d'affaires, nous entendons toujours le même message, toujours exprimé de manière claire et précise. Il faut absolument que l'orientation de nos ressources en matière d'aide internationale se conjugue davantage avec des critères d'efficacité, de transparence et de bonne gouvernance démocratique.

Concrètement, cela veut dire que les Canadiens, dans leur très vaste majorité, se sentent non seulement concernés par cet enjeu important, mais qu'ils exigent également que notre aide internationale serve réellement à assumer les valeurs qui caractérisent notre pays. Il s'agit alors d'oeuvrer résolument pour que les initiatives canadiennes d'aide à l'étranger deviennent de mieux en mieux orientées, de sorte que notre pays s'attaque vraiment à la pauvreté qui frappe tant de peuples qui font partie de cette humanité qui nous est commune.

À ce chapitre, notons au passage que parmi nos concitoyens, les jeunes sont fortement attachés à cet objectif, ce qu'on peut observer d'ailleurs par le vaste nombre d'organisations de solidarité internationale qui sont parsemées dans toutes les régions du pays, dans lesquelles les jeunes s'investissent spontanément, et qui se retrouvent même dans leurs écoles, souvent à un stade qui se situe très tôt dans leur cheminement scolaire.

Il y a donc chez nos jeunes un message très fort, auquel nous, parlementaires, devons porter attention, car c'est par eux que se profile l'avenir de notre nation et de son rôle dans le monde.

Il est vrai que dans le monde d'aujourd'hui qui a connu tant de progrès sur les plans économique, technologique, scientifique, culturel et aussi démocratique, c'est encore un véritable scandale que les peuples de régions entières de notre planète soient encore soumis à une pauvreté telle qu'ils se voient privés du strict nécessaire.

Il y a longtemps que l'objectif de réduction de la pauvreté est proclamé par les gouvernements d'ici et d'ailleurs, de même que par les instances multilatérales comme l'ONU et bien d'autres. Néanmoins, proclamer, on l'a vu depuis, est loin d'être suffisant. Il faut agir concrètement, en étant déterminés à atteindre de vrais résultats. À cet égard, le projet de loi C-293 représente un réel pas en avant, car il spécifie, sans aucune ambiguïté « que toutes les activités canadiennes d'aide au développement menées à l'étranger soient axées sur la réduction de la pauvreté ». On ne peut être plus clair.

*Initiatives parlementaires*

S'il est adopté tel quel, comme je le souhaite ardemment, le projet de loi nous dotera d'un outil législatif qui permettra aux parlementaires de mieux surveiller les efforts de notre pays en matière de réduction de la pauvreté. Ce projet de loi vise également à disposer de meilleurs mécanismes de mesures de l'impact réel de notre aide internationale, ce qui, dans un contexte où l'imputabilité de la gestion des ressources publiques devient de plus en plus importante dans la conscience de nos concitoyens, assurera une plus grande transparence.

Ce besoin de transparence s'avère d'ailleurs nécessaire pour que le gouvernement canadien puisse rendre, à la population, des comptes plus lisibles de sa gestion de l'aide internationale. J'ai évoqué l'objectif de réduction de la pauvreté. Cependant, il y a aussi d'autres dimensions cruciales dans ce projet de loi qui justifient d'autant plus notre appui à son égard. Ainsi, on y retrouve l'exigence du respect des normes internationales en matière des droits de la personne. Là aussi, les Canadiens sont très clairs : ils veulent qu'en aucune manière l'aide internationale ne serve à nourrir des régimes politiques oppressifs qui ne savent respecter ni les droits humains, ni les droits du travail, ni les devoirs et obligations qui sont ceux de tout État démocratique à l'égard de ses concitoyens.

L'État doit servir au mieux-être de la société. Il ne doit pas avoir d'autre finalité que celle-là. Donc, jamais l'aide internationale ne devrait emplir les poches de tyrans qui sont incapables et certainement pas désireux d'assumer une telle exigence, à laquelle nous n'avons pas le droit de renoncer. Enfin, l'autre dimension incluse dans ce projet de loi enjoint au gouvernement de faire en sorte que le respect des principes de développement durable se retrouve également au coeur des critères de l'aide canadienne à l'étranger.

Les préoccupations en matière de gestion responsable des ressources naturelles et de préservation de l'environnement sont, elles aussi, au centre de la vision qu'ont nos concitoyens du monde d'aujourd'hui et de demain, et des responsabilités qu'ils exigent que leur pays assume à cet égard.

● (1805)

C'est en fait une question de lucidité, sinon de bon sens. On ne le voit que trop aujourd'hui: l'équilibre écologique de la planète est sérieusement menacé par la dilapidation des ressources et une pollution qui transcendent les frontières jusqu'à nous atteindre nous-mêmes.

En ce sens, nous, les Canadiens, sommes solidaires des autres peuples de la planète, et cela, qu'on le veuille ou non. Au chapitre de la dégradation de l'environnement, c'est l'avenir de toute notre espèce qui est en cause.

Il nous faut donc agir là aussi, faute de quoi nous renoncerions à exercer nos responsabilités à l'égard des prochaines générations humaines, qui ont autant le droit que nous de vivre dans un habitat écologique sain.

C'est pourquoi l'inclusion de cette dimension dans le projet de loi C-293 s'avère nécessaire, car il s'agit d'une dimension qu'on ne peut plus éviter en matière d'aide internationale, car les enjeux qui sont inhérents au développement humain sont de plus en plus interreliés, la résolution de l'un dépendant de plus en plus étroitement de la résolution de l'autre.

En somme, nous retrouvons dans ce projet de loi l'essentiel d'une approche de notre aide internationale qui, non seulement doit faire partie intégrante des responsabilités de tout gouvernement dans le monde d'aujourd'hui, mais qui rencontre aussi les préoccupations et les volontés exprimées par tant de nos concitoyens. C'est pourquoi

son approbation par ce Parlement constitue un devoir que nous avons le privilège de concrétiser.

[Traduction]

**Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC):** Monsieur le Président, j'aimerais d'abord féliciter mon collègue, le député de Scarborough—Guildwood, d'avoir présenté le projet de loi d'initiative parlementaire C-293, Loi concernant l'aide au développement fournie à l'étranger.

Le député a une réputation qui l'a déjà mis en conflit avec d'autres membres de son parti sur des questions visant les enfants et la famille. Je le félicite d'avoir le courage de défendre ses opinions alors que cela n'a pas toujours été bien vu au sein de son parti.

C'est avec plaisir que je participe au débat de ce soir. J'ai déjà déclaré, à l'intérieur comme à l'extérieur de cette enceinte, que j'appuyais les mesures visant à aider les familles et les enfants. Je citerai par exemple mon opposition publique à la récupération par le Parti libéral de l'Ontario de la Prestation nationale pour enfants, qui touche pour certains des enfants les plus démunis de cette province.

Le Renfrew County Child Poverty Action Network, ou CPAN, sollicite l'aide du grand public à l'occasion de sa campagne visant à fournir des sacs à dos et des chaussures à des enfants dans le besoin. La demande est très forte; il y a tellement d'enfants dans le besoin. Dans ma circonscription, Renfrew—Nipissing—Pembroke, les enfants souffrent de la récupération de cette prestation. Par conséquent, le CPAN demande à la population de l'aider à répondre à toutes les demandes. Avec 16 \$, on fournit un sac à dos à un enfant; avec de 20 à 40 \$, on peut acheter des chaussures. J'encourage ceux qui le peuvent à aider.

Je suis fier d'appuyer le plan du nouveau gouvernement conservateur visant à offrir aux parents une allocation annuelle de 1200 \$ pour chaque enfant de moins de six ans.

Le but de l'allocation pour la garde d'enfants est de soutenir les choix de tous les parents de jeunes enfants, qu'ils décident de travailler, d'étudier ou de rester à la maison avec leurs enfants, qu'ils choisissent de demeurer dans une petite localité comme Eganville, dans une collectivité rurale comme Brudenell, dans une petite ville comme Pembroke, ou encore de travailler par quarts.

Je souligne cela dans le contexte du projet de loi d'initiative parlementaire dont nous sommes saisis, relativement à ce qu'affirment d'autres groupes de lutte contre la pauvreté des enfants.

La meilleure façon d'aider les parents n'est pas de créer un autre programme gouvernemental qui engloutit davantage d'argent pour l'administration d'une bureaucratie que ce qu'il verse aux bénéficiaires. La meilleure façon est de verser directement l'argent à ceux qu'on veut aider.

Le nouveau gouvernement conservateur n'a jamais eu l'intention de subventionner entièrement le coût des garderies. Ce ne sont pas tous les parents qui optent pour ce type de services de garde.

À l'instar du projet de loi dont nous sommes saisis, si je comprends...

● (1810)

**M. Paul Szabo:** Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. En tout respect, je vous signale que la députée semble parler d'un autre projet de loi. Le projet de loi d'initiative parlementaire dont nous sommes saisis concerne l'ACDI, c'est-à-dire l'aide au développement international. Si la députée est censée parler de ce projet de loi, je pense qu'il y aurait lieu de la rappeler à l'ordre.

*Initiatives parlementaires*

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Je remercie le député de Mississauga-Sud d'avoir invoqué le Règlement. J'inviterais la députée de Renfrew—Nipissing—Pembroke à essayer de lier aussi clairement et aussi rapidement que possible ses observations aux éléments principaux du projet de loi à l'étude.

**Mme Cheryl Gallant:** Monsieur le Président, il est ironique que le Parti libéral adopte officiellement la position voulant qu'il ne fasse pas confiance aux parents canadiens pour prendre des décisions judiciaires concernant leurs enfants. Je crois qu'on a déjà parlé de bière et de maïs soufflé pour critiquer les choix faits par les parents au pays.

L'article 7 du projet de loi est destiné à accorder aux gens auxquels l'aide est destinée, à l'étranger, le droit de présenter une pétition ou de remettre en question le type d'aide fourni. Pourtant, lorsque notre nouveau gouvernement conservateur a proposé d'accorder le même droit aux parents canadiens pour reléguer la pauvreté aux oubliettes au pays, en leur fournissant directement une allocation de 1 200 \$ par année pour les enfants de moins de six ans de manière à ce qu'ils puissent utiliser l'argent comme bon leur semble, les députés d'en face se sont opposés à cette mesure, qui visait à combattre la pauvreté des enfants.

À titre de députée qui partage en grande partie les préoccupations du député de Scarborough—Guildwood en ce qui concerne la famille, je suis tout à fait favorable à ce qu'on s'intéresse au développement international comme le préconise l'auteur du projet de loi. Toutefois, comme mon collègue de ce côté-ci de la Chambre l'a déjà déclaré, bien que l'esprit du projet de loi C-293 soit louable, celui-ci ne saurait être appliqué sans grande difficulté.

Tel qu'il est rédigé, le projet de loi pourrait réduire la marge de manoeuvre du Canada quand vient le temps de contribuer positivement et efficacement au développement international. Je ne donnerai pas en détail les raisons pour lesquelles le projet de loi n'est pas réaliste puisque le député de Crowfoot a déjà présenté clairement ces raisons à la Chambre.

Le Canada est connu depuis longtemps pour son engagement au niveau international et pour son importante contribution dans le domaine du développement international et de l'éradication de la pauvreté. Nous avons été à l'avant-plan de la toute première initiative officielle de développement international dans les années 1950, laquelle a été connue sous le nom de Plan Colombo. Des centaines de Canadiens ont parcouru le globe au début des années 1960 pour venir en aide, à titre de bénévoles, aux habitants des pays en développement. Bon nombre de ces bénévoles sont par la suite devenus des chefs de file tant dans le secteur public que dans le secteur privé et des milliers de leurs compatriotes ont par la suite suivi leur exemple.

En ce moment même, alors que nous discutons de ce projet de loi ici à la Chambre, bon nombre de nos concitoyens, dont certains provenant de ma propre circonscription, Renfrew—Nipissing—Pembroke, travaillent un peu partout dans le monde, en Afrique, en Amérique latine et même en Afghanistan, pour venir en aide aux habitants de ces pays.

Le gouvernement du Canada et les Canadiens ont à coeur d'améliorer le sort des gens d'un peu partout au monde. Nous le faisons parce que nous sommes compatissants et bienveillants et parce que c'est ce qu'il faut faire. Nos concitoyens nous ont dit qu'ils appuyaient les efforts du Canada en vue d'éliminer la pauvreté dans le monde. Le nouveau gouvernement conservateur se préoccupe du sort des moins fortunés et il s'est engagé à fournir aux pauvres du monde l'aide dont ils ont grand besoin. Pour atteindre cet objectif,

nous tenons résolument à réduire la pauvreté, comme nous l'avons énoncé très clairement dans notre engagement à l'égard des objectifs de développement du millénaire.

Les objectifs de développement du millénaire constituent la norme de comparaison qui permet à tous les pays du monde de mesurer les progrès accomplis dans certains secteurs clés. Tous les pays, y compris le Canada, ont appuyé ces objectifs en septembre 2000 au cours du Sommet du millénaire des Nations Unies. Ces objectifs continuent de servir de cadre en vue d'aider tous les membres de la communauté internationale à travailler ensemble et à atteindre un but commun.

Ces objectifs, qui comprennent la réduction de la pauvreté et de la faim, une éducation de base pour tous, la réduction de la mortalité infantile, l'amélioration de la santé maternelle et la création d'un partenariat mondial au titre du développement, constituent un programme d'action minimum.

Je tiens à donner l'assurance aux députés que notre nouveau gouvernement conservateur comprend l'importance du travail de développement international. Le discours du Trône a clairement établi que le premier ministre et le gouvernement ont à coeur d'améliorer le programme canadien d'aide au développement. Nous revoyons notre programme d'aide pour le renforcer et pour affecter les ressources le plus efficacement possible afin d'obtenir les meilleurs résultats possibles.

Si l'Agence canadienne de développement international, l'ACDI, ne s'est pas concentrée sur la mise en oeuvre des principes d'efficacité des programmes d'aide dans nos opérations bilatérales, et c'est ce que le député de l'ancien régime semble croire puisqu'il propose un tel projet de loi d'initiative parlementaire, notre nouveau gouvernement conservateur est tout à fait disposé à examiner sa position à cet égard.

Le Canada travaille avec des pays déterminés à améliorer la gouvernance et à faire un usage efficace des ressources, soit des pays comme la Tanzanie et le Ghana. Je suis heureuse d'affirmer que les efforts que nous déployons dans ce travail innovateur donnent des résultats très positifs. En Tanzanie, par exemple, le Canada et d'autres donateurs ont mis l'accent sur l'école primaire, ce qui a donné des résultats impressionnants.

Depuis le lancement du programme, en 2002, le taux d'inscription a fait un grand bond, passant de 60 p. 100 à plus de 90 p. 100. Plus de 32 000 nouveaux enseignants ont été recrutés et presque la moitié des élèves des écoles primaires sont des filles. En fait, maintenant que les donateurs harmonisent et coordonnent leurs programmes d'éducation de base, nous constatons des résultats remarquables sur tout le continent africain. Entre 2000 et 2003, le nombre d'enfants ne fréquentant pas l'école est passé de 44 millions à 40 millions. Lorsque l'on sait que le taux de croissance de la population est en hausse, cela constitue un résultat de taille.

- (1815)

Ce qui est encore plus important, c'est que le nombre de filles dans les écoles continue d'augmenter. C'est très positif, pas seulement pour les filles, mais aussi pour leurs collectivités. Lorsque les filles peuvent faire des études, le revenu de leur famille augmente, la productivité agricole augmente, la population est plus consciente des questions de santé, l'âge du mariage est repoussé et les enfants sont en meilleure santé.

Je pourrais donner bien d'autres exemples, mais je comprends que le temps dont je dispose est limité. Néanmoins, avant de terminer, je crois qu'il est important de souligner que le gouvernement conservateur s'est engagé en faveur du développement international.

*Initiatives parlementaires*

Dans notre premier budget, nous avons pu montrer avec quel sérieux nous tenons à faire avancer les valeurs canadiennes et les intérêts du Canada sur la scène internationale. D'ici 2010-2011, nous aurons doublé le budget de l'aide internationale par rapport à 2001-2002. Elle passera d'environ 3,8 milliards de dollars en 2006-2007 à environ 4,1 milliards de dollars en 2007-2008.

En terminant, je dirai que je comprends dans quel esprit le député de Scarborough—Guildwood a proposé le projet de loi. J'attends avec impatience de poursuivre le débat sur l'aide au développement international et sur la manière d'éliminer la pauvreté au Canada même.

**L'hon. Keith Martin (Esquimalt—Juan de Fuca, Lib.):** Monsieur le Président, je tiens à dire que je suis ravi de parler du projet de loi C-293. Je félicite le député de Scarborough—Guildwood d'avoir eu la bonne idée de présenter ce projet de loi, une mesure législative qui, au fil du temps, a été appuyée par des députés de tous les partis, y compris le parti au pouvoir.

Pourquoi ce projet de loi est-il nécessaire? Ces 50 dernières années, la communauté internationale a consacré plus de 2,3 billions de dollars à l'aide au développement. Mes observations porteront surtout sur l'Afrique subsaharienne, car cette région déshéritée du globe est le seul endroit au monde où l'espérance de vie diminue et la pauvreté augmente. En fait, il y a 30 ans, le revenu moyen en Afrique subsaharienne était deux fois plus élevé qu'en Asie du Sud-Est, mais aujourd'hui, il est moitié moins élevé. En effet, comme je l'ai déjà dit, pour bien des raisons, il s'agit du seul endroit au monde où l'espérance de vie diminue et la pauvreté augmente.

Cela est paradoxal, étant donné que l'Afrique subsaharienne possède 40 p. 100 des ressources naturelles du monde. Pourquoi, dans des pays riches en ressources, cette pauvreté abjecte et inhumaine existe-t-elle? Les raisons sont en fait très complexes, mais nous pouvons faire beaucoup. Le projet de loi de mon collègue contribuerait fortement à cibler l'action de l'ACDI, afin que cet organisme s'emploie à faire ce qu'il faut pour réduire cette grande misère.

La corruption, les conflits et un manque de capacité: voilà trois graves problèmes qui existent en Afrique subsaharienne. Malheureusement, pendant trop longtemps, notre aide a été mal ciblée, elle a été éparpillée et une trop grande quantité de cette aide a été dépensée ici, au Canada. C'est pourquoi le projet de loi qu'a présenté le député de Scarborough—Guildwood, contrairement aux observations qu'ont faites les députés ministériels, aiderait la ministre de la Coopération internationale. Il lui permettrait de se doter d'un programme responsable, ciblé et efficace, de sorte que l'argent des contribuables canadiens serait dépensé le plus efficacement possible pour éliminer la pauvreté.

Que pouvons-nous faire? Comme l'intervenante précédente l'a dit, axons nos efforts sur les objectifs de développement du millénaire. Lorsque nous, les libéraux, étions au pouvoir, nous avons axé ces efforts sur 24 pays. Pourquoi ne pas également agir dans les secteurs qui suivent? Nous pouvons axer nos efforts sur la santé primaire, l'éducation primaire et la sécurité de l'eau et des aliments, ainsi que sur les problèmes de corruption et de gouvernance. Ce sont des secteurs où nous pouvons opérer un changement important et nous pouvons le faire sur place.

Après avoir effectué 23 visites en Afrique et y avoir travaillé comme médecin, je peux témoigner de la situation tragique dans ces pays, dont plusieurs sont acculés à l'échec. En fait, on peut voir le réseau d'aide comme un gros entonnoir dans lequel on verse l'argent et au bout duquel se trouvent les gens qu'on veut aider. On verse de

l'argent et on élabore des cadres stratégiques, mais on procure ces cadres à des pays qui ne peuvent tout simplement pas les mettre en oeuvre parce qu'ils n'ont pas les capacités voulues.

Nous pourrions prendre le programme du Corps canadien, le programme proposé par notre précédent premier ministre, et l'utiliser comme vecteur afin de mobiliser les éléments les plus brillants que nous avons au Canada, puis déployer ces ressources humaines à l'étranger. Nous pouvons le faire, car la tendance démographique comporte des faits intéressants au Canada. À mesure que notre population vieillit, nous avons de plus de jeunes retraités.

Si nos sexagénaires se portent désormais comme des quadragénaires, nous avons une population qui a les ressources, les compétences, le talent et le désir nécessaires pour travailler à l'étranger. Ce faisant, ces personnes combleront les besoins de ressources dans ces pays en développement, non seulement au chapitre de la prestation des soins et de la communication du savoir-faire, mais aussi de la formation sur place. Nous avons les ressources ici même.

En ce qui concerne l'administration, j'invite le gouvernement à examiner la structure administrative efficace que le programme ONUSIDA a permis de mettre en place. L'ACDI gagnerait à examiner les trois piliers de cette structure: un mécanisme de surveillance, un cadre stratégique et un organe administratif. Si l'agence appliquait ce modèle à l'aide et au développement, nous aurions alors un organisme qui offrirait une aide ciblée et efficace et qui serait fonctionnel au plan administratif et nous aurions aussi des projets d'aide qui changeraient vraiment les choses sur le terrain.

● (1820)

Je pense que nous avons tous voyagé à l'étranger. Ceux qui ont eu le privilège de visiter des pays en développement ont pu constater à quel point les gens y sont talentueux et courageux. En Afrique subsaharienne, les gens veulent seulement saisir l'occasion. Ils veulent seulement ne pas être aux prises avec quelqu'un qui cherche à les tuer, qui les a dans leur mire ou qui prend leur argent en les privant de toute structure sociale fondamentale comme celle que nous avons ici. Bref, ils veulent juste avoir une chance.

Sur le dernier point, la pandémie de sida, le gouvernement ayant négligé de saisir l'occasion offerte par la conférence sur le sida tenue à Toronto, voici ce que nous pourrions faire. Le premier ministre pourrait prendre la parole cette semaine aux Nations Unies et affirmer que le Canada prendra en charge les soins aux femmes enceintes et aux orphelins.

En mettant l'accent sur les soins aux femmes enceintes, nous pouvons par le fait même établir une structure de soins de santé et des mesures de prévention, de sensibilisation et de dépistage. Nous pourrions travailler de concert avec nos partenaires et faire bon usage des médicaments antirétroviraux.

Si l'on administre cette médication à une femme enceinte après le premier trimestre de sa grossesse, le risque que le virus se communique au fœtus tombe de 40 p. 100 à 1 p. 100. C'est un plan simple et efficace qui peut sauver des millions de vies et réduire le nombre d'orphelins, un nombre déjà catastrophique et qui ne fera qu'augmenter avec le temps.

*Initiatives parlementaires*

On compte actuellement 14 millions d'orphelins en Afrique subsaharienne. D'ici cinq ans, il y en aura 18 millions et, d'ici dix ans, 25 millions — et rien ne permettra d'espérer une amélioration de la situation.

Nous pouvons décider cette semaine que la contribution du Canada à la lutte contre le sida prendra la forme de soins aux femmes enceintes et aux orphelins. C'est simple, efficace, ciblé et facile à comprendre. Nous pourrions fournir ce type d'aide à la douzaine ou la vingtaine de pays de l'Afrique subsaharienne sur lesquels nous avons choisi de concentrer nos efforts. Ce faisant, nous amorcerions le processus visant à doter la communauté internationale d'un plan efficace qui sauvera des vies et qui endiguera cette pandémie, qui fera 250 millions de victimes dans les 30 prochaines années.

Rien dans l'histoire de notre planète n'a autant menacé notre espèce que ce virus. J'implore le gouvernement de saisir cette occasion d'agir. L'ACDI regorge de personnes extraordinaires et talentueuses. Malheureusement, 80 p. 100 d'entre elles se trouvent de l'autre côté de la rivière, à Hull. Nous devons en mobiliser une partie. Nous devons les assoier dans nos ambassades et dans nos hauts-commissariats. Nous devons les envoyer sur le terrain. Nous devons aligner nos efforts sur les principes et les idéaux des populations touchées, tout en adoptant des stratégies efficaces pour venir en aide aux plus pauvres des pauvres.

Si nous concentrons nos efforts sur les cinq domaines dont j'ai parlé — les soins de santé de base, l'éducation primaire, la sécurité de l'eau, la sécurité alimentaire, la gouvernance et la lutte contre la corruption — nous pourrions faire une véritable différence. Nous pourrions sauver des vies. Nous pourrions garantir aux contribuables canadiens que leur argent sera dépensé à bon escient.

• (1825)

**M. Peter Van Loan (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires étrangères, PCC):** Monsieur le Président, c'est un plaisir de parler de ce projet de loi d'initiative parlementaire sur la question très importante de l'aide au développement.

Au gouvernement, nous croyons en l'importance de veiller à ce que le gouvernement fasse ce qu'il peut pour aider les autres pays pour lutter contre la pauvreté et s'attaquer à ces questions dans les pays en développement. C'est pourquoi dans notre budget du printemps dernier, nous nous sommes engagés à ajouter 320 millions de dollars à notre aide au développement, cette somme venant s'ajouter aux augmentations budgétaires déjà prévues sur cinq ans. Ainsi, à l'horizon de 2010-2011, le Canada devrait plus que doubler son aide internationale par rapport à 2001-2002 et la porter à plus de 5 milliards de dollars par année. C'est un montant important, surtout à la lumière des nombreuses priorités nationales et internationales que nous devons concilier.

Cependant, malheureusement, même s'il est très bien intentionné, le projet de loi ne tient pas compte de certaines des conséquences imprévues. On y dit notamment que « l'aide au développement ne peut être fournie que si le ministre compétent est d'avis qu'elle contribue à la réduction de la pauvreté ».

L'aide au développement du Canada a de tout temps, même sous le gouvernement précédent, et je l'en félicite, débordé largement le cadre de la réduction de la pauvreté pour toucher d'autres domaines très importants, soit la promotion de la démocratie, la formation des juges sur la façon d'administrer un bon système judiciaire, le soutien à la bonne gouvernance et l'aide aux anciens pays communistes pour qu'ils puissent traduire leurs lois dans d'autres langues et accéder à l'Union européenne. Ce sont tous des exemples d'appui financier que nous accordons à d'autres pays. Ces mesures vont dans le sens des

valeurs canadiennes. Elles sont certes conformes aux valeurs de notre gouvernement qui consistent à promouvoir la liberté, la démocratie, les droits de la personne et la primauté du droit.

Aux termes de cette mesure législative, nous ne pourrions plus promouvoir la démocratie dans le monde, nous ne pourrions plus aider des pays qui ont du mal à établir leurs institutions en les soutenant pour qu'ils puissent offrir de bons services civils et parvenir à une bonne gouvernance et en aidant à former de nouveaux parlementaires prometteurs sur le fonctionnement d'un système démocratique et le reste. Ce sont tous des programmes que nous avons offerts dans le passé pour aider des pays à progresser à ces chapitres et qui sont très importants, selon nous, pour assurer leur santé et leur stabilité, mais qui ne seront malheureusement plus possibles.

Il importe que le Canada continue de jouer ce rôle. Pensez à tous les projets à travers le monde. En Afghanistan, principal bénéficiaire de notre aide étrangère, nos interventions viennent bien au-delà de la réduction de la pauvreté. Nous formons des fonctionnaires. Nous aidons des gens à développer les institutions dont ils ont besoin pour faire fonctionner le gouvernement. Nous mettons des écoles à la disposition des gens. Est-ce qu'une école peut être comptabilisée ou non dans la réduction de la pauvreté? Est-ce que la formation de fonctionnaires relève ou non de la réduction de pauvreté?

D'aucuns soutiendront que ces activités ne correspondent pas strictement à la définition de la réduction de la pauvreté. Ce qui nous inquiète, c'est qu'il va se présenter des cas où ce type d'activité visant à faire en sorte que les gens renforcent ces institutions ne sera tout simplement pas autorisé. Pour notre gouvernement, ces priorités que sont la liberté, la démocratie, les droits de la personne et la primauté du droit doivent conserver leur importance primordiale.

En guise d'exemple de cette orientation, le Canada dispense une aide au développement, à certains endroits, pour prêter main-forte aux populations dans la société civile, par exemple, en aidant les femmes à participer plus activement à la vie de leur collectivité et à défendre leurs droits. Cela n'a pas forcément quelque chose à voir avec le soulagement de la pauvreté. Cela concerne l'équité, l'égalité et la justice, mais ce sont des enjeux que nous avons le droit d'encourager et de continuer à soutenir.

Dans le même ordre d'idées, dans les pays qui sont encore dirigés par des régimes autoritaires réfractaires à la démocratie, ne devrions-nous pas pouvoir accorder un appui à des éléments de la société civile, qu'ils souhaitent promouvoir l'environnement ou une forme de développement démocratique? Devrions-nous avoir le droit, au moyen de notre aide au développement, d'ouvrir des débouchés à des gens pour qu'ils apprennent, étudient, acquièrent une formation ailleurs, de sorte qu'ils seront plus efficaces lorsqu'ils rentreront dans leur pays?

Il s'agit là, dans tous les cas, de priorités importantes, qui s'inscrivent dans la tradition de l'aide canadienne au développement. C'est là quelque chose que nous devrions continuer de faire dans notre tradition de promotion de la démocratie, des droits de la personne, de la primauté du droit et de la liberté, de grandes valeurs canadiennes qui ne devraient pas être mises sous le boisseau du fait de ce projet de loi bien intentionné, mais mal rédigé.

*L'ajournement*

● (1830)

**L'hon. John McKay (Scarborough—Guildwood, Lib.):** Monsieur le Président, je remercie tous les députés qui ont participé au débat. Je sais gré à ceux qui sont favorables à la mesure et un peu moins à ceux qui sont contre. Tant de députés ont dit tant de bonnes choses à mon endroit que j'ai l'impression d'avoir entendu mon propre éloge funèbre. J'espère que cela n'augure rien de mauvais pour le projet de loi.

Ce projet de loi est et continuera d'être une mesure très importante qui nous aidera à nous concentrer sur ce qu'est l'aide publique au développement. Qu'est-ce que l'aide publique au développement? S'agit-il de la réduction de la pauvreté ou d'une foule d'autres choses? C'est l'essence du projet de loi.

Des députés d'en face nous ont donné ce que je pourrais appeler un appui spirituel à l'égard de ce projet de loi. Une chose est certaine, ce n'est pas avec l'esprit qu'on paie les factures. J'espère que nous verrons l'adoption de ce projet de loi qui permettra de renforcer les dispositions en matière d'aide publique au développement. Ce projet de loi comporte des dispositions fermes et concrètes. On peut tout dire au sujet de ce projet de loi, sauf qu'il est naïf.

Je ne conteste pas les propos du député qui dit que nous faisons d'autres bonnes choses. Loin de là, mais notre aide publique au développement doit être axée exclusivement sur la réduction de la pauvreté.

Si nous souscrivons tous à ces valeurs et si nous les appuyons tous, parfait, nous continuerons dans la même voie, mais les ressources n'émaneront pas de ce budget. Nous ne pourrons prendre l'argent dans ce budget que si c'est pour promouvoir la réduction de la pauvreté. Voilà l'enjeu et c'est là que le débat se situe.

N'en déplaise à mon collègue d'en face, je ne crois pas que ce projet de loi soit naïf. Selon moi, c'est un projet de loi qui appelle la transparence. Le nouveau gouvernement est censé priser la transparence. Il semble que les députés d'en face prisent la transparence lorsqu'ils étaient dans l'opposition comme en témoigne ce que M. Harper, M. Duceppe et M. Layton ont écrit au premier ministre de l'époque...

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** À l'ordre, s'il vous plaît. Je rappelle au député de Scarborough—Guildwood qu'il doit nommer les députés par leur titre ou par le nom de leur circonscription.

**L'hon. John McKay:** Monsieur le Président, je voulais dire le premier ministre, le chef du Bloc québécois et le chef du NPD, et je m'excuse d'avoir utilisé leur nom, ont écrit à l'ancien premier ministre, et je cite:

Par la présente, nous vous demandons instamment d'adopter une loi qui établira que la réduction de la pauvreté constitue la finalité de l'aide publique au développement (APD) versée par le Canada. En enchâssant le mandat de l'APD dans une loi, le Canada ferait en sorte de verser l'aide publique conformément à ses obligations en matière de droits de la personne [...]

Ce qui correspond à la préoccupation exprimée par mon vis-à-vis.

[...] et de respecter les attentes des personnes vivant dans la pauvreté.

Dans le projet de loi, on tente de tenir compte des personnes vivant dans la pauvreté.

Ce concept a reçu l'appui du Comité des affaires étrangères en juin 2005 ainsi que l'appui de tous les partis à la Chambre des communes le 28 juin 2005. La Chambre a en effet adopté à l'unanimité le 12<sup>e</sup> rapport du Comité permanent des affaires étrangères et du développement international. On y trouvait ce passage:

De déposer avant le prochain budget fédéral un projet de loi faisant de la réduction de la pauvreté la priorité de l'aide publique au développement (APD) du Canada [...]

Je répète que c'était là une bonne intention, mais ce n'est pas avec les bonnes intentions que l'on paie les factures. Nous avons aujourd'hui la chance d'adopter une loi, mais je constate une résistance décevante de la part des députés conservateurs. Je leur demande de réfléchir à nouveau à leur position.

En fait, ce serait pour le ministre l'occasion de dire qu'il ne peut utiliser son budget que pour alléger la pauvreté, que c'est la seule chose possible, qu'il ne peut pas l'utiliser pour les mesures de sécurité ou pour d'autres nobles causes, mais seulement pour lutter contre la pauvreté. Ce serait un grand geste de la part du Canada et je dirais même de la part du gouvernement, s'il consacrait toute son aide au développement à la réduction de la pauvreté et à cela seulement.

Je remercie les députés de tous les partis qui ont participé au débat. J'exhorte les députés du côté ministériel à revenir sur leur position, à revoir les engagements qu'ils ont pris envers le gouvernement précédent et à y donner suite en appuyant le projet de loi.

● (1835)

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Comme il est 18 h 34, le temps prévu pour le débat est écoulé. Par conséquent, le vote porte sur la motion. Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Que tous ceux qui s'y opposent veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** À mon avis, les oui l'emportent.

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

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** Conformément à l'article 93 du Règlement, le vote est reporté au mercredi 20 septembre, juste avant la période réservée aux initiatives parlementaires.

---

## MOTION D'AJOURNEMENT

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



*L'ajournement*

[Français]

## L'ÉDUCATION

**Mme Denise Savoie (Victoria, NPD):** Monsieur le Président, il y a quelques mois, j'ai demandé si ce gouvernement voulait enfin rétablir les milliards de dollars que les libéraux avaient coupés de l'éducation postsecondaire pendant les années 1990. Je n'ai toujours pas reçu de réponse satisfaisante.

Les étudiants et les familles continuent à faire face à des frais de scolarité absurdes, même pour les Canadiens à revenu moyen. Les diplômés ont de la difficulté à entamer leur carrière sous le fardeau d'une dette d'études écrasante.

Nous savons que les programmes actuels d'aide financière et de crédits d'impôt pour les étudiants ne sont qu'un ensemble de mesures disparates qui n'améliorent ni l'accès ni l'inscription aux études. Trop de Canadiens sont à la traîne.

Les professeurs font face à des classes comblées et à une pénurie de ressources et de matériel. Dans les collèges et les universités, les administrateurs ont du mal à équilibrer les budgets serrés, ils font face à des besoins criants: l'embauche de nouveaux professeurs, le renouvellement de l'infrastructure, etc.

Les provinces et les territoires sont encore énormément sous pression. Certains ont gelé les frais de scolarité, souvent aux dépens de l'effectif des classes et de la qualité. D'autres ont permis que les frais de scolarité montent en flèche.

Il faut que ce gouvernement arrête de confondre les crédits d'impôt avec une politique sociale réfléchie.

[Traduction]

Il est temps que le gouvernement déploie de réels efforts pour offrir un système public canadien d'éducation postsecondaire et de formation professionnelle qui soit de qualité et accessible à tous. Le gouvernement fédéral a un rôle stratégique clé à jouer pour accroître l'accès des Canadiens à une éducation postsecondaire. Tout d'abord, il faut investir beaucoup et à long terme dans le financement de base au moyen d'un transfert spécial aux provinces et aux territoires. Même les premiers ministres s'entendent là-dessus, c'est tout dire.

Au-delà de l'aspect de la justice sociale, je suis sûre que le gouvernement conservateur peut voir l'avantage économique de rendre les Canadiens concurrentiels à l'échelle mondiale. Dans un contexte d'économie mondiale, les Canadiens doivent avoir accès à une éducation de qualité. Nous savons aussi que le taux d'inscription dans les établissements d'éducation postsecondaire n'a pas bougé depuis 1995. Est-ce surprenant compte tenu que les frais de scolarité ont atteint des niveaux déraisonnables dans ces provinces?

J'ai rencontré un jeune couple marié cet été. Les deux époux de 30 ans ont chacun une dette d'études de 35 000 \$. Ils m'ont demandé comment, dans cette situation, ils pouvaient ne serait-ce que songer à fonder une famille. Je n'ai rien pu répondre. Seule une personne insensée pourrait penser qu'un tel niveau d'endettement est gérable à cet âge.

Je ne veux pas qu'on me dise que le budget 2006 des conservateurs a aidé tous les étudiants. Il a aidé les étudiants qui avaient déjà une bourse et a refilé un manuel gratuit aux autres. Nous pouvons aider l'ensemble des étudiants en finançant une éducation postsecondaire véritablement accessible et de qualité. Il faut réduire les frais de scolarité, accroître le nombre de professeurs et offrir de meilleures ressources.

Le gouvernement va-t-il, oui ou non, agir en ce sens?

● (1840)

**M. Tom Lukiwski (secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre des communes et ministre de la réforme démocratique, PCC):** Monsieur le Président, dans l'économie d'aujourd'hui fondée sur le savoir, la clé de la compétitivité du Canada sur la scène mondiale est l'éducation et la spécialisation de sa main-d'oeuvre. Les investissements du gouvernement dans l'éducation et la formation sont essentiels à la productivité et à la croissance économique.

Tel qu'annoncé dans le budget de 2006, le gouvernement a pris des mesures pour favoriser la spécialisation et l'éducation de la main-d'oeuvre, notamment en ce qui a trait aux étudiants, aux apprentis et aux gens de métier.

Les mesures concernant les étudiants sont les suivantes: un nouveau crédit d'impôt de 500 \$ pour aider quelque 1,9 million d'étudiants des niveaux postsecondaires à payer leurs livres de classe; l'exonération d'impôt de tout l'argent provenant de bourses d'études ou de recherche reçu par les étudiants des niveaux postsecondaires; et l'amélioration de l'admissibilité aux prêts pour les étudiants issus de familles à revenu moyen.

Parmi les mesures qui visent les apprentis, on compte un nouveau crédit d'impôt de 2 000 \$ par année pour les employeurs qui embauchent et qui forment des apprentis, afin de les aider à surmonter la difficulté de trouver des gens de métier compétents. De plus, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007, les apprentis seront eux-mêmes admissibles à des subventions de 1 000 \$, dans le cadre du nouveau programme de subvention aux apprentis.

Les mesures à l'intention des personnes de métier sont, entre autre: un crédit d'impôt d'une valeur de 500 \$ pour l'achat d'outils nécessaires à l'emploi dépassant une valeur de 1 000 \$; de surcroît, nous portons à 500 \$ la limite du coût des outils admissibles à la déduction pour amortissement de 100 p. 100.

Afin d'aider les provinces et les territoires à offrir un enseignement postsecondaire de qualité, le gouvernement fait aussi un versement unique d'un milliard de dollars dans le fonds de l'infrastructure postsecondaire pour répondre aux besoins urgents en matière d'innovation, d'accessibilité et d'infrastructure. De plus, notre gouvernement fait des progrès en ce qui concerne l'engagement qu'il avait pris de rétablir l'équilibre fiscal, qui touche en partie à l'éducation postsecondaire.

Depuis quelques mois, le gouvernement du Canada est en consultation avec les provinces, les territoires, les intervenants et les Canadiens. Le gouvernement est déterminé à entendre le plus grand nombre possible de particuliers et d'organisations qui s'intéressent à l'éducation et à la formation postsecondaires ou qui y jouent un rôle.

Nous avons demandé l'avis de divers Canadiens, y compris des entrepreneurs, des employeurs, des éducateurs, des organismes de formation, des étudiants, des parents, des universitaires et des experts. De plus, au-delà de cent intervenants nationaux ont été contactés. On les a encouragés à transmettre l'invitation à leurs organisations régionales et provinciales.

Le gouvernement poursuit ses consultations avec les provinces et les territoires. Leur opinion ainsi que celle des Canadiens viendront inspirer la proposition en matière d'éducation et de formation postsecondaires qui sera présentée dans le cadre des propositions générales du gouvernement du Canada visant le rétablissement de l'équilibre fiscal au pays.

### *L'ajournement*

De toute évidence, la prospérité économique et le bien-être social des Canadiens dépendent de notre capacité de produire une population active très bien éduquée et compétente. Les gouvernements doivent travailler de concert pour veiller à ce que le système d'éducation et de formation postsecondaires maintienne son niveau d'excellence et réponde aux besoins économiques et sociaux nationaux et provinciaux.

Enfin, les étudiants de niveau postsecondaire qui travaillent fort pour atteindre des sommets d'excellence ont besoin de notre appui; le gouvernement s'engage à le leur donner.

**Mme Denise Savoie:** Monsieur le Président, j'aimerais poser deux questions complémentaires.

Premièrement, Statistique Canada a récemment publié un rapport selon lequel les frais de scolarité des étudiants de premier cycle sont presque deux fois plus élevés en Nouvelle-Écosse qu'au Manitoba et plus de trois fois plus élevés qu'au Québec, par exemple. Les frais de scolarité en Nouvelle-Écosse sont d'environ 6 700 \$ comparative-ment à environ 1 700 \$ au Québec. Le secrétaire parlementaire pense-t-il que cela rend les études postsecondaires accessibles à tous les étudiants canadiens?

Je demanderais au secrétaire parlementaire de nous dire ce que le gouvernement est prêt à faire pour améliorer cette situation pour tous les étudiants.

**M. Tom Lukiwski:** Monsieur le Président, comme je l'ai dit dans mes remarques d'ouverture, l'un des éléments essentiels de notre plan à long terme en vue d'améliorer l'enseignement postsecondaire à la grandeur du pays est de nous occuper de ce qu'on appelait le déséquilibre fiscal et de ce que nous appelons maintenant l'équilibre fiscal.

Nous devons nous pencher sur cette situation et veiller à ce que les provinces aient davantage leur mot à dire sur l'utilisation des recettes que nous percevons. Pour être franc, il existe un écart important entre les revenus des gouvernements provinciaux et ceux du gouvernement du Canada.

Les discussions qui se poursuivent avec les provinces et les territoires ont pour but de solutionner le déséquilibre fiscal et de permettre aux provinces de participer davantage au partage des revenus. Une fois que cela sera fait, ce qui finira sans aucun doute par se produire, les provinces devraient avoir des ressources financières suffisantes pour améliorer le système d'éducation postsecondaire.

Après des années de négligence de la part d'un gouvernement fédéral qui ne reconnaissait même pas l'existence d'un déséquilibre dans le partage des coûts entre les gouvernements, nous sommes déterminés à régler le problème. Nous espérons bénéficier de l'appui de toutes les provinces et de tous les territoires lorsque nous amorcerons nos démarches cet automne.

Je peux assurer à la députée que, d'ici le prochain exercice financier et le budget de 2007, beaucoup de ses inquiétudes auront disparu.

• (1845)

[Français]

#### L'INDUSTRIE MARITIME

**M. Paul Crête (Montmagny—L'Islet—Kamouraska—Rivière-du-Loup, BQ):** Monsieur le Président, le 2 juin 2006, j'ai posé une question concernant l'industrie maritime et la relance du chantier de Lévis. Aujourd'hui, j'aurais aimé me lever en Chambre, au cours de cette motion d'ajournement, dire au gouvernement que la compagnie

avait relancé l'entreprise et lui demander s'il pouvait donner un coup de main adéquat. Malheureusement, ce n'est pas le cas. Il n'y a plus d'entreprise, à moins qu'un miracle ne relance ladite entreprise.

Il y a beaucoup de leçons à tirer de cette situation. Si jamais on ne réussissait pas à relancer le chantier de Lévis — ce qui semble être le cas, puisqu'on est en train d'annoncer la vente à la pièce du chantier —, il faudrait au moins que le gouvernement conservateur enregistre le fait que s'il y avait eu une véritable politique de développement maritime au Canada, des entreprises auraient été intéressées à venir investir dans ce chantier qui, en matière d'infrastructures, offrait des opportunités intéressantes. Toutefois, quand j'en viens à la réponse du ministre de l'Industrie, le député de Beauce, comté voisin de celui de Lévis, et quand je prends connaissance également des commentaires du député de Lévis—Bellechasse au moment où la compagnie Teco Management était supposée relancer l'entreprise, je comprends un peu pourquoi, aujourd'hui, on se retrouve dans la situation actuelle.

Par exemple, le ministre me répondait, et je le cite:

[...] que si le chantier naval de Lévis fonctionne et renaît, c'est grâce au secteur privé et à la libre entreprise.

Cependant, aujourd'hui on voit qu'il ne renaît pas. C'est entre autres parce qu'il faut donner les conditions nécessaires à la libre entreprise de se développer. Cela n'a été fait ni par les gouvernements antérieurs ni par l'actuel gouvernement conservateur, qui est là depuis janvier 2006.

Dans le même sens, le député de Lévis—Bellechasse, qui semblait avoir été un peu réveillé par ma question posée en Chambre, disait au lendemain de cette question:

[...] je vais m'assurer que le chantier et ces partenaires disposent des mêmes mécanismes de financement que les autres chantiers canadiens.

La réalité est qu'effectivement on n'a pas de politique maritime au Canada. On est aux prises avec une situation où les chantiers ne réussissent à survivre que difficilement, et ceux qui le font déposent des suggestions, des propositions, comme le Groupe maritime Verreault. Cependant, il ne reçoit pas l'écoute nécessaire à laquelle on devrait s'attendre de la part du gouvernement.

Je profite de la motion d'ajournement pour inviter le gouvernement à se pencher à nouveau sur toute la question de la politique des coûts de transfert. Vous savez ce que c'est: lorsqu'on travaille sur un bateau, on doit tenir compte des coûts de transfert, étant donné que pour se rendre au chantier, le bateau défraiera un certain coût. Le gouvernement fédéral a intégré cette notion dans ses appels d'offres. En conséquence, cela désavantage fortement des chantiers comme les chantiers Verreault, situés le long du Saint-Laurent, par rapport à ceux situés dans les Maritimes, comme la compagnie Irving. Cela a des conséquences négatives importantes.

Le gouvernement conservateur ne devrait-il pas tenir compte du développement régional et du développement local dans la définition de ses normes par rapport aux frais de transfert? C'est une question qu'on peut se poser et à laquelle j'aimerais que le secrétaire parlementaire réponde pour voir si, au nom de l'équité régionale, il ne devrait pas renoncer à imposer des frais de transfert.

*L'ajournement*

De plus, ces mêmes transferts soulèvent d'autres questions, notamment relativement à l'approvisionnement non concurrentiel. De ce côté, il faut que le gouvernement conservateur tire une leçon de la situation vécue actuellement à la Davie. Il doit réaliser que si aucun geste n'est posé, s'il n'y a pas une véritable politique de développement de construction maritime, les autres chantiers maritimes du Canada en souffriront aussi — c'est-à-dire ceux qui restent, ceux qui sont encore en état de fonctionner. Ce serait tout à fait désolant, au moment où on sait qu'il y a des opportunités de marché extraordinaires sur le plan international.

Aujourd'hui, quelques mois après que le ministre eut dit que l'entreprise privée avait relancé le chantier de Lévis, que c'était mieux ainsi et que c'était de cette façon qu'il fallait agir, le secrétaire parlementaire ne pense-t-il pas que le gouvernement devrait apprendre de la leçon et mettre en avant une véritable politique de développement des chantiers maritimes, pour au moins sauver ceux qui restent?

• (1850)

[Traduction]

**M. Colin Carrie (secrétaire parlementaire du ministre de l'Industrie, PCC):** Monsieur le Président, je tiens à assurer le député que nous nous occupons de l'industrie de la construction navale.

Je le remercie en même temps de m'avoir fourni cette occasion d'aborder le sujet de l'industrie canadienne de la construction navale et de sa longue et fière tradition. Aujourd'hui, nos entreprises sont reconnues à l'échelle mondiale comme des chefs de file dans les domaines de la fabrication et de la réparation des navires, de la construction de plates-formes de forage en mer, ainsi que des services connexes aux chantiers navals.

Les principaux partenaires de notre industrie de la construction navale et de notre industrie maritime sont notamment les secteurs de l'exploration pétrolière et gazière en mer, du transport maritime, ainsi que de la défense et de la sécurité.

Le député d'en face devrait savoir que le gouvernement du Canada appuie l'industrie de la construction navale de bien des façons. Grâce au budget de 2006, le nouveau gouvernement du Canada s'efforce de rendre l'économie suffisamment robuste pour survivre aux cycles haussiers et baissiers des marchés mondiaux en instaurant un climat commercial susceptible d'attirer les investisseurs au Canada, dans l'intérêt de tous les Canadiens. Le budget de 2006 illustre notre engagement à maintenir le dynamisme de notre économie et la façon dont nous comptons agir en tant que gouvernement.

Il y a notamment l'élan économique découlant des 29 réductions d'impôt offertes aux entreprises et aux particuliers du Canada, qui représentent 20 milliards de dollars au cours des deux prochaines années. Les chefs de petite entreprise auront plus d'argent pour investir dans leur entreprise, car nous avons accru le montant des bénéfices des petites entreprises qui était admissible au taux d'imposition préférentiel pour ce type d'entreprise, et nous avons ensuite réduit ce taux d'imposition qui passera de 12 à 11 p. 100 en 2009.

Dans le budget de 2006, nous réduisons le taux général d'imposition du revenu des sociétés qui passera de 21 p. 100 à 19 p. 100 d'ici 2010. Nous avons éliminé l'impôt fédéral sur le capital et la surtaxe des sociétés. Le taux de chômage au Canada demeure près de son plus bas niveau en plus de 30 ans, alors que le taux d'emploi n'a pratiquement jamais été aussi élevé. Cette situation s'explique du fait que, malgré les défis que doivent relever certaines entreprises du secteur manufacturier, les entreprises canadiennes

continuent de connaître une forte croissance et de créer plus d'emplois.

Notre gouvernement examine divers secteurs industriels afin d'accroître notre productivité économique. Pour être compétitifs sur le marché international, nous devons établir un climat propice à l'investissement dans lequel ceux qui souhaitent innover et sortir de nouveaux produits sur le marché auront l'occasion de le faire.

Il faut remarquer que l'industrie canadienne de la construction navale obtient l'appui du gouvernement de deux autres façons plus directes: un droit de 25 p. 100 sur les navires importés de pays avec lesquels nous n'avons pas d'accord de libre-échange et en juin, l'annonce par le gouvernement d'un projet de navire de soutien interarmées de 2,9 milliards de dollars pour la marine canadienne.

Ce projet permettra de livrer trois navires polyvalents à la marine canadienne et on prévoit un coût de base de 2,1 milliards de dollars, plus une somme estimée à 800 millions de dollars en contrats de service sur 20 ans. L'industrie canadienne de la construction navale est bien placée pour jouer un rôle de premier plan dans le cadre de ce projet.

Le gouvernement du Canada reconnaît que le climat commercial mondial évolue et nous évaluons nos politiques pour faire face à cette nouvelle réalité.

Dans les semaines et les mois à venir, le gouvernement va déterminer le rôle le plus efficace qu'il peut jouer pour venir en aide à l'industrie canadienne de la construction navale. Nous entendons bien assurer la compétitivité de l'industrie canadienne et créer un climat dans lequel toutes les entreprises, y compris celles dans le secteur de la construction navale, peuvent être florissantes.

[Français]

**M. Paul Crête:** Monsieur le Président, je remercie le secrétaire parlementaire puisqu'il fait la démonstration que les efforts du gouvernement conservateur et les mesures dont il parle n'ont d'aucune façon permis de sauver le chantier maritime de Lévis, en dépit du fait que son ministre de l'Industrie est du comté de Beauce, qui est le comté voisin de Lévis—Bellechasse qui a aussi un député conservateur.

À l'avenir, serait-il possible d'obtenir de ce gouvernement, dans la révision qu'il dit entreprendre, qu'il dépose une véritable politique de construction navale, de telle sorte que les chantiers restants, comme les chantiers du Groupe Maritime Verreault aux Méchins, le chantier naval d'Océan ainsi que d'autres chantiers, puissent continuer à se développer et aient la chance d'obtenir leur part du marché?

L'inaction actuelle du gouvernement conservateur a contribué au résultat qu'on connaît aujourd'hui, c'est-à-dire la fermeture du plus grand chantier maritime au Canada. On a dit que c'était le secteur privé qui devait s'en occuper et qu'il n'y avait pas de rôle gouvernemental. Aujourd'hui, nous faisons face aux conséquences; il n'y a pas de quoi être fier en cette journée, alors que le secrétaire parlementaire n'a même pas daigné nommer le chantier maritime de Lévis dans sa réponse.

[Traduction]

**M. Colin Carrie:** Monsieur le Président, je suis, comme le député, déçu que le projet d'achat du chantier Davie n'ait pas abouti. Il s'agissait d'une négociation entre entreprises privées.

Les gouvernement du Québec et du Canada ont fait de grands efforts pour sauver les Industries Davie. Tout le monde a fait de son mieux, mais même malgré toute l'aide du gouvernement, on n'a pas pu sauver Davie.

*L'ajournement*

Industrie Canada a beaucoup appuyé Davie au fil des ans. Récemment, en juin 2006, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a avancé les fonds restants pour 2006-2007 prévus en vertu de l'entente de 1997 sur les cales sèches afin d'accorder un dernier report pour mettre sur pied un plan de financement relatif à la vente du chantier naval.

En 2004, Industrie Canada a versé 7,4 millions de dollars en financement structuré pour faciliter un projet de conversion de navires entrepris par Davie. Toujours en 2004, Travaux public et

Services gouvernementaux Canada a consenti une avance de 2 millions de dollars à Davie dans le cadre...

● (1855)

**Le président suppléant (M. Andrew Scheer):** À l'ordre, s'il vous plaît. La motion d'ajournement étant adoptée d'office, la Chambre s'ajourne à demain, à 14 heures, conformément au paragraphe 24(1) du Règlement.

(La séance est levée à 18 h 56.)

---





## TABLE DES MATIÈRES

Le mardi 19 septembre 2006

### AFFAIRES COURANTES

#### Pétitions

##### La citoyenneté et l'immigration

M. Silva ..... 2939

##### Les Forces canadiennes

M. Thompson (Wild Rose) ..... 2939

##### L'âge du consentement

M. Thompson (Wild Rose) ..... 2939

##### Les visas de visiteur

M. Wrzesnewskyj ..... 2939

#### Questions transformées en ordres de dépôt de documents

M. Lukiwski ..... 2939

### INITIATIVES MINISTÉRIELLES

#### La Loi électorale du Canada

Projet de loi C-16. Deuxième lecture ..... 2940

M. Silva ..... 2940

Mme Savoie ..... 2941

M. Wilfert ..... 2941

Mme Skelton ..... 2942

M. Rota ..... 2943

M. Wilfert ..... 2943

M. Hiebert ..... 2944

Mme Charlton ..... 2945

Mme Savoie ..... 2945

M. Wilfert ..... 2946

M. Dewar ..... 2946

Mme Bourgeois ..... 2948

Mme Ratansi ..... 2948

Mme Bell (Île de Vancouver-Nord) ..... 2949

M. Guimond ..... 2949

M. Wilfert ..... 2951

M. Bevington ..... 2952

M. Hawn ..... 2952

Mme Savoie ..... 2953

M. Savage ..... 2953

M. Szabo ..... 2954

M. Rota ..... 2954

M. Bagnell ..... 2955

Adoption de la motion; deuxième lecture du projet de loi et renvoi à comité ..... 2956

#### La Loi sur les transports au Canada

M. Cannon ..... 2956

Projet de loi C-11. Deuxième lecture ..... 2956

M. McGuinty ..... 2958

M. Laframboise ..... 2959

Mme Savoie ..... 2959

M. McGuinty ..... 2960

M. Ritz ..... 2962

M. Ouellet ..... 2963

Mme Savoie ..... 2963

M. Bagnell ..... 2963

M. Laframboise ..... 2964

M. Maloney ..... 2966

Mme Savoie ..... 2967

M. Blaney ..... 2967

Mme Bourgeois ..... 2968

M. Jean ..... 2968

M. McGuinty ..... 2970

Mme DeBellefeuille ..... 2970

M. Martin (Winnipeg-Centre) ..... 2971

M. Bagnell ..... 2971

### DÉCLARATIONS DE DÉPUTÉS

#### La Loi fédérale sur la responsabilité

M. Fitzpatrick ..... 2971

#### Les comités des comptes publics et les vérificateurs législatifs

M. Murphy (Charlottetown) ..... 2971

#### Eva Avila

M. Nadeau ..... 2971

#### L'apprentissage au travail

Mme Savoie ..... 2972

#### La sécurité publique

M. Lake ..... 2972

#### Le sida

Mme Dhalla ..... 2972

#### Le Darfour

M. Obhrai ..... 2972

#### La Fédération des femmes du Québec

Mme Mourani ..... 2973

#### Fort MacLeod

M. Menzies ..... 2973

#### L'Afghanistan

M. Savage ..... 2973

#### Le bois d'oeuvre

M. Harris ..... 2973

#### Le saumon sauvage

Mme Bell (Île de Vancouver-Nord) ..... 2973

#### Le cancer du sein

Mme Sgro ..... 2974

#### *The Globe and Mail*

M. Kotto ..... 2974

#### Les élections au Nouveau-Brunswick

M. Zed ..... 2974

#### Le bois d'oeuvre

M. Kramp ..... 2974

### QUESTIONS ORALES

#### Le registre des armes à feu

Mme Robillard ..... 2975

M. Harper ..... 2975

Mme Robillard ..... 2975

M. Harper ..... 2975

Mme Robillard ..... 2975

M. Harper .....	2975	M. Emerson .....	2980
Mme Jennings .....	2975	M. LeBlanc.....	2980
M. Day .....	2975	M. Emerson .....	2980
Mme Jennings .....	2975	M. Lapierre.....	2980
M. Day .....	2975	M. Harper .....	2980
		M. Lapierre.....	2980
		M. Harper .....	2980
<b>Maher Arar</b>			
M. Duceppe.....	2976		
M. Harper .....	2976	<b>Les travailleurs âgés</b>	
M. Duceppe.....	2976	M. Lessard .....	2980
M. Harper .....	2976	Mme Finley.....	2981
M. Gauthier .....	2976		
M. Day .....	2976	<b>Le bois d'oeuvre</b>	
M. Gauthier .....	2976	Mme DeBellefeuille.....	2981
M. Day .....	2976	M. Lunn .....	2981
M. Layton .....	2976	M. Wilson .....	2981
M. Harper .....	2976	M. Emerson .....	2981
M. Layton .....	2976	M. Keddy.....	2981
M. Harper .....	2976	M. Emerson .....	2981
<b>La défense nationale</b>		<b>L'Afghanistan</b>	
M. Dosanjh.....	2976	Mme Black .....	2981
M. Harper .....	2977	M. O'Connor .....	2981
M. Dosanjh.....	2977		
M. O'Connor .....	2977	<b>Présence à la tribune</b>	
M. Coderre .....	2977	Le Président .....	2981
M. O'Connor .....	2977	M. Hill.....	2982
<b>L'Afghanistan</b>			
M. Coderre .....	2977		
M. O'Connor .....	2977		
M. Bachand .....	2977		
M. O'Connor .....	2977		
Mme Barbot.....	2977		
M. O'Connor .....	2978		
<b>Le bois d'oeuvre</b>			
M. Crête .....	2978		
M. Bernier .....	2978		
M. Cardin .....	2978		
M. Emerson .....	2978		
<b>Le lobbying</b>			
M. Goodale.....	2978		
M. Baird .....	2978		
M. Goodale.....	2978		
M. Baird .....	2978		
<b>Les marchés de l'État</b>			
M. Holland .....	2978		
M. Baird .....	2979		
M. Holland .....	2979		
M. Baird .....	2979		
<b>La Société Radio-Canada</b>			
M. Harvey.....	2979		
Mme Oda.....	2979		
<b>L'enquête sur l'affaire Maher Arar</b>			
Mme McDonough.....	2979		
M. Day .....	2979		
Mme McDonough.....	2979		
M. Day .....	2980		
<b>Le bois d'oeuvre</b>			
M. LeBlanc.....	2980		

  

<b>INITIATIVES MINISTÉRIELLES</b>	
<b>Voies et moyens</b>	
<b>Motion n° 6</b>	
M. Emerson .....	2982
Motion d'adoption.....	2982
Adoption de la motion .....	2983
<b>La Loi sur les transports au Canada</b>	
Projet de loi C-11. Deuxième lecture.....	2983
M. Julian .....	2983
M. Hawn .....	2986
M. Szabo .....	2986
M. Laframboise .....	2987
M. Masse.....	2987
M. Maloney.....	2987
M. Blaney .....	2989
M. Cullen (Skeena—Bulkley Valley).....	2990
M. McGuinty.....	2990
M. Valley.....	2990
M. Blaney .....	2991
Mme Nash .....	2992
M. Blaney .....	2992
M. Laframboise .....	2992
M. McGuinty.....	2992
M. Carrier .....	2993
M. Laframboise .....	2995
M. André.....	2995
M. Laframboise .....	2995
M. Lessard .....	2995
M. Wallace .....	2996
M. McGuinty.....	2998



## INITIATIVES PARLEMENTAIRES

### Loi sur la responsabilité en matière d'aide au développement

Projet de loi C-293. Deuxième lecture.....	2999
Le président suppléant (M. Scheer).....	2999
M. Sorenson.....	2999
Mme Deschamps.....	3001
Mme Black.....	3002
M. Patry.....	3003
Mme Gallant.....	3004
M. Martin (Esquimalt—Juan de Fuca).....	3006

M. Van Loan.....	3007
M. McKay.....	3008
Report du vote sur la motion.....	3008

## MOTION D'AJOURNEMENT

### L'éducation

Mme Savoie.....	3009
M. Lukiwski.....	3009

### L'industrie maritime

M. Crête.....	3010
M. Carrie.....	3011

**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services Canada  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

**Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes**

**Published under the authority of the Speaker of the House of Commons**

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:**

**<http://www.parl.gc.ca>**

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt**

**Travaux publics et Services gouvernementaux Canada**

**Ottawa (Ontario) K1A 0S5**

**Téléphone : (613) 941-5995 ou 1-800-635-7943**

**Télécopieur : (613) 954-5779 ou 1-800-565-7757**

**[publications@tpsgc.gc.ca](mailto:publications@tpsgc.gc.ca)**

**<http://publications.gc.ca>**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**

**Additional copies or the English version of this publication may be obtained from Publishing and Depository Services**

**Public Works and Government Services Canada**

**Ottawa, Ontario K1A 0S5**

**Telephone: (613) 941-5995 or 1-800-635-7943**

**Fax: (613) 954-5779 or 1-800-565-7757**

**[publications@pwgsc.gc.ca](mailto:publications@pwgsc.gc.ca)**

**<http://publications.gc.ca>**